



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

124. Sitzung, Montag, 8. September 1997, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Roland Brunner (SP, Rheinau)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

– Antworten auf Anfragen

- *Vermehrtes Verständnis und grössere Konzilianz der kantonalen Fischerei- und Jagdverwaltung gegenüber den betroffenen Personenkreisen und wichtigen Sachfragen*

KR-Nr. 201/1997 Seite 8993

- *Handelsregisteramt, Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens bei der Gründung von Aktiengesellschaften*

KR-Nr. 219/1997 Seite 8999

- *Bevorschussung der Krankenkassenprämien durch die Fürsorgebehörde; Rückerstattung der Prämienverbilligung*

KR-Nr. 261/1997 Seite 9002

- *Einbezug von Gemeindestrassen und Festlegungen gemäss kommunalem Verkehrsplan in Quartierplanverfahren*

KR-Nr. 266/1997 Seite 9005

2. **Vertretungen des Regierungsrates**

Antrag des Regierungsrates vom 4. Juni 1997 und gleichlautender Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 27. Juni 1997

KR-Nr. 207/1997..... Seite 9007

3. **Beschluss des Kantonsrates über die Zahl der Mitglieder des Sozialversicherungsgerichts des Kantons Zürich**

Antrag des Sozialversicherungsgerichts vom 18. März 1997 und gleichlautende Anträge der Justizverwaltungskommission vom 9. Juli 1997 und der Finanzkommission vom 10. Juli 1997)

3575..... *Seite 9009*

4. Einführung einer eidgenössischen Motorfahrzeugsteuer (Einreichung einer Standesinitiative)

Einzelinitiative Dr. Helmut Meyer, Zürich, KR-Nr. 269/1995 (Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 4. Dezember 1996 und Antrag der Kommission vom 17. Juni 1997)

3548a..... Seite 9019

9. Befristete Sonderabgabe zur Erstellung von drei Strassenverbindungen zur qualitativen Verbesserung des Lebensraumes und des Wirtschaftsstandorts Zürich (befristete Änderung des Verkehrsabgabegesetzes)

Motion Bruno Dobler (parteilos, Lufingen) vom 3. März 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 71/1997, Entgegennahme, Diskussion..... Seite 9058

Verschiedenes

– Dringlicherklärung von Interpellationen

- *Interpellation Christian Bretscher (FDP, Birmensdorf) betreffend Bau der Zürcher Westumfahrung (Uetliberg- und Islisbergtunnel)..... Seite 9036*

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Erklärung der SP-Fraktion zum negativen Bundesratsentscheid betreffend Vorfinanzierung von Uetliberg- und Islisbergtunnel Seite 9038*

– Rücktrittserklärung eines Ratsmitglieds Seite 9066

– Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse Seite 9067

– Rückzüge Seite 9068

1. Mitteilungen

Ratspräsident Roland Brunner: Ich muss heute leider mit einer traurigen Mitteilung beginnen. Gestern ist der jüngste Sohn unserer Ratskollegin Crista Weisshaupt tödlich verunglückt. Ich spreche Frau Weisshaupt im Namen des ganzen Kantonsrates unser herzliches Beileid aus. Der Abschluss des gesellschaftlichen Anlasses vom vergangenen Montag verlief leider in zweierlei Hinsicht nicht im vorgesehenen Rahmen. Zum einen stellte uns die PTT für die Busfahrt zum Bahnhof Marthalen ein Fahrzeug weniger zur Verfügung, als sie uns vertraglich zugesichert hat. Bei den Gästen, die in der Folge nur mehr einen Stehplatz

vorfanden, möchten wir uns deshalb vielmals entschuldigen. Zudem mussten wir vernehmen, dass die Bahnrückfahrt ab Andelfingen infolge Gleisbauarbeiten bei Henggart mit einigen Unannehmlichkeiten verbunden war. Leider wurde uns dieser Umstand vom organisierenden Bahnreisezentrum Winterthur im Vorfeld nicht mitgeteilt. Wäre uns dieser Sachverhalt bekannt gewesen, hätten wir wohl sämtliche Anschlussbusse direkt zum Hauptbahnhof Winterthur geführt. Auch für diese Umtriebe bitten wir Sie um Entschuldigung.

Geschäftsordnung

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Ich beantrage Ihnen, das heutige Traktandum 9, Motion Bruno Dobler, befristete Verkehrssteuer-Sonderabgaben, vorzuziehen und direkt nach Traktandum 4, Einführung einer eidgenössischen Motorfahrzeugsteuer, Einzelinitiative Dr. Helmut Meyer, zu behandeln. Ich bitte Sie, diese beiden Vorstösse getrennt zu behandeln und getrennt darüber abzustimmen.

Abstimmung

Eine offensichtliche Mehrheit des Kantonsrates stimmt dem Antrag zu.

Antworten auf Anfragen

Vermehrtes Verständnis und grössere Konzilianz der kantonalen Fischerei- und Jagdverwaltung gegenüber den betroffenen Personenkreisen und wichtigen Sachfragen

(KR-Nr. 201/1997)

Ulrich Welti (SVP, Küsnacht) hat am 2. Juni 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Bei den von der Fischerei- und Jagdverwaltung zu betreuenden Fachgebieten handelt es sich zum grossen Teil um sehr heikle und sensible Aufgaben, welche von den betroffenen Kreisen der Jäger, Fischer und Landwirte oft nur schwer nachvollziehbar sind. Dass es unter diesen

Umständen gelegentlich zu Unstimmigkeiten kommen kann, ist fast unvermeidlich.

Diese Unstimmigkeiten haben aber im Kanton Zürich einen Umfang erreicht, über welchen diskutiert werden muss und bei dem Handlungsbedarf angezeigt ist. Regierungsrat Dr. Eric Honegger hat anlässlich des zwanzigjährigen Jubiläums des Zürcherischen Fischereiverbandes vor drei Jahren eine kurze, aber sehr beachtete Ansprache gehalten und dabei auf diesen wunden Punkt hingewiesen. Er rief beide Seiten dazu auf, das Kriegsbeil zu begraben, vorwärts zu schauen und einen Neuanfang zu unternehmen.

Leider ist in den verflossenen drei Jahren bei der Fischerei- und Jagdverwaltung nun aber eine weitere Verhärtung und Verstarrung gegenüber den betroffenen Personenkreisen und in wichtigen Sachfragen zu beobachten.

In diesem Zusammenhang stelle ich dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, um ein kundenfreundlicheres Klima in dieser Verwaltungsabteilung zu schaffen?
2. Hat der Regierungsrat Kenntnis von der Absicht des Bundes, den überhandnehmenden Wildschweinbestand in den Griff zu bekommen? Ist die Regierung bereit, die Gangart des Bundes kompromisslos zu übernehmen und die Jagdverwaltung gleichzeitig anzuhalten, mit der Jägerschaft vermehrt im motivierenden statt im verordneten Sinn für das gemeinsame Erreichen dieses Ziels zu sorgen?
3. Ist der Regierungsrat bereit, die Fischereiverwaltung anzuweisen, dem Synthesenbericht des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) in bezug auf die stark gefährdeten Fischarten wie der Äsche an den Fliessgewässern, vor allem an der Limmat, durch gezielten Kormoran-Hegeabschuss nachzukommen?
4. Mit welchen greifenden Massnahmen gedenkt der Regierungsrat der Naturverlaichung wieder eine bessere Chance zu geben, zumal die Berufs-, Patent- und Freizeitfischer durch die strikte Einhaltung der Schonzeiten bereits den Hauptanteil erbringen?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion der Finanzen wie folgt:

A) Der Schutz und die Hege der einheimischen Wasser- und Wildtierfauna, das Interesse der Fischer und Jäger an attraktiven Möglichkeiten zum Fischen und Jagen, die Anliegen der von Wildschäden betroffenen Landwirte und die steigenden Bedürfnisse der in der freien Natur Erholung Suchenden lassen sich nicht immer zur allseitigen Zufriedenheit in Einklang bringen. Augenfällig sind die unterschiedlichen Interessenlagen in der jüngeren Vergangenheit in den Bereichen «Wildschweinschäden» und «Kormoran und Fischerei» zutage getreten. Die Fischerei- und Jagdverwaltung hatte in diesen Bereichen vor allem im Interesse der Wildtiere und einer waidgerechten, sicheren Bejagung auch unpopuläre Entscheide zu treffen. Dies führte verschiedentlich zu Eingaben von Betroffenen, Verbänden, Gemeindebehörden und Kantonsräten an den Regierungsrat und die Finanzdirektion.

B) Der Bestand an Wildschweinen ist im Kanton in den letzten Jahren wieder stark angestiegen und hat teilweise zu massiven Schäden an landwirtschaftlichen Kulturen und Grünflächen geführt. Mehrere Landwirte und Jäger rügten in diesem Zusammenhang wiederholt, dass die von ihnen durch die Fischerei- und Jagdverwaltung verlangten Abwehrmassnahmen unzumutbar seien und dass die zu engen jagdlichen Vorschriften eine wirkungsvolle Bejagung des Schwarzwildes verunmöglichten. Diese Vorwürfe erweisen sich als un gerechtfertigt.

Was die Abwehrmassnahmen betrifft, so ist von den Bestimmungen sowohl des eidgenössischen wie auch des kantonalen Jagdgesetzes auszugehen, wonach der von jagdbarem Wild an Wald und Landwirtschaftskulturen angerichtete Schaden nur dann angemessen entschädigt wird, wenn es sich nicht um Bagatellschäden handelt und wenn die Betroffenen die zumutbaren Massnahmen zur Verhütung der Schäden ergriffen haben (Art. 13 eidgenössisches Jagdgesetz, JSG; § 45 kantonales Jagdgesetz, JG). Welche Verhütungsmassnahmen zweckmässig und zumutbar sind, ist eine Ermessensfrage. Grundlage bilden vorab die aus den bisherigen Erfahrungen gewonnenen Regeln, welche Abwehrmassnahmen bei bestimmten Risikokonstellationen (Gelände, Kulturart, frühere Schäden, örtlicher Wildschweinebestand usw.) grundsätzlich geeignet und verhältnismässig sind. Um

den möglicherweise Betroffenen Anhaltspunkte über die Beurteilungskriterien zu geben, wurde der neueste Wissensstand anfangs 1994 durch die Fischerei- und Jagdverwaltung in einem Merkblatt «Wildschaden durch Schwarzwild» zusammengefasst. Nebst diesen Grundregeln werden bei der konkreten Beurteilung eines Schwarzwildschadens auch die besonderen Umstände des Einzelfalls berücksichtigt. Die geschädigten Landwirte erhalten im Zweifelsfall Gelegenheit, einem Beamten der Fischerei- und Jagdverwaltung oder einem durch diese beauftragten Sachverständigen ihre Sicht der Dinge vor Ort darzulegen. Die Amtsstelle hat sich neuen Erkenntnissen über das Verhalten der Tiere in den stark betroffenen Gebieten nicht verschlossen. Um der Verhaltensentwicklung Rechnung zu tragen, hat sie in diesem Frühjahr in Zusammenarbeit mit dem Landwirtschaftsamt ihre bisherigen Empfehlungen zur Schadenverhütung überarbeitet und neu dokumentiert. Das Resultat ist gegenwärtig Gegenstand von Gesprächen mit den in dieser Sache aktiven Kantonsräten aus den am stärksten betroffenen Bezirken. Daneben wurde mit den von der Finanzdirektion verfügbaren Wildschweine-Sondermassnahmen die Möglichkeit geschaffen, an bestimmte neue Versuchsanordnungen zur Wildschadenverhütung finanzielle Beiträge zu leisten.

Die Festlegung der Bejagungsmöglichkeit auf Wildschweine liegt ebenfalls nicht im freien Ermessen der Fischerei- und Jagdverwaltung. Für die Jagd auf Schwarzwild legt das geltende eidgenössische Jagdrecht zeitliche und altersmässige Beschränkungen fest (Art. 5 Abs. 1 lit. b JSG, Art. 7 Abs. 5 JSG). Ausdrücklich wird von den Kantonen verlangt, für einen ausreichenden Schutz aller Mutter- und Jungtiere zu sorgen. In Abweichung von diesen Einschränkungen können von der Finanzdirektion gemäss eidgenössischen und kantonalen Ausnahmebestimmungen lediglich Massnahmen gegen einzelne Tiere angeordnet oder erlaubt werden, welche erheblichen Schaden anrichten (Art. 12 Abs. 2 JSG; § 37 JG). In weiter Auslegung dieser Ausnahmeregelung hat die Finanzdirektion in ihren am 28. März 1996 verfügbaren Wildschweine-Sondermassnahmen die bestehenden jagdlichen Einschränkungen für die Schwarzwildjagd in den betroffenen Bezirken abermals stark gelockert (ständige Verkürzung der Schonzeit um einen Monat, Aufhebung des Schutzes der gestreiften Frischlinge, Erlaubnis zur Nachtjagd mit und ohne Scheinwerfer usw.). Überdies wurde die Fischerei- und Jagdverwaltung ermächtigt, in Gebieten mit ausserordentlichen

Schwarzwildschäden die Jagdzeit zusätzlich zu verlängern. Von dieser Möglichkeit hat die Amtsstelle im laufenden Jahr mehrfach Gebrauch gemacht. In Revieren, in welchen wieder neue Schäden aufgetreten sind, wurde auf Ersuchen der zuständigen Jagdgesellschaft der Abschuss von schadenstiftenden Wildschweinen in der freien Flur während der ganzen noch verbleibenden Schonzeit bis zur ordentlichen Wiedereröffnung der Schwarzwildjagd gestattet. Zusätzliche Abschussmöglichkeiten wären praktisch nur noch zu Lasten der führenden Muttertiere sowie durch die Aufhebung der Schonzeit auch im Waldgebiet realisierbar. Dies wird von der Fischerei- und Jagdverwaltung mit gutem Grund abgelehnt. Eine gänzliche Öffnung der Bejagung wäre nicht nur gemäss den geltenden und vorgesehenen zukünftigen Jagdrechtsbestimmungen des Bundes unzulässig, sondern auch jagdethisch und tierschützerisch verwerflich und aus wildbiologischen Gründen ungerechtfertigt. Der Abschuss führender Bachen und die ununterbrochene Störung der Rotten durch einen andauernden, ganzjährigen Jagddruck in Wald und Feld führen erfahrungsgemäss zu vielen kleinen, sozial instabilen Gruppen und dadurch in der Regel zu verstärkten Schäden.

Mit Wildschweine-Sondermassnahmen für die von Schwarzwildschäden betroffenen Bezirke und der unbürokratischen Handhabung der Sonderabschussbewilligungen während der Schonzeit hat der Kanton die vom Bund mit der vorgesehenen Teilrevision der eidgenössischen Jagdverordnung in Aussicht genommene Lockerung der Bejagungsmöglichkeiten bereits heute weitestgehend verwirklicht. In verschiedenen Punkten gehen die zürcherischen Sondermassnahmen sogar weiter als die im Verordnungsentwurf des Bundes vorgesehenen Erleichterungen.

Neben einem situationsgerechten Vollzug der Jagdvorschriften hat die Fischerei- und Jagdverwaltung auch eine Vielzahl von Anstrengungen zur Ausbildung, Motivation und Information der Jägerschaft und Landwirte sowie zur Orientierung der Öffentlichkeit unternommen (Schwarzwildexkursion für Jäger, Gedankenaustausch zwischen Jägern und Schwarzwildexperten, Kurs für das Abschätzen von Wildschäden in Zusammenarbeit mit der Landwirtschaftlichen Schule Wülflingen, Presseorientierung usw.).

C) Die Zahl der durch die Schweiz ziehenden oder an schweizerischen Gewässern überwinterten Kormorane hat in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen. Da sich diese Vögel von Fischen ernähren, stellen sie für Angler und Berufsfischer unliebsame

Konkurrenten dar und können unter bestimmten Umständen auch für gefährdete Fischarten zum Problem werden.

Gemäss dem Synthesebericht «Kormoran und Fische» des BUWAL ist es weder sinnvoll noch wünschenswert, dass in der Schweiz flächendeckend Kormoranabschüsse durchgeführt werden, die zum Ziel haben, den europäischen Gesamtbestand oder die Kormoranbestände der Schweiz zu verkleinern. Vielmehr sollen die hierzulande auftretenden Kormoranbestände mit gezielten Einzelabschüssen in ihrer Raumnutzung gelenkt werden. In Übereinstimmung mit dieser Feststellung hat die Fischerei- und Jagdverwaltung für den Kormoranabschuss Prioritätengebiete festgelegt. Mit den Abschüssen wurden ausschliesslich in der Vogeljagd erfahrene, jagdberechtigte Beamte der Fischerei- und Jagdverwaltung sowie ausgesuchte Wildhüter beauftragt. Im Winterhalbjahr 1996/97 sind auf diese Weise 167 Kormorane erlegt worden. Das Resultat kann mit Blick auf die Ergebnisse in anderen Kantonen als gut bezeichnet werden. An der Limmat wurden – obwohl vom Fischereiverband Kanton Zürich gefordert – bewusst keine Abschüsse vorgenommen. Die Äschenpopulation ist in diesem Gewässer bereits seit Mitte der achtziger Jahre, d.h. deutlich vor Beginn des grossen Kormoraneinfalls, stark abnehmend. Der Rückgang kann unter diesen Umständen nicht allein mit dem Frass durch diese Vögel begründet werden. Vielmehr haben auch die veränderten Lebensbedingungen im Gewässer dazu beigetragen. Bei Kormoranabschüssen an der Limmat bestünde die Gefahr, dass die Vögel in fischereiökologisch schützenswertere Nachbargewässer wie die Sihl und die Reppisch vertrieben würden. Vor allem aber ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den Zürcher Limmatabschnitten durchwegs um stark frequentierte Naherholungszonen der Agglomeration Zürich handelt, in denen bereits einzelne Kormoranabschüsse auch bei einer aktiven Informationspolitik unweigerlich zu Konflikten mit den Erholungsuchenden führen würden, die letztlich auch die an anderen Gewässern getätigten Abwehrmassnahmen in Frage stellen könnten.

D) Mit dem seit Jahren laufenden Revitalisierungsprogramm für Fließgewässer und den im Naturschutz-Gesamtkonzept für den Kanton Zürich festgelegten Massnahmen wird auch die Naturverlaichung der einheimischen Fischarten gefördert. Zusätzliche Vorkehrungen drängen sich zurzeit nicht auf.

*Handelsregisteramt, Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens bei der Gründung von Aktiengesellschaften
(KR-Nr. 219/1997)*

Ingrid Schmid (Grüne, Zürich) hat am 9. Juni 1997 folgende Anfrage eingereicht:

In letzter Zeit sind von jungen und innovativen Firmengründer/innen verschiedentlich Klagen bekannt geworden über die schleppenden und administrativ unverhältnismässig aufwendigen Verfahren beim Handelsregisteramt zur Gründung einer Aktiengesellschaft (AG). In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Sind dem Regierungsrat die Fristen bekannt, die das Handelsregisteramt für die Gründung von AGs in den letzten Jahren benötigt hat?
2. Sieht der Regierungsrat Möglichkeiten, diese Frist zu verkürzen und die Verfahren zu vereinfachen? Was für Massnahmen sind dafür notwendig?
3. Mit welcher Frist können Firmengründer/innen in Zukunft beim Handelsregisteramt rechnen, wenn sie eine AG gründen wollen?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion der Justiz wie folgt:

Allgemeines

Die Anforderungen an eine Eintragung in das Handelsregisteramt sind im Obligationenrecht sowie in der Handelsregisterverordnung detailliert geregelt. Die Aufgabe des Handelsregisteramtes muss im Rahmen dieser Bestimmungen und mit den zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen bewältigt werden. Der Zweck der Handelsregisters besteht vor allem in der Sicherung eines geordneten Geschäftsverkehrs, insbesondere durch amtliche Feststellung (Registereintrag) und Veröffentlichung der die rechtlichen Verhältnisse berührenden Tatsachen bei privaten Rechtssubjekten. Das Handelsregisteramt strebt hierbei eine korrekte und schnelle Geschäftsabwicklung an.

Dem Geschäftsbericht und dem Globalbudget können die vom Handelsregisteramt zu bewältigenden Leistungsmengen entnommen werden. Mit den 51,5 Stellen, die dem Handelsregisteramt zur Verfügung

stehen, werden pro Jahr im wesentlichen rund 27'000 Eintragungen vorgenommen (von komplizierten Firmenumstrukturierungen bis zur Personalmutation), 11'000 Anmeldungen verfasst, 2700 Vorprüfungen durchgeführt und 43'000 Handelsregisterauszüge (einschliesslich Spezialzeugnissen, Anfertigen von Belegkopien) und 2000 Expressbestätigungen erstellt und verschickt.

Per 30. Juni 1997 sind gegenüber dem Vorjahr zum gleichen Zeitpunkt über 900 Geschäftseingänge mehr zu verzeichnen gewesen. Ein solcher Geschäftsanfall, der vor allem wegen des Ablaufes der Übergangsfrist zum neuen Aktienrecht zu verzeichnen ist, führt bei gleichem Personalbestand naturgemäss zu gewissen Verzögerungen in der Erledigungsdauer. Zur Überbrückung des Engpasses wurden 1,5 befristete Aushilfsstellen geschaffen.

Zu den einzelnen Fragen:

Das Handelsregisteramt hat sich auf den 1. Januar 1997 im Rahmen des *wif!*-Projektes umstrukturiert und namentlich zur Verbesserung der Durchlaufzeiten verschiedene organisatorische Massnahmen getroffen. Es handelt sich hierbei um die Schaffung gleichwertiger Sachbearbeitungsabteilungen, die Einführung des Clean-Desk-Prinzips im Drei-Wochen-Rhythmus, wobei Gründungen von Aktiengesellschaften und GmbHs, Kapitalerhöhungen und Sitzverlegungen in den Kanton Zürich prioritär behandelt werden, sowie die Delegation der Unterschriftenbefugnis zur Verkürzung der internen Arbeitsabläufe.

Bereits zu Beginn des Jahres war eine Leistungssteigerung festzustellen. So wurde das Ziel der Bearbeitung der Geschäftsfälle innert dreier Wochen bereits im Frühjahr 1997 in allen Abteilungen erreicht. Engpässe haben sich indessen ab dem Monat Juni, der üblicherweise nebst dem Monat Dezember einen saisonalen Höhepunkt bildet, durch den massiv gestiegenen Geschäftsanfall ergeben. Dieser ungewöhnliche Anstieg ist auf die Einführung des neuen Aktienrechts zurückzuführen und hat sich auch im Monat Juli nicht reduziert, so dass das angestrebte Ziel der Bearbeitung innert längstens dreier Wochen zurzeit nicht bei allen eingehenden Geschäftsfällen erreicht werden kann, mittelfristig aber wieder erreicht werden sollte. Das neue Aktienrecht hat zu erheblichem Mehraufwand insbesondere bei Kapitalerhöhungen und Firmengründungen mit Sacheinlagen geführt. Zahlreiche Firmengründer kennen die gesetzlichen Anforderungen nur unzureichend, nehmen keine

professionelle Beratung in Anspruch und sehen sich anschliessend mit angeblichem administrativem Aufwand konfrontiert.

Im ersten Halbjahr 1997 wurden rund 15 % der Tagebucheintragungen innert einer Woche nach Eingang vorgenommen (4 % innert zweier Tage). Es darf davon ausgegangen werden, dass es sich hier um eintragungsfähige Geschäftsfälle handelte, bei denen Anmeldung und Belege vorhanden waren. In den übrigen Fällen fehlten die Anmeldungen oder notwendige Belegakten, so dass Korrespondenz geführt werden musste. Obwohl sich das Eintragungsverfahren dadurch verlängerte, wurden 42 % aller Eintragungen im ersten Halbjahr 1997 innert dreier Wochen vorgenommen. Von einer übermässig langen Verfahrensdauer kann daher angesichts der personellen Ressourcen und der Geschäftslast nicht gesprochen werden. Die 1996 durchgeführte Kundenumfrage hat schliesslich ergeben, dass die Dauer der Verfahren von sehr grosser Wichtigkeit ist und dass die Kundinnen und Kunden damit gesamthaft betrachtet gut zufrieden waren.

Das Handelsregisteramt schöpft seinen innerhalb der gesetzlichen Schranken verbleibenden Ermessensspielraum zugunsten der Gesuchsteller soweit wie möglich aus. Die korrekte Handhabung des geltenden Rechts zeigt sich im übrigen darin, dass sowohl die Direktion der Justiz als Aufsichtsbehörde als auch das Schweizerische Bundesgericht in der letzten Geschäftsperiode keine einzige Beschwerde gegen das Handelsregisteramt gutheissen mussten. Eine Vereinfachung des Verfahrens wäre nur durch Gesetzesänderungen auf Bundesebene möglich.

*Bevorschussung der Krankenkassenprämien durch die Fürsorgebehörde; Rückerstattung der Prämienverbilligung
(KR-Nr. 261/1997)*

Dorothee Fierz (FDP, Egg) hat am 7. Juli 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Der Anspruch auf Prämienverbilligung wird aufgrund der Steuerdaten des Vorjahres festgelegt, als Stichtag gilt der 31. Dezember. Der Entscheid wird dem Versicherten für das laufende Jahr jeweils erst im 2. Quartal zugestellt und das allfällige Guthaben dem individuellen Prämienkonto gutgeschrieben. Dies bedeutet, dass die KK-Prämien im 2. Semester mit der Prämienverbilligung des laufenden Jahres verrechnet werden. Ist der Versicherungsnehmer im 1. Semester jedoch nicht in

der Lage, seine KK-Prämien zu bezahlen, werden diese durch die Wohngemeinde bevorschusst. Verlässt der Klient nun im Laufe des Jahres seine Wohngemeinde oder ist er grundsätzlich wieder in der Lage, einen Beitrag an die KK-Prämie zu leisten, ist eine Verrechnung der Prämienverbilligung pro rata temporis zwischen der Gemeinde und der Sozialversicherungsanstalt nicht möglich, obwohl im Normalfall eine Abtretungserklärung unterzeichnet worden ist. Dadurch kommt der Versicherte oder die neue Wohngemeinde für den Rest des Jahres zu Unrecht in den Genuss der vollen Prämienverbilligung, während die bevorschussten KK-Beiträge des 1. Semesters an den Gemeinden hängen bleiben. In diesem Zusammenhang drängen sich folgende Fragen auf:

1. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass die jährliche Prämienverbilligung eine monatliche Reduktion der KK-Prämie darstellt und grundsätzlich der Zahlstelle gutgeschrieben werden muss?
2. Besteht eine rechtliche Grundlage, dank welcher die Fürsorgebehörden ihre Rückforderung direkt bei der SVA geltend machen können?
3. Wie verhält sich der Regierungsrat, wenn sich die Fürsorgebehörden in Zukunft weigern, KK-Prämien zu bevorschussen, um dem Risiko auszuweichen, letztendlich die vollen Kosten zu tragen und diese nicht einmal als gesetzlich wirtschaftliche Hilfe mit entsprechendem Staatsbeitrag ausweisen zu können?
4. Ist die Annahme realistisch, dass das geschilderte Problem in absehbarer Zeit entschärft wird, indem die Entscheide der individuellen Prämienverbilligung bereits in den ersten zwei Monaten des Jahres vorliegen?
5. Wie können die Gemeinden sonst die Rückerstattung bevorschusster KK-Prämien sicherstellen? Wird diesem Problem im EG zum KVG Rechnung getragen und bei Bedarf eine Barauszahlung zugunsten der Bevorschussungsstelle ins Auge gefasst?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion des Gesundheitswesens wie folgt:

Der Bund gewährt den Kantonen jährlich Beiträge zur Verbilligung der Prämien (Art. 66 Abs. 1 Bundesgesetz über die Krankenversicherung, KVG). Die Kantone gewähren den Versicherten in bescheidenen wirtschaftlichen Verhältnissen Prämienverbilligungen (Art. 65 Abs. 1

KVG), wobei die entsprechenden Ausführungsbestimmungen von den Kantonen zu erlassen sind (Art. 97 KVG). Die Prämien für die obligatorische Krankenpflegeversicherung sind in der Regel monatlich zu bezahlen (Art. 90 KVG), andere Zeitintervalle sind jedoch möglich.

Die Idee einer monatlichen Reduktion der Prämien ist grundsätzlich zu begrüßen. Das System im Kanton sowie die konkreten Verhältnisse verunmöglichen jedoch ein solches Vorgehen aus folgenden Gründen:

Der Stichtag für das steuerbare Gesamteinkommen und das steuerbare Gesamtvermögen ist aufgrund der Daten im Steuerregister für die Gemeinden (ohne die Stadt Zürich) der 31. Dezember des Vorjahres und für den Wohnsitz/Aufenthalt der 1. Januar des Auszahlungsjahres (§ 3 Abs. 1 Einführungsverordnung zum Krankenversicherungsgesetz, EVO, in Verbindung mit § 4 Abs. 1 EVO). Die Gemeinden können die Daten der Einwohnerkontrolle und des Steueramtes für die berechtigten Personen also frühestens ab Anfang Januar des Auszahlungsjahres zuhanden der Sozialversicherungsanstalt des Kantons Zürich (SVA) ermitteln. 1996 wurden erstmals Prämienverbilligungen gemäss KVG ausbezahlt. Aufgrund der nur sehr kurz bemessenen Einführungszeit konnten die Prämienverbilligungen erst ab Dezember 1996 ausbezahlt werden. Damit die berechtigten Personen durch die späte Auszahlung nicht in finanzielle Engpässe kamen, richtete der Kanton für 1996 ein Bevorschussungssystem ein. 1997 sind per Ende Juli bereits die meisten Prämienverbilligungen an die Krankenversicherer der Berechtigten ausbezahlt worden. Für 1998 ist vorgesehen, dass alle Gemeinden ihre Daten bis spätestens Ende Januar 1998 an die SVA gemeldet haben. Von Februar bis April 1998 wird die SVA diese Daten verarbeiten, die berechtigten Personen über ihre Prämienverbilligungen informieren und die Zahlungen an die Krankenversicherer vorbereiten. Im Mai und Juni 1998 sollen die Zahlungen erfolgen. Die Krankenversicherer können dann die Prämienverbilligungen im dritten Quartal den Prämienkonti der berechtigten Personen gutschreiben. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, ist es unumgänglich, dass sich alle Partner (Gemeinden, SVA, Krankenversicherer) jederzeit an die Terminvorgaben halten. Eine frühere oder sogar monatliche Auszahlung ist aufgrund des Systems (Ermittlung der Berechtigten von Amtes wegen, zentrale Verarbeitung der Daten und Auszahlung durch die SVA, Verrechnung der Prämienverbilligung durch die Krankenversicherer), der Bevölkerungszahl von rund 1,2 Millionen und den Personalressourcen im Bereich Vollzug nicht möglich.

Seit 1997 besteht kein eigentliches Bevorschussungssystem mehr. Die Gemeinden haben aber weiterhin die Möglichkeit, für Sozialhilfebezüglerinnen und Sozialhilfebezüger, welche einen Anspruch auf Prämienverbilligung haben, eine Abtretungserklärung unterzeichnen und sich so die Prämienverbilligung direkt ausbezahlen zu lassen. Es liegt jedoch im Ermessen jeder einzelnen Gemeinde, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen. Es ist unbedingt notwendig, dass die Abtretungserklärungen rechtzeitig bei der SVA eingereicht werden, damit die Prämienverbilligung an die Gemeinde und nicht an den Krankenversicherer ausbezahlt wird. Verzieht eine Klientin/ein Klient im Verlaufe des Jahres, regeln die Gemeinden die Bezahlung bzw. Rückvergütung der anteilmässigen Prämienübernahmen erfahrungsgemäss unter sich.

§ 8 Abs. 1 EVO statuiert die Übernahme der durch die Prämienverbilligung nicht gedeckten Prämien für die obligatorische Krankenpflegeversicherung von Personen, für die das soziale oder betriebsrechtliche Existenzminimum nicht gewährleistet ist. Die EVO sieht jedoch keine Rückforderung der Prämienübernahmen vor. Zudem handelt es sich bei den Prämienübernahmen nicht um Fürsorgeleistungen, obwohl sie oft von den Sozialämtern der Gemeinden ausbezahlt werden. Somit finden die §§ 26ff. des Sozialhilfegesetzes über die Rückerstattung von Fürsorgeleistungen keine Anwendung. Mangels gesetzlicher Grundlage besteht deshalb für die Gemeinde weder gegenüber den Einwohnerinnen und Einwohnern noch gegenüber dem Kanton eine Möglichkeit zur Rückforderung der Prämienübernahmen. Die Prämienübernahmen sind analog zu den Versicherungsbeiträgen gemäss § 14 Abs. 2 Einführungsgesetz AHVG/IVG von der Gemeinde zu übernehmen. Müssten zusätzlich zu den in § 8 Abs. 1 EVO statuierten Bedingungen noch weitere – von der Gemeinde selber festgesetzte Bedingungen – erfüllt werden, würde dieses Vorgehen sowohl dem Legalitätsprinzip als auch dem Krankenversicherungsrecht widersprechen.

Die Prämienübernahmen gehen gemäss § 8 Abs. 1 EVO zu Lasten der Gemeinden. Diese Regelung ist auch in § 16 Abs. 1 Entwurf zum EG KVG vorgesehen. Nachdem der Kanton gemäss KVG jedes Jahr einen Beitrag an die Prämienverbilligung zu leisten hat und die Gemeinden durch die Prämienverbilligung – im Vergleich zur Regelung vor Inkrafttreten des KVG – im Bereich der Prämienübernahmen entlastet wurden, ist die Prämienübernahme durch die Gemeinden vertretbar. Im Hinblick auf das EG KVG steht den Gemeinden jedoch die Möglichkeit offen, ihre Anliegen im Rahmen der Vernehmlassung zum EG KVG (Vernehmlassungsfrist bis 30. September 1997) einzubringen.

*Einbezug von Gemeindestrassen und Festlegungen gemäss kommunalem Verkehrsplan in Quartierplanverfahren
(KR-Nr. 266/1997)*

Barbara Marty Kälin (SP, Gossau) hat am 7. Juli 1997 folgende Anfrage eingereicht:

In verschiedenen Gemeinden gibt es immer wieder zu Diskussionen Anlass, wenn ein Quartierplangebiet von Gemeindestrassen oder Festlegungen des kommunalen Verkehrsplans begrenzt oder durchkreuzt wird, weil dann oft nicht klar ist, wer die Kosten solcher Anlagen trägt. Grundsätzlich ist für Neubau und Unterhalt der Anlagen, die im kommunalen Verkehrsplan enthalten sind, gemäss Strassengesetz die Gemeinde zuständig. Dabei muss unterschieden werden, ob es sich um bereits bestehende Bauwerke, die saniert oder ausgebaut werden müssen, oder um Neubauten handelt.

Offenbar versuchen in jüngster Zeit einzelne Gemeinden im Rahmen ihrer Sparsbemühungen, die Kosten für die Sanierung von Gemeindestrassen oder für den Neubau von Bauwerken gemäss Verkehrsplan, die einen Quartierplanperimeter begrenzen oder durchkreuzen, den betreffenden Quartierplangenossen zu überwälzen.

Ich bitte daher den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Rechtswirkung(en) hat eine Festlegung im kommunalen Verkehrsrichtplan? Besteht ein Unterschied zwischen Strassen, die im Eigentum der Gemeinde stehen (Gemeindestrassen), und Strassen gemäss kommunalem Verkehrsplan?
2. Wem obliegt die Baupflicht für Anlagen gemäss kommunalem Verkehrsplan? Gibt es dabei Ausnahmen? Wenn ja, welche?
- 2a. Wer ist für den Unterhalt von
 - a) Gemeindestrassen
 - b) Festlegungen gemäss kommunalem Verkehrsplan zuständig?
3. Können Gemeindestrassen in ein Quartierplanverfahren mit einbezogen werden?

Wenn ja, unter welchen Voraussetzungen? Wer übernimmt die Kosten?

4. Können Bauten des kommunalen Verkehrsplans in ein Quartierplanverfahren mit einbezogen werden? Wenn ja, unter welchen Voraussetzungen? Wer übernimmt die Kosten?
5. Hat ein Einbezug von Anlagen der kommunalen Planung in ein Quartierplanverfahren einen Einfluss auf die Zuständigkeit? Wenn ja, welchen?

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

Die in den kommunalen Verkehrsplänen enthaltenen kommunalen Strassen dienen der Groberschliessung (§ 31 PBG). Alle übrigen im Eigentum der Gemeinden stehenden Strassen dienen der Feinerschliessung. Im Gegensatz zu Strassen der Feinerschliessung, die durch die Grundeigentümer zu erstellen sind, sind die der Groberschliessung dienenden Strassen durch die politischen Gemeinden zu erstellen (§ 6 StrG). Ausnahmen hiervon gibt es keine. In zeitlicher Hinsicht sind für die Erstellung die Festlegungen gemäss Erschliessungsplan massgebend (§ 91 PBG). Der Unterhalt sämtlicher Strassen, für welche eine Baupflicht des Gemeinwesens besteht, ist auch durch dieses zu gewährleisten (§ 26 StrG). Die von den Privaten im Rahmen einer Quartiererschliessung erstellten Strassen gehen nach ihrer Vollendung unentgeltlich in das Eigentum der Gemeinde über, soweit das Eigentum nicht schon aufgrund der Zuteilung übertragen worden ist (§ 171 PBG); auch für den Unterhalt dieser Strassen ist aufgrund der Besitzverhältnisse die Gemeinde zuständig. Strassen, die im kommunalen Verkehrsplan enthalten sind, müssen von den Gemeinden projektiert werden (§ 12 StrG). Diese Projekte sind gemäss § 13 StrG öffentlich aufzulegen. Sofern das benötigte Land nicht freihändig erworben werden kann, bedürfen solche Projekte der Genehmigung durch den Bezirksrat (§ 17 StrG). Lediglich die Landzuteilung für öffentliche Strassen (somit auch für Strassen gemäss kommunalem Verkehrsplan), für die ein genehmigtes Projekt vorliegt, wird im Rahmen eines Quartierplanverfahrens vorgenommen (§ 143 PBG). Solche Landabzüge sind aber vom Gemeinwesen den Grundeigentümern zu entschädigen. Bezüglich der Erstellung dieser kommunalen Strassen ändert hingegen an der Zuständigkeit nichts; sie müssen durch die Gemeinden erstellt werden.

2. Vertretungen des Regierungsrates

Antrag des Regierungsrates vom 4. Juni 1997 und gleichlautender Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 27. Juni 1997
KR-Nr. 207/1997

Martin Bornhauser (SP, Uster), Referent der GPK: Der Kanton Zürich war bis anhin im Verwaltungsrat der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft mit vier Personen vertreten, nämlich mit den Regierungsräten Honegger und Hofmann, Herrn Wettstein, Generalsekretär der Finanzdirektion und Herrn Staffelbach, Direktor der FIG. Weil der Verwaltungsrat verkleinert wurde, schrumpfte die Vertretung der Regierung auf drei Mitglieder; Herr Wettstein schied aus dem Verwaltungsrat aus.

Weil heute die 5. Ausbaustufe des Flughafens zum wichtigsten Geschäft der FIG gehört, beschloss der Regierungsrat, anstelle von Regierungsrat Hofmann den Volkswirtschaftsdirektor, Regierungsrat Homberger, in den Verwaltungsrat der FIG zu delegieren. Dieser Wechsel bedarf gemäss Art. 39 Abs. 1 der Kantonsverfassung der Genehmigung durch den Kantonsrat. Wir haben heute zu entscheiden, ob wir die Bewilligung erteilen, verweigern oder sie an Bedingungen knüpfen wollen. Ich kann Ihnen mitteilen, dass die GPK als vorberatende Kommission keine Gründe ausmachen konnte, welche gegen eine Bewilligung oder für eine bedingte Bewilligung sprechen würden. Sie schlägt Ihnen daher vor, die neue Vertretung zu genehmigen.

Thomas Büchi (Grüne, Zürich): Ich bin selbstverständlich nicht gegen die Auswechslung des einen Regierungsrates durch den anderen, möchte aber doch die Gelegenheit benützen, Ihnen ganz kurz eine Problematik aufzuzeigen, die mir etwas zu denken gibt:

Sie erinnern sich vielleicht, dass ich vor rund zwei Monaten eine Anfrage betreffend der eingestampften Menükarten der Swissair eingereicht habe. Ich sage nicht, dass das die entscheidende Anfrage war; die Antwort der Regierung hat mich doch etwas erstaunt. Sie war ihr genau fünf Zeilen wert mit dem Inhalt, dass die Regierung dazu überhaupt nichts sagt, weil es keine operative Entscheidung des Kantonsrates ist. Mit dieser Anfrage habe ich den Regierungsrat nicht dazu aufgefordert, bei der Swissair irgend etwas zu unternehmen; ich wollte ganz einfach wissen, welches die Hintergründe dieser Menü-Einstampfung waren, da man in der Presse gemunkelt hat, es sei um die Genschutz-Initiative und so weiter gegangen. Wenn nun die Regierung mit Einsitz in einem Verwaltungsrat – und darum geht es ja auch heute wieder – sich für zu

gut befindet, überhaupt Auskunft zu geben, sich mit ein paar Zeilen begnügt und nichts sagt, weil es keine direkte Staatsaufgabe betrifft, frage ich mich schon, weshalb wir noch Regierungsräte in Verwaltungsräte abordnen. Ich bin völlig mit der Regierung einverstanden, dass ich als Kantonsrat in den operativen Entscheid der Swissair leider nicht eingreifen kann – das wollte ich auch nicht. Ich wollte nur eine einfache Information über die Hintergründe. Es sollte doch wohl einem Verwaltungsratsmitglied noch möglich sein, solche Informationen zu erhalten und an ein Parlamentsmitglied weiter zu geben.

Wenn das die Haltung ist, wie sie in meiner Anfrage 255/1997 zum Ausdruck gekommen ist, dann muss ich schon sagen, sehe ich die ganze Übung nicht mehr ein. Ich werde mir in einem späteren Fall vorbehalten, überhaupt gegen die Verteilung von Verwaltungsratsmandaten an unsere Regierung zu sein.

Ich bin – um das abschliessend zu sagen – sehr enttäuscht über diese Haltung und die Pflichtauffassung unserer Regierungsräte in den Verwaltungsräten.

Abstimmung

In Anwendung von Art. 39 Abs. 1 der Kantonsverfassung beschliesst der Kantonsrat mit 106 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und GPK zuzustimmen, lautend auf:

Regierungsrat Dr. Ernst Homberger hat anstelle von Regierungsrat Hans Hofmann die Vertretung des Regierungsrates im Verwaltungsrat der Flughafen-Immobilien-gesellschaft übernommen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Beschluss des Kantonsrates über die Zahl der Mitglieder des Sozialversicherungsgerichts des Kantons Zürich

Antrag des Sozialversicherungsgerichts vom 18. März 1997 und gleichlautende Anträge der Justizverwaltungskommission vom 9. Juli 1997 und der Finanzkommission vom 10. Juli 1997) **3575**

Ratspräsident Roland Brunner: Zu diesem Traktandum darf ich die Präsidentin des Sozialversicherungsgerichts, Frau Dr. Christine Grünig,

ganz herzlich begrüssen. Ebenfalls begrüssen möchte ich natürlich unsere Polizeidirektorin, die beim nächsten Traktandum an die Reihe kommt.

Madeleine Speerli Stöckli (SP, Horgen), Präsidentin der Justizverwaltungskommission: Die Justizverwaltungskommission hat diese Vorlage an ihrer Sitzung vom 9. Juli 1997 unter Beizug einer Delegation der Finanzkommission, sowie der Präsidentin und des Generalsekretärs des Sozialversicherungsgerichts beraten. Die Vorlage wurde sehr eingehend diskutiert und auch kritisch hinterfragt. Die Justizverwaltungskommission beantragt Ihnen heute einstimmig, den Antrag des Sozialversicherungsgerichts gutzuheissen. Die Präsidentin der Finanzkommission bittet mich, Ihnen mitzuteilen, dass die Finanzkommission diese Vorlage ebenfalls einstimmig zur Gutheissung empfiehlt.

Nun zum Inhalt der Vorlage:

Das Sozialversicherungsgericht hat anfangs 1995 seine Arbeit aufgenommen. Bereits von Anfang an waren gut 3000 Verfahren hängig, die das Gericht von seinen vier Vorläufergremien übernehmen musste. Das Sozialversicherungsgericht ist heute gut organisiert und arbeitet effizient. Trotz deutlich gesteigerter Erledigungszahlen haben die Pendenzen infolge der 3844 Neueingänge im Geschäftsjahr 1996 erneut zugenommen. Ende 1996 waren beim Sozialversicherungsgericht 5167 Verfahren hängig.

Ursache ist dabei – wie bereits erwähnt – die erneute Zunahme der Eingänge, was wohl mit der gegenwärtigen Wirtschaftslage erklärt werden kann. Andererseits muss aber ein weiteres Mal darauf hingewiesen werden, dass bereits bei der Diskussion über die Errichtung eines Sozialversicherungsgerichts Fachleute 10 Richterinnen- und Richterstellen als notwendig erachteten. Der Regierungsrat beantragte in der Folge 8 Stellen, die der Kantonsrat schlussendlich aus politischen und finanziellen Gründen auf 6 reduzierte.

Wir haben auf Anfang 1996 – veranlasst durch den bedrohlich grossen Pendenzenberg und die Beschwerden, die auch an das Büro des Kantonsrates gingen – eine Stellenaufstockung beim juristischen Personal vorgenommen. Ein Teil dieser Stellen ist auf drei Jahre befristet. Die Situation konnte damit jedoch, wie wir heute feststellen müssen, noch nicht genügend entschärft werden. Obwohl die Zahl der Erledigungen deutlich gesteigert werden konnte, ist die Zahl der pendenten Verfahren

1996 gegenüber dem Vorjahr nochmals angestiegen. Dass dies natürlich auch Auswirkungen auf die Verfahrensdauer hat, muss einleuchten. Aber gerade im Bereich des Sozialversicherungsrechts kann eine lange – zu lange – Verfahrensdauer sehr empfindliche Auswirkungen haben. Vor allem bei Fällen, die Rentenberechtigungen betreffen, sind die betroffenen Personen bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung oftmals auf die Unterstützung durch die Fürsorgeämter angewiesen, was vor allem von den Betroffenen selbst, aber auch von den Gemeinden nur schwer verstanden wird.

Mit Urteil vom 6. Mai 1997 hat denn das eidgenössische Versicherungsgericht eine Rechtsverzögerungsbeschwerde gutgeheissen. Ich möchte aus den Erwägungen zu diesem Urteil einen kurzen Auszug zitieren:

«Das Sozialversicherungsgericht begründet die lange Verfahrensdauer ausschliesslich mit ungenügendem Personal- und Richterbestand. Diese Argumentation ist nach konstanter Rechtsprechung unbehelflich. Das Rechtsverzögerungsverbot verhält nämlich nicht nur die Gerichte dazu, ihre Arbeit so zu organisieren, dass das Verfahren in allen vorgelegten Fällen innerhalb einer angemessenen Frist zum Abschluss gebracht werden kann, sondern verpflichtet auch die Parlamente, die Gerichte in personeller und sachlicher Hinsicht mit Mitteln auszustatten, die es erlauben, über Klagen, Beschwerden, Gesuche und so weiter innerhalb angemessener Frist zu entscheiden.»

Sie sehen, es ist heute an der Zeit, dass wir unseren Aufgaben und Pflichten nachkommen und den ursprünglichen Entscheidung des Sozialversicherungsgericht 6 Richterinnen- und Richterstellen zur Verfügung zu stellen, korrigieren. Dies nicht nur, weil wir von oberster Instanz geradezu dazu angehalten werden, sondern vor allem im Hinblick auf die Rechtssuchenden.

Mit der beantragten Stellenaufstockung ist das Sozialversicherungsgericht klar der Meinung, dass es den gegenwärtigen Geschäftsgang bewältigen kann und daneben – was unbedingt notwendig ist – die Pendenzen auch abbauen kann. Künftig sollte also mit einer normalen Verfahrensdauer bei diesem Gericht gerechnet werden können.

Wir können davon ausgehen, dass der Pendenzenberg in absehbarer Zeit auf ein normales Mass gebracht werden kann. In der Justizverwaltungskommission haben wir natürlich auch diskutiert, was dann in jenem Zeitpunkt zu geschehen habe.

Hier ist festzuhalten, dass zwischen juristischem Personal und Richterinnen bzw. Richtern am Sozialversicherungsgericht im Vergleich zu den anderen Gerichten ein klares Missverhältnis besteht. Das Sozialversicherungsgericht hat angesichts der Anzahl juristischer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bedeutend weniger Richterstellen als die vergleichbaren anderen Gerichte. Das bedeutet aber, dass die Richterinnen und Richter am Sozialversicherungsgericht aus Kapazitätsengpässen viele Aufgaben an ihr juristisches Personal delegieren müssen. Die Rechtssuchenden haben aber grundsätzlich Anspruch darauf, dass die Hauptarbeit von einer gewählten Richterin oder einem gewählten Richter gemacht wird. Konsequenterweise müssen wir deshalb heute die Zahl der Richterinnen- und Richterstellen definitiv aufstocken. Hingegen müssen wir bei einer normalen Geschäftslast am Sozialversicherungsgericht die Stellen bei der juristischen Kanzlei überprüfen und auch abbauen. Zum Teil handelt es sich dabei bereits heute um befristete Stellen. Den Zeitpunkt eines möglichen Stellenabbaus bestimmt aber weitgehend der Pendenzenberg.

Eine Stellenerweiterung von 6 auf 9 vollamtliche Stellen verursacht Fr. 680'000.- jährlich wiederkehrende Mehrkosten, wobei darin auch die Büroräumlichkeiten enthalten sind. Für Möbel- und EDV-Anschaffungen entstehen einmalige Kosten von Fr. 16'000.- pro Arbeitsplatz.

Nun noch zum Zeitpunkt der beantragten Stellenaufstockung:

Das Sozialversicherungsgericht schlug in seiner Weisung vom 18. März 1997 unter Rücksichtnahme auf die Finanzlage des Kantons eine Stellenaufstockung per 1. Januar 1999 vor. In der Zwischenzeit hat sich die Situation jedoch noch verschärft. Zudem ist heute der Entscheid des eidgenössischen Sozialversicherungsgerichts vom 6. Mai 1997 bekannt. Die Justizverwaltungskommission kam unter Berücksichtigung der neu eingetretenen Faktoren deshalb zum Entschluss, dass sich eine frühestmögliche Aufstockung aufdrängt, was vom Sozialversicherungsgericht selbstverständlich begrüsst würde.

Folgendes Vorgehen schlagen Ihnen Justizverwaltungs- und Finanzkommission vor:

Die Stellenerweiterung soll per 1. Januar 1998 geplant werden. Aus rein praktischen Überlegungen wird es aber kaum möglich sein, dass der Kantonsrat bereits bis zu diesem Zeitpunkt die neuen Richterinnen und Richter gewählt hat und diese auch tatsächlich ihre Stellen am Sozialversicherungsgericht angetreten haben. Aus diesem Grund wird für das

Jahr 1998 im Budget die Hälfte der jährlich anfallenden Besoldungskosten für die Richterinnen- und Richterstellen und die entsprechenden Infrastrukturkosten eingesetzt, was einen durchschnittlichen Stellenantritt per 1. Juli 1998 ermöglichen würde.

Im Budget 1998 beantragt das Sozialversicherungsgericht demnach Fr. 300'000.- für Besoldungen und die entsprechenden Kosten zur Einrichtung der Arbeitsplätze einzustellen.

Die Justizverwaltungskommission stellt zu dieser Vorlage einen Änderungsantrag von untergeordneter Bedeutung. Aus ökonomischen und ökologischen Gründen haben wir jedoch auf einen schriftlichen Änderungsantrag verzichtet.

Dispositiv-Ziffer I. heisst neu:

«Die Zahl der vollamtlichen Mitglieder des Sozialversicherungsgerichtes wird von sechs auf neun erhöht.»

Mit dieser Änderung ändert materiell an der Vorlage überhaupt nichts. Hingegen stimmt so der Wortlaut mit § 5 Abs. 1 des Gesetzes über das Sozialversicherungsgericht überein. Diese Bestimmung lautet wie folgt:

«Das Gericht besteht aus sechs vollamtlichen Mitgliedern und sechs Ersatzmitgliedern. Der Kantonsrat kann die Zahl der Mitglieder und der Ersatzmitglieder ändern.»

Bei der konkreten Wahl wird es Aufgabe des Kantonsrates sein, zu entscheiden, ob die zusätzlichen drei Richterstellen als voll- oder teilamtliche Stellen oder in einer Kombination besetzt werden sollen.

Ich komme zum Schluss und möchte Sie nochmals namens der Justizverwaltungs- und der Finanzkommission bitten, dem Antrag des Sozialversicherungsgerichts unter Berücksichtigung unseres Änderungsantrages zuzustimmen. Dies vor allem für die Rechtssuchenden, die heute monate- zum Teil sogar jahrelang auf einen Entscheid warten, den sie dringend benötigen.

Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil): Im Namen der Mehrheit der SVP-Fraktion stelle ich Ihnen den Ablehnungsantrag für die Erhöhung der Mitgliederzahl des Sozialversicherungsgerichts. Trotz der ausführlichen Weisung und dem zustimmenden Antrag der Justizverwaltungskommission möchten wir die Richterstellen nicht weiter ausbauen. Uns graust es ganz grundsätzlich vor dem ungebremsten Wachstum der Gerichtsbarkeit. Obwohl auch uns eine korrekte

Rechtssprechung wichtig ist, sehen wir nicht das Heil im Ausbau der Richterstellen. Ob es die herrschende Konjunkturlage oder der Zeitgeist unserer Gesellschaft ist, die die Geschäftslast der Gerichte – hier speziell des Sozialversicherungsgerichts – weiterhin ansteigen lässt, können wir alle nicht mit Bestimmtheit sagen. Wir möchten mit einem Ausbau der Richterstellen nicht noch die Prozessflut fördern, die durch das – ich zitiere den Gesetzestext «in der Regel kostenlose Verfahren» – schon genügend begünstigt wird. Ich darf Ihnen versichern, dass wir die Geschichte des Sozialversicherungsgerichts gut kennen, war doch der Auslöser dazu eine Motion von unserem ehemaligen Kollegen Hermann Weigold. Ich war auch Mitglied der vorberatenden Kommission, die das Gesetz im Jahr 1992 beraten hat.

Auch damals war die Anzahl Richter neben anderem ein viel diskutierter Punkt. Wir haben es bereits von der Präsidentin gehört; die beratende Expertenkommission hat dem Regierungsrat 10 Richterstellen vorgeschlagen, im regierungsrätlichen Antrag wurden 8 Stellen aufgenommen und auf Antrag der SVP wurde schlussendlich auf 6 Stellen gekürzt. Ich habe die Kommissionsprotokolle von damals nochmals eingehend studiert. Wir bleiben dabei, dass die 6 Richterstellen genügen müssen, auch in Kenntnis des kürzlichen Entscheides des eidgenössischen Versicherungsgerichts bezüglich einer Rechtsverzögerungsbeschwerde gegen das Sozialversicherungsgericht.

Die Erledigungszahlen im zweiten Rechenschaftsbericht zeigen, dass das Gericht nach der Aufbauphase und nach der massiven Aufstockung des juristischen Sekretariates nun voll arbeitsfähig ist. Wir möchten das an dieser Stelle anerkennen und das Sozialversicherungsgericht aufmuntern, die Erledigungskadenz beizubehalten.

Eine Minderheit unserer Fraktion teilt die Einschätzung der Situation des Sozialversicherungsgerichts gemäss des vorliegenden Antrages und wird der Erhöhung auf 9 Richterstellen oppositionslos zustimmen.

Lukas Briner (FDP, Uster): Die FDP-Fraktion wird diese Vorlage grossmehrheitlich unterstützen. Die Inanspruchnahme des Rechtsweges, die in unserem Rechtsmittelstaat tatsächlich zu einer Überlastung der Justiz an allen Orten führt, macht auch uns Sorgen. Es nützt aber überhaupt nichts, wenn man die Leitungen kleiner macht, wenn man zuviel Abwasser hat und es nützt nichts, wenn man zuviel Abfall hat und weniger Abfallkübel bereitstellt. Genauso wenig nützt es, den

Rechtsweg zu verstopfen, in der Meinung, es würden dann weniger Verfahren stattfinden.

Die Tatsache ist die, dass dieses Sozialversicherungsgericht aus finanzpolitischen Gründen von der ersten Stunde an unterdotiert war. Es war schon mit den Pendenzen und mit den Erledigungszahlen der vorausgehenden Rekurskommissionen absehbar, dass 6 Richterstellen nicht genügen würden. Ich selber war – ich bekenne mich dazu – seinerzeit ein Gegner der Schaffung dieses Gerichts, weil ich in Sorge war, dass diese neue Lösung teurer zu stehen kommt als die alte. Von dem Moment an, als man sich auf 6 Stellen festlegte, war ich davon überzeugt, dass es so herauskommen würde, wie es tatsächlich herauskam. Wir müssen nun, nachdem wir A gesagt haben auch B sagen.

Das Versicherungsgericht, welches ein Teil des Bundesgerichts ist, hat uns in die Schranken gewiesen. Wenn wir schadenersatzpflichtig werden wegen Rechtsverzögerung in all diesen vielen Fällen, die pendent sind, dann wird das mit Sicherheit teurer und rechtsstaatlich erst noch wesentlich bedenklicher, als wenn wir die Richterstellenzahl angemessen ausgestalten.

Überdotiert ist dieses Gericht auch mit 9 Stellen nicht, wenn man es mit anderen Gerichten vergleicht. Wenn es dann dereinst wirklich gelungen ist, diese dramatisch hohe Pendenzenzahl auf ein tragbares Mass zu senken, wird man im personellen Bereich Massnahmen ergreifen müssen, allerdings nicht bei den Richterstellen, sondern beim Kanzlei personal. Ich bitte Sie, diese Vorlage zu unterstützen.

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): Die Sprecherin der SVP hat gesagt, die SVP wehre sich gegen das Wachstum der Gerichte. Es geht bei dieser Vorlage nicht um das Wachstum eines Gerichtes, sondern darum – wie schon mein Vorredner gesagt hat – ,einen alten Fehler zu korrigieren, nämlich die anfangs schon bestehende Unterdotierung dieses Gerichts mit Richtern. Es geht auch darum, dass an einem Gericht nicht Sekretäre Recht sprechen, sondern gewählte Richter. Es ist unzumutbar, dass die Rechtssuchenden heute, weil wir dieses Gericht früher zu schwach dotiert haben, lange Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Es führt auch zu unnötigem administrativen Aufwand in anderen Bereichen, zum Beispiel im Fürsorgebereich, welche Sozialversicherungsleistungen vorschliessen müssen.

Wir haben dem Verwaltungsgericht die Erhöhung der Richterzahl bewilligt und ich halte es nur für recht und billig, wenn wir dies für das Sozialversicherungsgericht ebenfalls tun.

Ich bitte Sie, der einstimmigen Justizverwaltungskommission zu folgen.

Heidi Müller (Grüne, Schlieren): Obwohl ich etwas Verständnis für die Haltung der SVP aufbringen kann, dass man nicht unbedingt richterliche Stellen auf Vorrat schaffen soll, finde ich diesen Antrag doch recht daneben. Sie haben gehört, es soll ja im gleichen Zuge die Zahl der Gerichtssekretäre reduziert werden. Wir wissen alle, dass die Anzahl der Fälle im Bereich des Sozialversicherungsgerichts bestimmt nicht abnehmen wird. Wir werden noch lange eine Arbeitslosigkeit haben, die uns diese Fälle zuschiebt.

Man muss bedenken, dass es hier um Einzelschicksale geht, um Menschen, die auf Entscheide warten, monatelang. Es gibt Fälle, da ging es 31 Monate, bis der Entscheid da war. Sie sehen auch in der Statistik, dass 16 % der Fälle innerhalb von 12 bis 24 Monaten behandelt werden. Das geht nicht; hier müssen wir Abhilfe schaffen, indem wir mehr Richterstellen bewilligen. Was machen wir, wenn wir dies nicht tun? Die Fälle gelangen zu den Fürsorgeämtern der Gemeinden, die Kosten bleiben da. Die Menschen aber warten immer noch auf ihre Entscheide.

Vielleicht haben Sie gar nicht verstanden, was die Präsidentin gesagt hat. Wir haben dieses Bundesgerichtsurteil, das das Parlament dazu anhält, die nötigen Richterstellen zu schaffen. Daran müssen wir uns halten, vergessen Sie das nicht.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich): Es rächen sich heute die Sünden der Vergangenheit, die darin bestehen, dass man seinerzeit angenommen hat, dass eine wesentlich grössere Geschäftslast auf dieses Gericht zukommen würde und dass man, um die Vorlage durchzubringen, sich trotzdem mit einer zu kleinen Zahl von Richtern begnügt hat. Das rächt sich heute und muss korrigiert werden. Das Sozialversicherungsgericht ist da und wir müssen es so ausstatten, dass es effizient arbeiten kann und dass die Prozessabläufe zumutbar sind und nicht zu weiteren Beanstandungen führen.

Die EVP-Fraktion wird deshalb der Vorlage zustimmen – zumindest war es so bis heute, denn wir haben in der Fraktion zu einem Zeitpunkt darüber diskutiert, als noch keine Opposition zu erkennen war und die Kommission einstimmig hinter der Vorlage stand.

Was in unserer Fraktion Erstaunen hervorgerufen hat, ist die Tatsache, dass heute am Sozialversicherungsgericht offensichtlich die Richter praktisch keine Anträge schreiben, sondern dies von ihren juristischen Sekretären und Sekretärinnen machen lassen. Das ist in der richterlichen Tätigkeit sonst nicht so und das scheint uns ein Mangel zu sein.

Unsere Fraktion erwartet deshalb, dass mit der Aufstockung um diese drei Richterstellen die Richter selbst mehr eigene Anträge verfassen und nicht nur als eine Art Kontrollinstanz über den Sekretären amten und entscheiden.

Kurt Sintzel (CVP, Zollikon): Ich kann Ihnen mitteilen, dass auch die CVP-Fraktion dieser Vorlage zustimmen wird. Ich will nicht wiederholen, was meine Vorredner gesagt haben, sondern nur noch auf zwei Punkte hinweisen:

Das eine ist, was die zukünftigen Pendenzen anbelangt, hier scheint mir die Geschäftslast mit Sicherheit zuzunehmen, weil die Sozialversicherungen alle unter Finanzknappheit leiden und daher sehr restriktiv ihre Leistungen ausrichten. Es werden Leute mit 60 oder 50 Jahren, die nicht mehr auf dem Bau arbeiten können, irgendwie in die Wüste geschickt, indem man ihnen sagt – die Liste wird immer länger – was sie alles noch tun könnten, Renten bekommen sie nicht. Es ist begreiflich, dass in solchen Fällen der Rechtsweg beschritten wird.

Der andere Punkt ist folgender: Ein Grund für die Schaffung des Sozialversicherungsgerichtes war die Koordination der Rechtsprechung im Bereich der Sozialversicherungen. Es sollte nicht so sein, dass jemand durch die Maschen dieses Systems fällt, indem zum Beispiel auf der einen Seite IV und SUVA ihm eine Rente absprechen, ihn also als arbeitsfähig ansehen und auf der anderen Seite die Arbeitslosenversicherung sagt, er sei nicht vermittlungsfähig. Hier müssen wir dem Gericht den nötigen Raum geben, damit es diese Koordination auch wirklich durchführen kann.

Adrian Bucher (SP, Schleinikon): Die Präsidentin der Justizverwaltungskommission hat es gesagt: Auch die Finanzkommission hat sich mit dieser Vorlage beschäftigt und sich trotz der zusätzlichen Kosten

einstimmig dafür entschieden, den Antrag zu unterstützen – ich wollte das nur noch einmal gesagt haben. Vielleicht noch folgendes: Die SVP kann nun natürlich nicht sagen, sie sei seinerzeit schon gegen die zehn Stellen gewesen und damit im Nachhinein begründen, darum stimme sie gegen die Aufstockung. Das ist kein Argument gegen die Aufstockung; das heisst ja nur, dass damals das Niederdrücken der Richterzahl falsch war und dass die Regierung offensichtlich die Zahl der notwendigen Richterstellen korrekter eingestuft hat als das Parlament.

Ein Letztes: Wenn Sie unsere Gerichte nicht aufblähen wollen, kann ich Ihnen und insbesondere der SVP nur empfehlen, die Initiative «Jugend ohne Drogen» zurückzuziehen, denn das würde sehr viel in dieser Richtung bringen.

Eintreten

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

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Madeleine Speerli Stöckli (SP, Horgen): Wie bereits erwähnt, beantragen wir hier eine, ich möchte einmal sagen kosmetische Änderung. Wir möchten lediglich das Wort «vollamtlich» einfügen. Es würde dann heissen: Die Zahl der vollamtlichen Mitglieder des Sozialversicherungsgerichts. So würde der Wortlaut mit § 5 des Gesetzes über das Sozialversicherungsgericht übereinstimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 25 Stimmen, dem Antrag der Justizverwaltungskommission zuzustimmen.

9018

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 27 Stimmen, nach Einsicht in einen Antrag des Sozialversicherungsgerichts wie folgt:

- I. Die Zahl der vollamtlichen Mitglieder des Sozialversicherungsgerichts wird von sechs auf neun erhöht.
- II. Veröffentlichung im Amtsblatt und in der Gesetzessammlung.
- III. Mitteilung an das Sozialversicherungsgericht zum Vollzug.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Einführung einer eidgenössischen Motorfahrzeugsteuer (Einreichung einer Standesinitiative)

Einzelinitiative Dr. Helmut Meyer, Zürich, KR-Nr. 269/1995 (Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 4. Dezember 1996 und Antrag der Kommission vom 17. Juni 1997) **3548a**

Hans Rutschmann (SVP, Rafz), Präsident der vorberatenden Kommission: Die Finanzierung des Strassenwesens beschäftigt unseren Rat in regelmässigen Abständen. Dies rührt wohl daher, dass wir den Aufwand für einen sachgerechten Strassenunterhalt kaum mehr finanzieren können. Strassenneubauten sind aus finanziellen Gründen im aktuellen Strassenbauprogramm praktisch gar nicht mehr vorhanden. Im Neubaubereich muss sich der Kanton gegenwärtig damit begnügen, den gesetzlichen Kantonsanteil an die Nationalstrassenbauten zu leisten. Dass es sehr schwierig ist, für die Strassenfinanzierung eine tragfähige Lösung zu erarbeiten, stellten wir vor einigen Monaten fest. Damals hat der Rat eine ganze Reihe von entsprechenden Vorstössen abgeschrieben.

Der Initiant, Dr. Helmut Meyer, möchte das Problem fehlender Erträge mittels einer eidgenössischen Motorfahrzeugsteuer lösen. Dabei würde die Steuer durch einen Zuschlag auf den Preis für die Treibstoffe Benzin und Diesel erhoben. Die Erträge dieser Steuer würden gemäss Initiativtext vollumfänglich den Kantonen zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Bereich des Strassenbaus und des Strassenunterhaltes zur Verfügung gestellt. Umgekehrt würden die kantonalen Motorfahrzeugsteuern abgeschafft. Die Festsetzung des Tarifs, sowie der Verteilschlüssel auf die Kantone würden durch den Bund geregelt.

Der Initiant begründet seine Standesinitiative damit, dass unsere Motorfahrzeugsteuer nicht mehr ausreicht, um die staatlichen Ausgaben im Strassenwesen zu erfüllen. Er weist auch darauf hin, dass diverse Versuche zu einer Erhöhung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer im Kantonsrat oder in den Volksabstimmungen regelmässig scheiterten.

Ein weiteres Argument für eine eidgenössische Motorfahrzeugsteuer sieht der Initiant darin, dass mit seinem Vorstoss das Verursacherprinzip besser zum Tragen käme. Mit einem Treibstoffzuschlag würde der Verkehrsteilnehmer proportional zu seinem Treibstoffverbrauch und damit zu seiner Fahrleistung belastet. Die Erhebung einer Treibstoffabgabe durch die Kantone wäre schwierig und würde vermutlich zu einem Benzintourismus zwischen den einzelnen Kantonen führen. Deshalb möchte der Initiant das Einziehen und Verteilen dem Bund überlassen. Der Regierungsrat und die Mehrheit der vorberatenden Kommission beantragt Ihnen, die Einzelinitiative ohne Gegenvorschlag abzulehnen. Ähnliche Vorstösse wurden dem Bund in den letzten Jahren schon mehrmals eingereicht – übrigens auch von anderen Kantonen – und in Bern regelmässig abgelehnt. So reichte beispielsweise der Kanton Zürich 1988 eine Standesinitiative für eine leistungsabhängige Motorfahrzeugsteuer ein. Das eidgenössische Parlament verwarf auch Vorstösse von Mitgliedern der eidgenössischen Räte, welche anstelle der kantonalen Motorfahrzeugsteuern eine Bundeslösung mit einem Treibstoffzuschlag forderten. Die Chancen, dass eine weitere Standesinitiative aus Zürich erfolgreicher wäre, beurteilen die Regierung und die Kommissionmehrheit als äusserst gering.

Die mit der geforderten Standesinitiative anvisierte Bundeslösung ist jedoch auch aus sachlichen Gründen abzulehnen. So würde der Kanton Zürich mit einer Abtretung des Steuerbezuges an den Bund die Finanzhoheit im Bereich der Motorfahrzeugsteuer verlieren. Der Verteilschlüssel würde durch den Bund bestimmt. Dabei besteht die Gefahr, dass der grosse, wirtschaftlich starke Kanton Zürich weniger Geld zurückerhält als Zürcher Motorfahrzeughalter mit dem Treibstoffzuschlag nach Bern bezahlen. Zudem wäre es dem Kanton vermutlich verwehrt, eine eigene, ergänzende Motorfahrzeugsteuer zu erheben, da dies einer Doppelbesteuerung gleichkäme – es sei denn, der Bund würde dies ausdrücklich gestatten. Korrekturen auf der Ertragsseite können also nur mit allgemeinen Staatsmitteln erfolgen.

Lösungsansätze für eine Neuregelung oder Anpassung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer sind gegenwärtig in unserem Kanton nicht in Sicht. Hoffnungen setzt die Regierung auf die Neuregelung des Finanzausgleiches zwischen dem Bund und den Kantonen. So sind anfangs 1996 vom eidgenössischen Finanzdepartement die Grundzüge für einen neuen Finanzausgleich in die Vernehmlassung gegeben worden. Darin wird unter anderem vorgeschlagen, dass der Bund alle Kosten für den Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen übernimmt. Gemäss

Schätzung der Baudirektion könnte man mit einem jährlichen Beitrag des Bundes in den Strassenfonds in der Grössenordnung von 50 Millionen Franken rechnen.

Der Kantonsrat hat übrigens vor fast genau einem Jahr eine Standesinitiative der Kantonsrätinnen Kugler und Kunz mit dem gleichen Antrag einstimmig überwiesen. In der Zwischenzeit hat der Regierungsrat diese Standesinitiative dem Bund auftragsgemäss eingereicht.

Die Kommission hat diese Vorlage an zwei Sitzungen beraten und beantragt Ihnen mit 14 : 0 Stimmen, die Einzelinitiative Helmut Meyer nicht definitiv zu unterstützen. In der Kommission wurden auch verschiedene Varianten eines Gegenvorschlages recht ausführlich diskutiert. Die Mehrheit der Kommission beantragt Ihnen jedoch, auf einen Gegenvorschlag zu verzichten.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Viele Wege führen nach Rom, aber scheinbar keiner zu einer vernünftigen Strassenfinanzierung im Kanton Zürich. Auf der einen Seite steht der Souverän, der sich dagegen wehrt, dem Kanton mehr Mittel zur Verfügung zu stellen; auf der anderen Seite die beiden Lager, die sich weder über die Prioritätensetzung bei der Mittelverwendung, noch über Begriffsdefinitionen einig werden können – so verlief auch die Diskussion in der Kommission.

Der Gedanke der Einzelinitiative Meyer, eine eidgenössische Motorfahrzeugsteuer einzuführen und die bestehende kantonale abzuschaffen, fand eigentlich zuerst eine breite Unterstützung. Er ist meiner Meinung nach auch der richtige Schritt in die richtige Richtung. Doch es kam wie es kommen musste: Wir stritten über Worte und Definitionen, wir diskutierten über Details und vom anfänglich spürbaren Konsens war nichts mehr übrig. So kam auch der vorliegende Kommissionsentscheid zustande: Mehrheitliche Ablehnung der Einzelinitiative und zwei Minderheitsanträge.

Die Fraktion der FDP wird heute weder den Antrag der Mehrheit noch die beiden Minderheitsanträge unterstützen. Sie beantragt Ihnen, die Einzelinitiative in ihrer ursprünglichen Form zu unterstützen.

Folgende Gründe haben zu diesem Entscheid geführt:

Wir sind überzeugt, dass die Erhebung einer eidgenössischen Motorfahrzeugsteuer der richtige und zukunftsweisende Weg ist. Der Einzug über das Benzin bringt uns näher zu einer verursachergerechten Steuer. Mit der vorliegenden Standesinitiative Meyer geben wir in Form einer einfachen Anregung das richtige politische Signal.

Wir haben auch keine Alternativen. Mit der Strassenfinanzierung stecken wir in einer Sackgasse. Mit einer Bankrotterklärung haben wir im Februar dieses Jahres alle diesbezüglichen Vorstösse abgeschrieben. Jetzt hat uns auch noch der Bundesrat die Türe vor der Nase zugeschlagen mit seiner unverständlichen Ablehnung der Vorfinanzierung. Wir haben ausser der bereits erwähnten Standesinitiative in Bern betreffend Übernahme der Kosten nichts mehr in der Hand. Mit der vorliegenden Einzelinitiative beschreiten wir einen neuen Weg und meiner Meinung nach einen sachlich richtigen Weg. Wir sollten uns nicht um die Details kümmern. In der Standesinitiative ist es nicht nötig, die Details und die Ausführung zu regeln. Wir geben den Anstoss, in die richtige Richtung zu denken; für die Detailregelung bleiben genügend Zeit und genügend Möglichkeiten, Einfluss zu nehmen.

Die Minderheitsanträge sind aus unserer Sicht untauglich. Es besteht kein Grund, den Begriff Strassenbau und -unterhalt durch Strassenwesen zu ersetzen und schon gar nicht, die Einzelinitiative mit der extremen Forderung zur Deckung aller direkten und indirekten Kosten im Strassenwesen zu ergänzen.

Im Namen der FDP-Fraktion beantrage ich Ihnen, die Einzelinitiative Meyer zu unterstützen und die Anträge der Kommission abzulehnen.

Ratspräsident Roland Brunner: Herr Büchi macht mich darauf aufmerksam, ich hätte einen Formfehler begangen – ich weiss das; ich habe ihn bewusst begangen, weil mir wichtig schien, dass Herr Cavegn seine Haltung vorerst begründen konnte. Ich denke, es hat doch einen Einfluss auf den Gang der Beratungen. Selbstverständlich dürfen nun sämtliche Damen und Herren, die in der Kommission einen Minderheitsantrag gestellt haben, diesen jetzt noch begründen.

Minderheitsantrag Rudolf Aeschbacher, Hartmuth Attenhofer, Susi Moser-Cathrein, Willy Germann und Peter Stirnemann

Die Einzelinitiative Dr. Helmut Meyer, Zürich, betreffend Einführung einer eidgenössischen Motorfahrzeugsteuer wird nicht definitiv unterstützt.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Die Einzelinitiative Meyer weist in die richtige Richtung. Es braucht eine verbrauchsabhängige Motorfahrzeugsteuer und die kann nur eidgenössisch sein. Nach dem

Gesinnungswechsel der FDP unterstützt auch die SP-Fraktion die Einzelinitiative Meyer definitiv.

Auch die Kommission war sich am Anfang, wie es schien, einig, dass die Erhebung einer Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene in Form eines Treibstoffzuschlages Sinn mache. Sie ist die einzige Möglichkeit, die Strassen nutzerorientiert, das heisst gebrauchtsabhängig und damit verursachergerecht zu finanzieren.

Erstaunen war festzustellen über das Zögern und Zaudern der Regierung. Der Regierungsrat hat resigniert, denn laut seinem Bericht verweist er auf eine von ihm eingesetzte Expertenkommission, die bereits 1973 die Ablösung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer durch eine Bundeslösung vorgeschlagen hatte. Resigniert hat er, weil seither zwei weitere Standesinitiativen des Kantons Zürich abgelehnt wurden.

Eine Arbeitsgruppe der Finanzdirektoren hat 1988 vornehmlich aus staatspolitischen und wohlgemerkt – und das ist zu betonen – nicht aus sachlichen Gründen eine Umlegung und Variabilisierung der Motorfahrzeugsteuer abgelehnt. Die Quintessenz der Regierung besteht denn auch in der Haltung, die Standesinitiative nicht zur definitiven Unterstützung zu empfehlen, weil sie keine Erfolgsaussichten sieht – das ist der einzige Grund.

Die Finanzierbarkeit der Strassen zeigt aber dringenden Handlungsbedarf für eine eidgenössische Lösung, daher meinen wir ist die definitive Unterstützung der Einzelinitiative Meyer jetzt wichtig und richtig.

Eine gewisse Schwäche hat diese Einzelinitiative allerdings, indem sie den Verwendungszweck etwas einengend festsetzt, da nur die Bau- und Unterhaltskosten abgedeckt werden sollen, nicht aber auch die Betriebs- und Sicherheitskosten. Dies ist ein Postulat, das wir immer vertreten und über das wir diskutiert haben. Wir hätten das hier gerne eingebracht. In diesem Punkt fällt die Einzelinitiative etwas hinter einige Kantone zurück, die diese Kostenfaktoren bei ihren Motorfahrzeugsteuern einbeziehen. Wenn wir dieser Standesinitiative zum Erfolg verhelfen, wird im Nationalrat die Gelegenheit gegeben sein, darüber zu diskutieren.

Die Minderheitsanträge sind abzulehnen. Der eine der beiden ist sehr global gefasst und will auch indirekte Kosten abgedeckt haben – ein Postulat, das nicht erfüllbar ist, weil diese indirekten Kosten nicht in aller Konsequenz quantifiziert werden können.

Wir bitten Sie nochmals, diese Einzelinitiative definitiv zu unterstützen.

Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich): Ich danke dem Präsidenten, dass er mir doch noch das Wort erteilt. Ich bin davon ausgegangen, dass ich als Antragsteller meinen Minderheitsantrag zuerst begründen würde, nachdem der Präsident gesprochen hat. So wird das üblicherweise hier gehandhabt. Ich habe ein gewisses Verständnis dafür, dass man jetzt umgestellt hat, aber es ist doch fragwürdig, wie man damit umgeht.

Nun zur Sache selbst: Ausgangssituation nach der zweiten Kommissionssitzung war die, dass die Einzelinitiative nicht definitiv unterstützt würde. Sie haben gehört, dass dieser Entscheid einstimmig ausfiel. Das hat mich dazu geführt, einen Minderheitsantrag zu stellen, der beinhaltet, dass im Sinne eines Gegenvorschlages zu dieser Einzelinitiative der Kanton Zürich beim Bund vorstellig wird und der Bundesversammlung einen einfachen Text unterbreitet. Der Text würde lauten: «Der Bund führt eine eidgenössische Motorfahrzeugsteuer ein unter gleichzeitiger Abschaffung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern. Die Steuer wird durch einen Zuschlag auf den Preis für Treibstoffe erhoben. Die Erträge dieser Steuer werden vollumfänglich den Kantonen zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Strassenwesen zugeführt.»

Es ginge mit meinem Minderheitsantrag um zwei Dinge:

Erstens war es ausserordentlich klar, dass eine deutliche Mehrheit in der Kommission sich davon hat überzeugen lassen, dass das Verursacherprinzip im Strassenwesen endlich einmal zum Durchbruch kommen sollte. Mit einer Ablehnung der Einzelinitiative hätte keine Chance mehr bestanden, dieses Anliegen weiter zu behandeln und es den eidgenössischen Räten im Sinne einer Standesinitiative zu unterbreiten.

Zweitens sehe ich heute, dass in der Zwischenzeit auch bei der FDP offenbar ganz ähnliche Gedanken gewälzt worden sind und sie ebenfalls zum Schluss gekommen ist, dass das Verursacherprinzip endlich zum Durchbruch kommen sollte. Das erklärt auch die Kehrtwendung der FDP seit der letzten Sitzung.

Mir ging es aber noch um zwei weitere Dinge, die mit dieser Initiative nicht erfüllt sind. Mit meinem Minderheitsvorschlag würden sie hingegen abgedeckt. Der Text der Einzelinitiative ist zu eng; beispielsweise wird die Abgabe für Treibstoffe nicht generell verlangt, sondern nur für Benzin und Diesel. Es macht aber durchaus Sinn, wenn man alle Treibstoffe als Bemessungskriterium nimmt. Zudem ist die ganze Formulierung zu eng, als nur die Kosten für Strassenunterhalt und Strassenbau aus diesen Geldern bestritten werden sollte. Hier haben sich nach wie vor die alten Vorstellungen verfestigt und es gibt nicht einmal einen

kleinen Schritt vorwärts. Mindestens der Betrieb des ganzen Strassenwesens muss meiner Meinung nach auch durch die Verursacher gedeckt werden.

Ich spreche nicht davon, dass alle indirekten Kosten, also auch die Umweltbelastung, die Gesundheits- und Gebäudeschäden abgedeckt werden müssen wie das Frau Petri mit ihrem zweiten Minderheitsantrag, den sie Ihnen unterbreiten wird, tut. Hierfür sind meiner Ansicht nach weder die sachlichen Bemessungsgrundlagen genügend gesichert noch ist die politische Diskussion darum ausgetragen. Deshalb habe ich mich in meinem Vorschlag mit einem kleineren Schritt begnügt, wohlwissend, dass das Ziel dort sein muss, wo Frau Petri hinsteuert. Im Moment ist es politisch und sachlich nicht machbar, diesen grossen Schritt zu tun.

Ich beantrage Ihnen daher, trotz dem Schwenker der FDP, der auch bei den Sozialdemokraten Anklang gefunden hat, den Gegenvorschlag im Sinne meines Minderheitsantrages zu unterstützen. Er ist einfacher und richtiger und enthält einen kleinen, zusätzlichen Schritt gegenüber der Einzelinitiative, indem die Kosten, die direkt vom Motorfahrzeugverkehr verursacht werden, über diese Steuern abgedeckt werden sollen.

Minderheitsantrag Gabriele Petri und Astrid Kugler-Biedermann

Die Einzelinitiative Dr. Helmut Meyer, Zürich, betreffend Einführung einer eidgenössischen Motorfahrzeugsteuer wird nicht definitiv unterstützt.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich): Bereits bei der vorläufigen Überweisung dieser Einzelinitiative habe ich angekündigt, dass der Vorschlag von Herrn Meyer noch gewaltige Korrekturen brauche, um dem Verursacherprinzip und der Kostenwahrheit zu entsprechen. Über das Ziel und den Umfang eines korrigierenden Gegenvorschlages konnten wir uns in der Kommission nicht einig werden, was nicht erstaunt. Bis anhin ist jede Vorlage zur Strassenfinanzierung an den partei- und umweltpolitisch sehr unterschiedlichen Haltungen gescheitert. Eines ist zwar dieser Kommission zugute zu halten: Wenigstens hat sie sich auf den Grundsatz einigen können, dass man die pauschale kantonale Abgabe durch eine eidgenössische leistungsabhängige Abgabe auf den Treibstoff ersetzen soll – immerhin da ein Umdenken hin zum Verursacherprinzip.

Doch das genügt noch nicht. Wenn wir bedenken, dass die Abgaben aus dem Treibstoffzuschlag vollumfänglich an die Kantone zurückverteilt werden, stehen wir wieder vor der altbekannten Diskussion, was mit diesem Geld alles bezahlt werden muss.

Da genügt der Vorschlag von Herrn Meyer, der nur Strassenbau und -unterhalt damit bezahlen will, bei weitem nicht. Da reicht aber auch dieser kompromisslerische, wässerige und definitionsbedürftige Gummibegriff der Mittepartei nicht, der da heisst: «zur Erfüllung der Aufgaben im Strassenbau». Dieser Begriff wird sich mit Sicherheit wieder nur auf Bau, Unterhalt und Betrieb von Strassen reduzieren lassen – wie gehabt.

Da es sich in Zukunft nicht nur, wie heute um 35 Millionen Franken handeln wird, sondern um mehrere hundert Millionen Franken, die zurück in den Kanton Zürich fließen werden, muss man die Rückverteilung dringend klar definieren. Das heisst für uns Grüne, dass zuerst die Deckung aller heute schon bestehenden, direkten Kosten und eine weitgehende Deckung der indirekten Kosten garantiert sein muss, bevor das Geld zum Beispiel in Neubauten investiert wird.

Wir wollen nicht, dass einfach nur mehr Geld von Bern zu uns fliesst, damit all diese unsinnigen Schubladenprojekte wie Oberlandautobahn, Seetunnel, Umfahrungen Eglisau und Egg – und wie sie alle heissen mögen – gebaut werden, sondern dass zuerst dem Prinzip Kostenwahrheit Rechnung getragen wird.

Die direkten Kosten beinhalten auch die Aufwendungen für die Verkehrspolizei, für einen Grossteil der Gemeindestrassen, für Immissionschutz, auch für die Wilddurchlässe bei den Autobahnen und so weiter

zur verkehrspolitischen Wahrheit auf der Kostenseite. All das müsste in einer umfassenden Strassenrechnung enthalten sein.

Man muss auch die indirekten Kosten im Treibstoffpreis berücksichtigen und sie den Verursachern anlasten, statt wie heute der Allgemeinheit. Mit der Berücksichtigung der indirekten Kosten werden Marktkräfte korrigiert, die heute verzerrt sind. Es gilt ein Signal zugunsten ökologisch und volkswirtschaftlich sinnvoller Investitions- und Konsumentscheide zu setzen. Wenn man zum Beispiel die Folgekosten von Unfällen, von der Luft- und Lärmbelastung betrachtet, gilt die Berücksichtigung der indirekten Kosten ganz klar als neue Entscheidungsgrundlage, auch bezüglich dem Vorsorgeprinzip. Es lohnt sich, heute schon darüber nachzudenken und etwas zu realisieren, was morgen Zukunft hat.

Damit Sie sich unter diesen indirekten Kosten etwas vorstellen und sich einen Begriff von der Höhe dieser Kosten machen können, nenne ich Ihnen ein paar sehr aufschlussreiche Zahlen aus dem Nationalfondsbericht, der auf Bundesebene gemacht worden ist. Dieser Bericht hat im Buch «Die vergessenen Milliarden» Niederschlag gefunden.

Im Jahr 1993 sind in der Schweiz zum Beispiel folgende externe Kosten angefallen:

1. Luftverschmutzung (Schäden an Gebäuden und Anlagen, landwirtschaftliche Produktionsverminderung, Waldschäden: 1,5 Milliarden Franken. Gesundheitliche Schäden bedingt durch den Strassenverkehr: 1,6 Milliarden Franken).
2. Schäden an Gewässern und Böden (Transport, Lagerung, Raffination von Öl, Bodenversiegelung, Landschaftszerstörung, Naturzerstörung: 500 Millionen Franken).
3. Externe Kosten von Verkehrsunfällen (Unfälle: 1,8 Milliarden Franken, Verkehrslärm: 800 Millionen Franken).

Insgesamt sind im Jahr 1993 externe Kosten von über 5 Milliarden Franken angefallen.

Ich möchte Sie nicht dazu animiert haben, nach der absoluten Genauigkeit dieser Zahlen zu fragen; sie sind sehr konservativ gerechnet und dienen lediglich dazu:

- die Entscheidungsgrundlage für die Verkehrs- und die Energiepolitik zu verbessern.
- die Öffentlichkeit, zu der auch Sie gehören, zu sensibilisieren.

- die Grössenordnung der einzelnen Bereiche sichtbar zu machen (Unterschied ÖV-Individualverkehr bezüglich Lärm und Luftverschmutzung und so weiter).
- einen Richtwert zur Kosteninternalisierung zu geben.

Hier schliesst sich der Kreis wieder und wir kommen zurück zum Minderheitsantrag, der zeigt, dass sich ein zukünftiger Treibstoffpreis auf Bundesebene auch auf der Kostenseite – also auch beim Kanton – unbedingt an allen direkten und indirekten Kosten des Verkehrs zu orientieren hat. Darum die Präzisierung in meinem Minderheitsantrag hin zum Verursacherprinzip und zur Kostenwahrheit.

Diesen Grundsätzen aus der Ökonomie, die auch im Verkehrsbereich wissenschaftlich breit abgestützt sind, können Sie sich auf die Länge nicht entziehen – höchstens heute noch verschliessen.

Die Grünen unterstützen nur diesen Minderheitsantrag. Alles andere ist untauglich, realitätsfremd, schönfärberisch und ist nicht einmal das Porto nach Bern wert.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Sie sehen und hören es; die Diskussionen über die Finanzierung des Strassenwesens wird immer absurder. Denken Sie zum Beispiel an die Diskussion über die Vorfinanzierung im Nationalstrassenbau, über die Motorfahrzeugsteuern und jetzt heute über die Einzelinitiative Meyer. Taktik bestimmt das Geschehen mehr als materielle Überlegungen, unheilige und heilige Allianzen noch und noch – dies mein Ärger zum Anfang.

Dass wir bei der Finanzierung des Strassenwesens im Kanton in einer Sackgasse stecken, ist nach mehreren Volksverdikten allen klar geworden. Es wurde bereits die neue Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen als Lösung angepriesen, nur ist der Streit auch in dieser Sache schon entfacht. Eine neue Aufgabenteilung kann das Problem entschärfen, wird es aber nicht vollständig lösen. Es braucht daneben höhere Motorfahrzeugsteuern, um einen ausreichenden Unterhalt des bestehenden Netzes zu gewährleisten, um zum Beispiel das Radwegnetz zu vervollständigen, den Lärmschutz zu realisieren – eine gebundene Aufgabe – um die Sicherheit im Verkehr verursachergerecht zu finanzieren und um allenfalls Lücken im Nationalstrassennetz zu schliessen. Von einer verursachergerechten Finanzierung der Gemeindestrassen ist gar nicht zu reden.

Auf kantonaler Ebene – jetzt spreche ich bereits zum Vorstoss Dobler – wird eine nächste Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer oder eine

Vorlage mit Sonderabgaben an unheiligen Allianzen scheitern. Die Motion Dobler ist wohl gut gemeint, hat aber beim Volk keine Chancen. Diese Übung sollten wir gar nicht starten. Motorfahrzeugsteuern müssten also auf eidgenössischer Ebene erhoben werden. Die Chancen dazu sind heute viel grösser als noch vor einigen Jahren, denn es stecken auch andere Kantone in ähnlich schwierigen Situationen wie der Kanton Zürich.

Für die CVP gelten folgende Kriterien bei der Beurteilung der vier Möglichkeiten:

1. Eine Lösung sollte möglichst verursachergerecht sein. Ein zweckgebundener Zuschlag auf den Treibstoffpreis ist verursachergerechter als eine Besteuerung über Hubraum oder Gewicht. Ein klares Plus also für eine Bundeslösung, ob Einzelinitiative oder Gegenvorschläge.
2. Die Hoheit der Kantone bei der Verwendung der Mittel soll nicht eingeschränkt werden. Nötig ist also eine möglichst offene Formulierung – dies im Gegensatz zu den Voten von FDP und SP – mittels des Begriffs «Strassenwesen», im Unterschied zu der engen Zweckbestimmung «Strassenbau und -unterhalt» in der Formulierung der Einzelinitiative. Der Begriff «Strassenwesen» umfasst in einigen Kantonen bereits auch die Verkehrspolizei. Diese Formulierung erlaubt aber auch einem Kanton Zürich die Zweckbestimmung allenfalls verursachergerecht zu erweitern, also auch Verkehrserziehung und Verkehrspolizei über den Strassenfonds zu finanzieren. Dies spricht ganz klar für den Gegenvorschlag Aeschbacher. Für uns gilt nämlich weiterhin, dass allgemeine Steuermittel nicht in den Strassenfonds fliessen dürfen.
3. Eine Standesinitiative muss konsensfähig sein. Der Gegenvorschlag Petri wäre dies ganz sicher nicht. Unter indirekten Kosten verstehen alle Parteien und Kantone etwas anderes. Die unversöhnlichen Standpunkte in der Kommission bezüglich der Zweckbestimmung geben einen Vorgeschmack für noch viel harzigere Diskussionen auf eidgenössischer Ebene.
4. Ein Verfassungsartikel muss einfach sein und möglichst wenig Details enthalten. Deshalb lehnt die CVP die Gegenvorschläge von links und rechts ab. Der Gegenvorschlag von Herrn Aeschbacher ist ein Substrat aus solchen Gegenvorschlägen, auch aus demjenigen von Herrn Haderer, der noch viel weiter ging. Er sollte deshalb auch von der SVP und der FDP unterstützt werden können. Der Konsenswille

im Sinne des Gegenvorschlages war in der Kommission sehr deutlich erkennbar und fiel erst in den letzten Minuten zusammen.

5. Ein verursachergerechter Zuschlag auf den Treibstoffpreis ist auch als kleiner Beitrag zur Angleichung der Spiesse zwischen öV und Motorfahrzeugverkehr zu betrachten, aber auch als Angleichung der Treibstoffpreise an jene des Auslandes. Der heutige Benzitourismus in die Schweiz würde dadurch reduziert.

Ich habe es bereits erwähnt: Materielle Überlegungen traten leider in den Hintergrund. Es scheint so, dass die beste und flexibelste Lösung, die von allen Kantonen unterstützt werden könnte, hier keine Chance hat. Sie haben es gehört, die FDP und die SP wollen eine mehrheitsfähige Lösung – die zweitbeste Lösung – durchsetzen.

Die CVP will auf jeden Fall eine Bundeslösung – ob mit der Einzelinitiative oder dem Gegenvorschlag Aeschbacher; das bleibt leider im Moment eine sekundäre Frage.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Die LdU-Fraktion hatte damals die Einzelinitiative Meyer ebenfalls vorläufig unterstützt. Der Schwerpunkt liegt ja bei der Einführung einer verbrauchsabhängigen, verursachergerechten Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene. Alle sind sich einig, dass sich dies am einfachsten mit einem Aufschlag auf den Benzinpreis machen lässt. Beim konsequenten Fertigenken kamen jedoch in der Kommission einige Zweifel auf, ob der Vorschlag von Herrn Meyer wirklich das Richtige sei.

Zwei zentrale Fragestellungen reisse ich aus der Diskussion heraus:

1. Eine verbrauchsabhängige und vom Verursacher bezahlte Steuer ist das eine. In welcher Höhe schliesslich der Bund diese Steuer ansetzen wird und nach welchem Schlüssel er sie an die Kantone zurückverteilen wird, ist das andere. Kommt zu wenig Geld, wird genau das passieren, was Sie auch befürchten, Herr Germann, dass man nämlich auf die allgemeinen Steuermittel des Kantons zurückgreifen wird. Das Thema ist nicht vom Tisch, alljährlich wird es bei den Budgetberatungen wieder aufgewärmt. Die andere Möglichkeit ist aus unserer Sicht, dass zu viel Geld kommt. Dann wird eine Neuauflage des ungezügelten Strassenbaus kommen, so wie wir ihn aus den 70er- und 80er-Jahren kennen. Die entsprechenden, abstrusen Vorstellungen sind immer noch im kantonalen Richtplan verankert. Die Gefahr, dass wir weitere Todsünden begehen, ist noch nicht gebannt.

2. Diese Steuereinnahmen sind die eine Seite der Medaille, die andere ist die Frage, was wir mit diesem Geld alles bezahlen wollen. Von einer leistungsabhängigen und verursachergerechten Steuer kann erst gesprochen werden, wenn tatsächlich mit den Einnahmen all jener Aufwand und all jene Schäden bezahlt werden, die der motorisierte Verkehr verursacht. Eine Studie von 1990 zeigt, dass allein im Kanton Zürich der motorisierte Verkehr indirekte Kosten durch Lärm, Unfälle, Luftverschmutzung und Klimaveränderung von über 1 Milliarde Franken jährlich verursacht. Hinzu kommen die direkten Kosten, wie zum Beispiel die Abgeltung der Polizei, die zu berechnen zwar ein Leichtes wären, aber immer noch nicht mit eingerechnet werden.

Es ist wahr, Herr Aeschbacher, dass die indirekten Kosten nicht auf Heller und Pfennig genau berechnet werden können. Die vielen verschiedenen Studien, die in den letzten Jahren gemacht worden sind, haben die Methoden verfeinert, die Grössenordnung der externen Kosten hat sich stark angeglichen und ist bekannt.

In der Konsequenz bitte ich Sie, den Minderheitsantrag von Frau Petri zu unterstützen, denn nur dieser bringt einen klar erkenntlichen Fortschritt bezüglich verursachergerechter und leistungsabhängiger Motorfahrzeugsteuer.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Die Kommissionsarbeit über die Einzelinitiative Meyer muss als gescheiterter Versuch bezeichnet werden, eine Konsenslösung für ein gemeinsam erkanntes Ziel zu finden. Dieses Ziel war, mehr Geld zu bekommen und einen Weg zu suchen, der dem Verursacherprinzip gerecht wird. Immerhin muss der Kommission attestiert werden, dass sie verschiedene Versuche unternommen hat, einen Ausweg zu finden und sowohl über den Vorschlag von Herrn Attenhofer, sowie über meinen eigenen Vorschlag diskutiert hat. Nach den Beratungen darüber schienen sie jedoch nicht mehr die richtigen Lösungen zu sein. In der siebten Sitzung mussten wir zum Schluss kommen, dass der Weg, so wie wir ihn beschreiten wollen, mit einer Standesinitiative nicht zu erreichen ist. Warum?

Wenn auf Treibstoffbasis eine Finanzierung sichergestellt werden soll, kann das nur über eine Bundeslösung gehen. Der Bund wird sich hüten, eine zu hohe Abgabe zu erheben, weil wir natürlich mit unseren teuren Strassen in Zürich nicht ein Kleinbezügler davon wären. Das würde dazu führen, dass wir vom Bund zu wenig Geld zurückbekommen würden.

Ich vermute und befürchte, dass es sogar weniger Geld wäre, als wir mit der heutigen Motorfahrzeugsteuer zur Verfügung haben. Mit einem Verbot, zusätzlich eigene Steuern zu erheben, kämen wir dann in die Situation, dass wir zur vollen Deckung unserer Kosten auf allgemeine Steuermittel zurückgreifen müssten. Wir müssten uns hier im Rat wieder darüber streiten, was zu den Strassenkosten gehört und würden uns nicht einig werden.

Letzte Woche schrieben die Zeitungen vom ablehnenden Entscheid des Bundes betreffend Vorfinanzierung unserer Nationalstrassen. Ein Innerschweizer Parlamentarier sagte mir, er verstehe den Entscheid des Bundesrates, er habe kein Verständnis, dass Zürich über Bern zu mehr Geld kommen will. Das tönt in allen Kantonen gleich. Hören Sie auf, davon zu träumen, dass wir von Bern Geld bekommen. Zürich ist als starker Wirtschaftskanton nicht derjenige, der Forderungen stellen kann. Bevor wir das nicht einsehen, werden wir nicht dazu kommen, eigene Lösungen überhaupt ernsthaft in Erwägung zu ziehen.

Die einzige Lösung aus dem Debakel mit diesen verschiedenen Minderheitsanträgen und der wiedererstandenen Unterstützung der Einzelinitiative, die ursprünglich absolut und einhellig abgelehnt wurde, ist diejenige, die die Kommission beschlossen hat: Beerdigung der jetzigen Übung und darüber nachdenken, wie man neu einen Anlauf nehmen kann, um die Problematik zu lösen. Wir müssen uns darüber klar sein, wenn wir bald eine Lösung wollen, können wir sie nur in unserem Kanton haben. Wir werden von Bern keine Unterstützung erlangen.

In diesem Sinn wird die SVP die Einzelinitiative ablehnen und ebenso alle Gegenvorschläge.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Die Einzelinitiative will eine verursachergerechtere Finanzierung im Strassenbau. Sie will aber vor allem, dass auf eidgenössischer Ebene eine Neuordnung gefunden wird, nämlich eine verursachergerechtere Lösung, die gesamtschweizerisch getragen werden soll. Alle Finanzierungsmodelle, die unsere Regierung bis heute vorgeschlagen hat, sind gescheitert. Eine Standesinitiative, wie sie nun vorliegt, kann und soll nur als Signal gedeutet werden und wir werden sehen, wie gross die Chance überhaupt ist.

Die Gegenvorschläge, die uns heute morgen präsentiert worden sind, sind ganz sicher chancenlos, sie sind so eng gefasst, dass eine Diskussion bald scheitern wird. Auf Bundesebene sind bereits mehrere Vorstösse behandelt worden, – zum Teil sind sie noch hängig – die eine

Umlagerung der Motorfahrzeugsteuer auf die Treibstoffpreise verlangen. Alle sind bis heute gescheitert. Selbst die Arbeitsgruppe des Bundes, die seinerzeit Bundesrat Otto Stich eingesetzt hat, hat keine Lösung gefunden. Ich habe ein gewisses Verständnis, dass der Regierungsrat die vorgeschlagene Einzelinitiative ablehnen will, weil der Kanton dadurch seine Finanzhoheit verlieren würde, wenn Bern den Rückverteilungsschlüssel bestimmen wird. Bekräftigt wird diese Äusserung leider mit dem kürzlich vom Bund gefällten Entscheid, dass die Eidgenossenschaft für die Westumfahrung nicht einmal eine Vorfinanzierung gewährleisten will. Der Bund hat offensichtlich die Problematik nicht erkannt und nimmt sie nicht ernst – oder er ist schlechthin überfordert. Die Schwierigkeiten, die bei einer Finanzierung im Nationalstrassenbau entstehen, sind offensichtlich zweitrangig.

Auch wir in der Kommission machen es uns schwer, wir denken ja nur nach. Tatsache ist leider heute, dass die heutigen Mittel nicht mehr ausreichen für die Aufgaben, die unser Kanton erfüllen muss. In den Fonds fliesst zu wenig Geld aus den Motorfahrzeugsteuern. Man könnte sich durchaus fragen, ob nicht auch zuviel Geld nach Bern fliesst. Unsere Kommission war sich einig, dass auf Bundesebene und nicht auf kantonaler Ebene eine Lösung gefunden werden muss. Die Problematik, die bei der Umstellung auf eine Treibstoffzollsteuer entsteht, erkennen wir. Insbesondere müsste eine Lösung bei den Grenztankungen gefunden werden.

Die gestellte Aufgabe ist komplex und nicht sehr einfach. Man gewinnt den Eindruck, dass man dieses Problem immer mehr vor sich her schiebt, denn die Besteuerungskriterien sind allen bekannt. Es ist eine Frage des politischen Willens, wie man sie nun gewichten will. Nichts tun heisst Resignation. Sollten wir nun die Einzelinitiative nicht weiterleiten, heisst das für mich, dass unsere Regierung nun alles daran setzen muss, neue Wege zu finden, die letztlich auch vom Zürcher Volk getragen werden können. Ich erwarte darum, dass uns künftige Schritte vorgezeigt und wir laufend orientiert werden.

Die Gegenvorschläge lehne ich ab, weil sie mit Begriffen operieren, die zuerst definiert werden müssen. Was unter dem Wort Strassenwesen zu verstehen ist, hängt letztlich vom Inhalt der Formulierung unserer Gesetzesbestimmung ab. Gemeint ist, dass nicht nur Bau und Unterhalt, sondern auch Betrieb und Polizeiaufwendungen – sogenannte indirekte Verursacherprinzipien – mit eingerechnet werden sollen. Diese Aufgaben erschweren die Initiative nur noch mehr. Mit solchen Begehren wird eine Standesinitiative überladen, kompliziert und schwer

anwendbar. Vorstösse, die als Standesinitiative eingereicht werden, müssen unmissverständlich und einfach formuliert sein.

Ich bitte Sie deshalb, die Gegenvorschläge abzulehnen und den ursprünglichen Text der Einzelinitiative Meyer zu unterstützen.

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): Das Drama, wie wir es in der Kommission erlebt haben, geht nun hier im Rat weiter. Ich finde das, ehrlich gesagt, äusserst bemühend. Man war sich in der Kommission über einen Grundsatz einig: Die Motorfahrzeugsteuer, welche heute auf den Hubraum bezogen wird, soll durch eine verbrauchsabhängige Steuer ersetzt werden. Wer viel fährt, soll viel zahlen – wer wenig fährt, soll wenig zahlen. Das ist auch richtig, aber nur realisierbar auf eidgenössischer Ebene, nämlich durch einen Zuschlag zum Benzinzoll. Darüber war man sich einig und dann kamen die Schwierigkeiten. Man war sich uneinig darüber, welche Kosten durch diese Steuer zu tragen seien: nur die Kosten des Strassenbaus und -unterhalts, auch die Kosten der Polizei – wie das in einzelnen Kantonen gehandhabt wird – oder auch die externen Kosten. Selbstverständlich hat die Grüne Partei recht, wenn sie sagt, im Grunde genommen müssen durch die Motorfahrzeugsteuern alle Kosten des Strassenverkehr, inklusive externe Kosten, beglichen werden.

Wir streiten uns über ein Problem, über das in diesem Zusammenhang noch nicht zu reden ist. Ich bin absolut überzeugt, dass der Bund diese Frage später den Kantonen delegieren wird. Der Bund wird in seinen Ausführungsbestimmungen nicht sagen, welche Kosten die Kantone mit diesen Steuern zu bezahlen haben. Deshalb ist auch der Gegenvorschlag – nämlich die allgemeine Anregung – die absolut richtige Lösung.

Wir gehen davon aus, dass der Herr Präsident zuerst abstimmen will, ob wir einen Gegenvorschlag ausformulieren wollen. Wenn er dies tut, werden wir den Gegenvorschlag Aeschbacher unterstützen. Falls er aber nicht obsiegen sollte, werden wir die Initiative Meyer definitiv unterstützen.

Es geht jetzt nicht darum, alle Probleme zu lösen, sondern darum, ein Zeichen zu setzen, dass wir anstelle einer Steuer nach Hubraum eine verbrauchsabhängige Steuer wollen. Die Detaildiskussionen werden im Bund sowieso noch einmal stattfinden. Wenn wir das Geld vom Bund wieder zurückbekommen, werden die Diskussionen hier noch einmal losgehen. Wir sollten diesen Grundsatz nicht scheitern lassen an

unseren kleinlichen Streitereien darüber, was in dieser schon jetzt geregelt werden muss.

Hier werden die Beratungen unterbrochen.

Ratspräsident Roland Brunner: Es ist eine Interpellation von Herrn Bretscher und Mitunterzeichnenden eingereicht worden. Sie weist mehr als 19 Unterschriften auf und ist daher zustande gekommen. Herr Bretscher beantragt Dringlichkeit.

Dringlicherklärung einer Interpellation

Ratssekretär Thomas Dähler: Interpellation Christian Bretscher (FDP, Birmensdorf), Fredi Binder (SVP, Knonau), Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich) und Mitunterzeichnende betreffend Bau der Zürcher Westumfahrung Uetliberg- und Islisbergtunnel:

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

- Wie setzt sich der Regierungsrat gegen die erneute, ungerechtfertigte und fadenscheinig begründete Benachteiligung des Kantons Zürich durch den Bundesrat zur Wehr?
- Wie wird der Zusammenschluss mit den durch die Vereitelung einer funktionierenden Nord-Südverbindung mitbetroffenen Kantonen gesucht, um den kurzsichtigen bundesrätlichen Fehlentscheid auf parlamentarischem Weg oder über eine Volksinitiative umzustürzen?
- Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, um die erforderlichen Finanzen für den Bau der Zürcher Westumfahrung gegebenenfalls auch ohne Vorfinanzierung durch den Bund rasch bereitzustellen?
- Wie will der Regierungsrat längerfristig der allgemeinen Tendenz des Bundes entgegenwirken, den Kanton Zürich ohne angemessene Gegenleistungen immer neue Lasten aufzubürden und von dessen Wirtschaftskraft einseitig zu profitieren?

Begründung:

Nach dem unverständlichen und nicht nachvollziehbaren Entscheid des Bundesrates, keine Vorfinanzierung des Zürcher Kantonsanteils für den Bau der Autobahnen A4 und A20 zu gewähren, muss die lärmgeplagte Bevölkerung in der Stadt Zürich, im Knonaueramt und im Reppischtal befürchten, dass die dringend notwendigen Strassenbauten weiter auf die lange Bank geschoben werden. Vor diesem Hintergrund

Der Antrag auf Dringlichkeit wird wie folgt begründet:

Christian Bretscher (FDP, Birmensdorf): Mit seinem unverständlichen Entscheid gegen die Vorfinanzierung der Zürcher Westumfahrung hat der Bundesrat den Kanton, und darüber hinaus den ganzen Wirtschaftsraum Zürich, schwer getroffen. Mit durchsichtigen Kriterien, die offensichtlich nur zur Begründung eines vorgefassten Resultates aufgestellt worden sind, wurde ein über dreissigjähriges, endlich baureifes Projekt von internationaler Bedeutung langfristig und leichtfertig auf das Abstellgeleise geschoben.

Plötzlich scheint es überhaupt keine Rolle mehr zu spielen, dass die fehlende Westumfahrung Zürich den grössten Wohn- und Lebensraum der Schweiz unerträglich belastet. Plötzlich scheint es auch keine Rolle mehr zu spielen, dass der bedeutendste Wirtschaftsraum der Schweiz als letztes Wirtschaftszentrum nicht über eine akzeptable Autobahn-Infrastruktur verfügt. Plötzlich ist es egal, dass mit einem rückzahlbaren Kredit von insgesamt 400 Millionen Franken ein Arbeitsvolumen von 2000 Millionen Franken ausgelöst werden und damit deutlich mehr Arbeit geschaffen werden könnte, als mit den schön klingenden Arbeitsbeschaffungsmassnahmen des Bundes. Es ist offenbar egal, dass eine sorgfältige Zeitplanung für den koordinierten Bau von Eisenbahn- und Autobahn-Infrastruktur leichtfertig über den Haufen geworfen würde.

In dieser Situation ist es absolut vordringlich, dass wir im Kanton Zürich eine ganze Palette von koordinierten Massnahmen ergreifen. Von allerhöchster Dringlichkeit ist es, vehementen Druck gegen diesen konkreten, vorliegenden Entscheid des Bundesrates aufzubauen und alles zu unternehmen, um diesen auf parlamentarischem Weg oder auch über eine Volksinitiative umzustürzen. Gleichzeitig geht es darum, heute schon die Möglichkeiten auszuloten, wie eine Finanzierung der Zürcher Westumfahrung auch ohne Bundesbeiträge ermöglicht werden könnte. Dabei sind durchaus auch unkonventionelle und harte Massnahmen denkbar, denn – das frage ich Sie – wo steht eigentlich geschrieben,

dass sich der Kanton Zürich vom Bund gesenkten Hauptes demütigen und finanziell ausnehmen lassen muss? Wir müssen hier und jetzt damit beginnen, uns konsequent dagegen zu wehren, dass der Bund unseren Kanton unter dem Vorwand eines politisch konstruierten und gezielt geschürten Anti-Zürich-Reflexes systematisch ausnutzt und majorisiert.

Nur wenn wir uns jetzt rasch und entschlossen wehren, wird unser Kanton auch in Bern endlich wieder ernst genommen. Nur dann haben wir eine Chance, dass all jene, die gerne von unserer Wirtschaftskraft profitieren, auch gelegentlich etwas Solidarität mit uns Zürchern und Zürcherinnen üben. Nur dann können wir im letzten Moment dafür sorgen, dass der Anti-Zürich-Reflex nicht vielleicht einmal in Zürich zu einem Anti-Schweiz-Reflex auswächst.

Aus diesem Grund bitten wir, – die Unterzeichnenden der Interpellation, zusammen mit der FDP-Fraktion – der Dringlichkeit zuzustimmen. Aus dem gleichen Grund wird heute parallel mit dieser Interpellation aus dem Kreis der FDP-Fraktion eine Motion eingereicht, die den Regierungsrat dazu verpflichtet, alternative Modelle für die Finanzierung der Zürcher Westumfahrung auszuarbeiten. Ich hoffe auf Ihre Unterstützung und danke Ihnen dafür.

Erklärung der SP-Fraktion

Peter Stirnemann (SP, Zürich) gibt folgende Fraktionserklärung ab:

Erklärung der Sozialdemokratischen Fraktion zum negativen Entscheid betreffend das Gesuch um Vorfinanzierung der Nationalstrassentunnels Uetliberg und Islisberg: Das EVED hat das Gesuch des Regierungsrates um ein Darlehen von 400 Millionen Franken abgelehnt, womit der kantonale Anteil an den Nationalstrassenbauwerken Uetliberg- und Islisbergtunnel vorfinanziert werden sollten. Die Zürcher Situation wird nicht als Härtefall beurteilt.

Die SP-Fraktion widerspricht klar den verlautbaren Interpretationen, wonach der Entscheid des EVED als Anti-Zürich-Reflex gedeutet wird. Die Beurteilungskriterien sind eindeutig, klar und nachvollziehbar. Es darf davon ausgegangen werden, dass das EVED entsprechende Gesuche anderer Kantone nach den gleichen Prinzipien überprüfen wird. Die SP-Fraktion ist der Meinung, dass der Baudirektion bei der Einreichung des Gesuchs bei nüchterner Betrachtung eigentlich hätte klar sein müssen, dass die Chancen auf Bewilligung gering sein würden. Die SP-Fraktion hat folgerichtig einen entsprechenden Vorstoss auch nicht unterstützt. Für sie ist es offensichtlich, dass die seit 20 Jahren immer wieder gescheiterte, generelle Anpassung der Motorfahrzeugsteuern, zu der nun nicht gesicherten Finanzierung geführt hat. Die SP hat diese Anpassung stets unterstützt. Sondersteuern für spezielle Autobahnabschnitte lehnen wir allerdings nach wie vor entschieden ab.

Die SP ist der Meinung, dass die Finanzierung der Nationalstrassen so schnell als möglich vollumfänglich durch den Bund übernommen werden muss. Eine eidgenössische, verbrauchsabhängige Motorfahrzeugsteuer ist dringend.

Der Zürcher Stadtrat liess im Interesse der betroffenen Bevölkerung verlauten, dass die Bauabläufe von Uetliberg- und Eisenbahntunnel koordiniert geschehen sollen, um die Dauer der Baustelleninstallationen auf der Brunau möglichst kurz zu halten. Dieses Ziel muss gleichwohl weiterhin verfolgt werden.

Auch die SP-Fraktion widersetzt sich dem Vollzug der Westumfahrung an sich nicht. Sie sieht aber in der nun nicht zu beschleunigenden Realisierung des Uetlibergtunnels eine Chance, die gewonnene Zeit zu nutzen, um die notwendigen, gleichzeitig auszuführenden flankierenden Massnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor dem Verkehr vorzubereiten und verbindlich festzusetzen. Ohne diese, von unserer Fraktion

in einer Interpellation geforderten Massnahmen, wird keine Verkehrsentslastung der Stadt durch die Westumfahrung zu spüren sein.

Aus den genannten Gründen, vor allem wegen der Interpretation Anti-Zürich-Reflex, wie er in dieser dringlichen Interpellation heraufbeschworen wird, lehnen wir die Dringlichkeit ab.

Thomas Büchi (Grüne Zürich): Wir sind beeindruckt von der doppelten Vorstosskraft der FDP. Der Motion trauen sie offenbar nicht ganz, weil es dann zehn Jahre geht – das kennen wir alle. In zehn Jahren ist dann auch diese Vorfinanzierung kein Thema mehr, denn es soll ja eine Verschiebung von etwa fünf Jahren geben. Darum macht die FDP jetzt eine dringliche Interpellation. Allerdings trauen sie der auch nicht ganz, deshalb machen sie noch eine Motion, weil sie mit der Interpellation nichts bewerkstelligen. Das ist die Politik der FDP, zu der wir nicht Ja sagen können.

Wir sind überdies betroffen vom Aufschrei, der durch das Zürcher Volk geht, weil diese Umfahrung vielleicht erst vier, fünf Jahre später gebaut werden kann. 400 Millionen Franken soll der Bund vorschliessen, aber man geht in die Arbeitslosenkassen-Abstimmung und streicht dort 100 Millionen, ohne auch nur eine normale Interpellation einzureichen von seiten der FDP.

Wir sehen nicht ein, weshalb wir einen solchen publikumswirksamen und sonst völlig unwirksamen Vorstoss auch noch dringlich erklären sollen. Wir sind der Meinung, es gäbe andere, sehr viel wichtigere Probleme. Überdies machen wir keinen Hehl daraus, dass der ablehnende Entscheid des Zürcher Volkes über all die Jahre zur Erhöhung der Verkehrsabgaben einer der besten Entscheide war und bleibt, bis wir zu einer wirklich verursachergerechten Abgabe kommen. Die Nagelprobe ist bei der jetzt behandelten Vorlage. Sie sind daran, diese wieder zu verwerfen und zu verwässern. Um davon abzulenken, lanciert man eine dringliche Interpellation. Wir sagen Nein.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Ich habe bereits bei dem jetzt unterbrochenen Geschäft kundgetan, dass ich nichts davon halte, dass wir in Bern irgend eine Hilfe für die Problemlösung, die wir hier auf dem Tisch haben, bekommen werden. Dies weder im generellen Sinne, noch im speziellen mit dieser Vorfinanzierung für den Bau der Autobahnen. Trotzdem habe ich den Vorstoss mit unterzeichnet. Ich bin der Meinung, dass wir reagieren müssen. Der Vorstoss besteht ja nicht nur

aus dem Element, dass wir in Bern reklamieren wollen. Das ist für mich ein Nebeneffekt, der aber zu nichts führt. Viel wichtiger – und deshalb ist es entscheidend, dass man sofort dahintergeht – ist nun, dass die Regierung klar beauftragt wird, Lösungsvorschläge auf der Ebene des Kantons selbst vorzuschlagen. Nur so kommen wir weiter, wenn wir über neue Wege nachdenken. Wir sollten uns auch überlegen, ob allenfalls der Strassenfonds halt über längere Zeit in der Schuldenlast bleiben soll, als dies ohne Verzinsung vorgesehen war. Es ist richtig, dass wir diesen Vorstoss dem Regierungsrat zur Prüfung unterstellen und dort Ideen und neue Anstösse erhalten, die wir dann diskutieren können.

Ernst Jud (FDP, Hedingen): Dieser Entscheid des Bundesrates ist ein Schlag ins Gesicht der direkt Betroffenen, der nicht einfach hingenommen werden darf. Für mich ist dieser Entscheid, für den der Bundesrat ein Jahr gebraucht hat, ein Nullentscheid mehr, den unsere Landesregierung in jüngster Vergangenheit gefällt hat. Da wird ein Impulsprogramm aufgestellt und nach Bauwerken gesucht, die vorgezogen werden können – dabei liegt hier eines, das dringend beendet werden sollte. Ich hoffe, dass der Regierungsrat dies nicht einfach hinnehmen wird; ich bitte ihn, einen zweiten Anlauf, wenn nötig einen dritten oder mehr Anläufe zu unternehmen, um den Bundesrat umzustimmen. Er soll gleichzeitig andere Lösungen suchen, um die Umfahrung von Zürich endlich finanzieren und ausführen zu können. Für das Säuliamt, auch für die Stadt Zürich, im besonderen für unseren Bezirk und ganz speziell für meine Wohngemeinde Hedingen bedeutet dieser Entscheid eine Katastrophe. Bei einer etappierten Ausführung der Strasse – vorgesehen ist bis 2020 nach dem Strassenbauprogramm – hätte unsere Gemeinde am längsten und am meisten zu leiden unter der Tatsache, dass der Verkehr immer noch durch das Dorf geht. Wir haben jetzt eine Generation gewartet und sollen jetzt noch einmal eine Generation warten, bis wir entlastet werden – das ist unvorstellbar.

Dieses nationale Werk, das angefangen ist, muss beendet werden. Der Verkehr geht sowieso durch das Säuliamt, also soll er ausserhalb der Dörfer durchgehen, statt durch diese hindurch. Wir brauchen etwas mehr Mut für grosse Bauwerke, wie unsere Vorfahren. Ich bitte Sie, die Dringlichkeit zu unterstützen.

Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich): Wer die Dringlichkeit jetzt nicht sieht, soll nach den Worten von Herrn Jud in diese Gemeinden gehen.

Herr Büchi, Herr Stirnemann, seid Ihr noch nie an der Rosengartenstrasse gewesen, noch nie an der Westtangente? Ich würde mich als Stadtzürcher bedanken, Vertreter im Parlament zu haben, die meine Interessen so wahrnehmen. Dringlichkeit, das sehen wir doch tagtäglich, ist in diesem Verkehrschaos gegeben. Daher meine ich, kann man diese Interpellation nur unterstützen, was die CVP auch tun wird.

Thomas Dähler (FDP, Zürich): Es ist mehr als 25 Jahre her, da hat man der Bevölkerung in den Quartieren Sihlfeld und Wiedikon versprochen, dass die Durchleitung einer Nationalstrassenverbindung durch Wiedikon über die Weststrasse, Sihlfeldstrasse und die Seebahnstrasse eine Frage von ganz wenigen Jahren sei, nämlich bis die Sihltiefstrasse realisiert sei. Der Zeithorizont für die Realisierung dieses Bauwerks wurde immer weiter hinausgeschoben. Ich denke, dass heute kaum mehr jemand im Ernst daran glaubt, dass die Sihltiefstrasse jemals kommt. Umso mehr hat man sich jetzt darauf verlassen, dass mit der Realisierung des Uetliberg- und des Islisbergtunnels diese flankierenden Massnahmen im Quartier Wiedikon greifen und diese Durchgangsstrassen wieder zu Quartierstrassen werden. Es ist ein Schlag für die Quartiere Wiedikon und Sihlfeld, dass die Vorfinanzierung abgelehnt worden ist und der Regierungsrat gesagt hat, dass nun eben etappiert werden müsse und es darum noch ein paar Jahre dauern werde.

Ich bitte Sie ganz eindringlich, der Dringlichkeit zuzustimmen. Wir müssen dringend etwas unternehmen. Ich fordere, dass mit dem Bau des Uetlibergtunnels sofort begonnen wird. Über die Finanzierungsmodelle – das wurde schon gesagt – müssen wir uns noch Gedanken machen. Ich denke, dass die momentan geltenden Finanzierungsmodelle ohnehin überholt sind.

Irene Enderli (SVP, Affoltern a.A.): Für uns Einwohner im Knonaueramt, als direkt und immer härter vom unablässig zunehmenden Schwerverkehr durch unsere Dörfer Betroffene, ist es ein Affront des Bundesrates, dass er nun nicht einmal die Vorfinanzierung der Lücken in der Zürcher Westumfahrung übernehmen will. Wir können diesen, mit fadenscheinigen und willkürlichen Argumenten begründeten Entscheid nicht akzeptieren. Eine Entflechtung der Aufgaben zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden muss auch im Strassenbau dringend realisiert werden. Wir sind der Auffassung, der Bund hätte längst dazu übergehen müssen, die volle Finanzierung der Nationalstrassen zu übernehmen, dies umso mehr, als ja die Automobilisten ihren Anteil mit dem

Treibstoffzollzuschlag längst in die Bundeskasse abgeliefert haben und mit jedem gefahrenen Kilometer ihren Obolus weiterhin dorthin entrichten.

Auch aus der Sicht des Gewerbes ist der ablehnende Entscheid des Bundesrates zur Vorfinanzierung absolut unhaltbar und unverständlich. Mit dem vom eidgenössischen Parlament gesprochenen Investitionsprogramm wird der Bund zur dringend notwendigen Ankurbelung der Wirtschaft beitragen. Nun liegen ausführungsbereite Projekte im Nationalstrassenbau vor, mit dem Bau könnte sofort begonnen werden. Damit würden Arbeitsplätze nicht nur erhalten, sondern neue geschaffen und millionenschwere Investitionen sofort ausgelöst werden. Die Verweigerung der Vorfinanzierung muss Arbeitgebern und Arbeitnehmern wie ein Hohn vorkommen; sie lässt jegliche Konsequenz des Bundesrates vermissen.

Als Säuliämterin hoffe ich, der Regierungsrat lasse sich nicht einfach mit fadenscheinigen und willkürlichen Begründungen abspeisen und setze alles daran, den Bundesrat doch noch umzustimmen und zur Vorfinanzierung zu bewegen. Sollte ihm kein Erfolg beschieden sein, und würde eine Etappierung, wie sie Herr Regierungsrat Hofmann angekündigt hat, Tatsache werden, müsste auf jeden Fall zuerst mit dem Bau des Islibergtunnels begonnen werden. Dies umso mehr, als ja der Zürcher Stadtrat seit langem den Bau des Uetlibergtunnels bekämpft hat und weil die gesamte Innerschweiz – allen voran der Kanton Zug – grosses Interesse daran hat, die Lücke von Knonau bis Birmensdorf endlich zu schliessen.

Die verkehrsgeplagte Bevölkerung des Knonaueramtes erwartet in dieser Hinsicht klärende Worte des Regierungsrates. Ich unterstütze die Dringlichkeit der Interpellation und danke Ihnen, wenn Sie das auch tun.

Fredi Binder (SVP, Knonau): Ich werde mich bemühen, zur Dringlichkeit ein paar Worte zu sagen und nicht zum allgemeinen Thema; dazu kommt es ja, wenn wir die Dringlichkeit bewilligt haben. Wenn es ein Geschäft gibt, das sich als dringlich aufdrängt in diesem Parlament, dann ist es diese Interpellation. Wenn etwas politisch innerhalb eines kurzen Zeitraums abgehandelt werden sollte, ist es die Frage des Baus oder Nichtbaus unserer Nationalstrassen. Deshalb bitte ich Sie, mindestens auf der bürgerlichen Seite geschlossen für die Dringlichkeit einzutreten. Wir haben damit die Gelegenheit, um politisch das Thema

gegenüber der Linken auseinanderzusetzen. Die Linke kann dann erklären, warum sie die Schliessung der Autobahnlücken nicht will.

Wir von der bürgerlichen Seite haben für die Dringlichkeit einzustehen, um nachher bei der Debatte in diesem Rat im nächsten Winter entscheidend über die Fragen und Antworten der Regierung zu diskutieren.

Anton Schaller (LdU, Zürich): Ich halte diese Interpellation für dringlich – nicht wegen dem Inhalt und der Fragestellungen, Herr Bretscher. Wir sind nicht der Meinung, dass der Bundesrat uns eine falsche Botschaft übermittelt hat. Er hat uns ganz präzise durchleuchtet, er hat die Finanzkraft unseres Kantons und unsere Steuersituation analysiert. Wir stehen eben an der Spitze in diesem Land; Sie können das in der Beantwortung des bundesrätlichen Schreibens nachlesen. Der Bundesrat hat auch analysiert, wie wir in den letzten Jahren mit der Motorfahrzeugsteuer umgegangen sind. Wir sind der stärkste Wirtschaftskanton, in der Steuerbelastung stehen wir ganz weit oben, bei denen, die eben nicht belastet sind. Deshalb sollte unsere Finanzkraft ausreichen, die Finanzierung selber zu leisten.

Ich bitte den Regierungsrat, in der Interpellation auch zu beantworten, warum wir in Bern so betrachtet werden und warum wir keine Chance haben, Geld für die Vorfinanzierung zu erhalten. Es ist die Folge unserer Strassenpolitik in den letzten Jahren, das Resultat ist die Antwort aus Bern dazu. Dazu hat sich der Regierungsrat zu äussern. Wir brauchen an sich das Geld, damit wir eine erträgliche Situation in unserer Verkehrspolitik haben, müssen aber auch unsere eigene Kraft sehen. Wir werden aber an den anderen gemessen und darum diese Antwort aus Bern.

Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich): Die Dringlichkeit ist in mehreren Voten mit der Entlastung der Bevölkerung begründet worden. Unter anderem ist als Beispiel die Westtangente genannt worden. Jener Kollege, der dieses Beispiel gebracht hat, hat wahrscheinlich vergessen oder nicht zur Kenntnis genommen, dass gerade durch den Bau des Uetlibergtunnels eben nicht diese grosse Entlastung eintreten wird, wie man gehofft hat; selbst die Zahlen des Kantons sagen eindeutig, dass diese Entlastung sehr minim sein werde.

Ich höre jetzt dauernd, man müsse so schnell wie möglich Strassen bauen. Das hat man in den 50er-Jahren auch gehört. Genau dort sind diese Sünden gemacht worden, die wir heute versuchen wieder

rückgängig zu machen. Vergessen Sie nicht, je mehr Strassen Sie bauen, desto stärker wird der Verkehr anwachsen. Er wird nicht nur an den Dörfern vorbeigeführt, irgendwo wird er sein Ziel und seine Quelle haben; und dort tritt er nach wie vor belastend in Erscheinung. Es müsste eine grundsätzlich andere Politik gemacht werden.

Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen): Der kantonale Gewerbeverband findet das Nein des Bundesrates einen Affront gegen den Kanton Zürich und dessen Gewerbe. Da wird ein Impulsprogramm gesucht und hier stehen Bauprojekte zur Ausführung bereit. Auch die linke Seite, die immer wieder von sicheren Arbeitsplätzen spricht und diese fordert, könnte mit der Unterstützung der Dringlichkeit die Möglichkeit wahrnehmen, ihren Voten auch einmal Taten folgen zu lassen.

Paul Zweifel (SVP, Zürich): Wir haben eine Einladung: Prominentenfahrt auf den Spuren des Molochs; 25 Jahre Westtangente, 25 Jahre Ruhe – eine Prominentenfahrt auf dem Velo, am 20. September. Ich finde, es ist tatsächlich fünf vor zwölf. Wir müssen sofort reagieren und die Dringlichkeit unterstützen, damit etwas geschieht. Ich bin der Meinung, der Uetlibergtunnel entlastet die Rosengartenstrasse, um wieviel genau lässt sich nicht sagen; jedenfalls geht es in die richtige Richtung. Ich fordere darum alle auf, auf der Rosengartenstrasse mit dem Velo mitzufahren und für die Dringlichkeit einzustehen. Danke.

Regierungsrat Hans Hofmann: Auch ich bin natürlich enttäuscht über diesen Bundesratsentscheid und ich habe Verständnis für diese Interpellation. Ich habe eine Reaktion des Parlaments erwartet, oder umgekehrt gesagt: Ich wäre fast enttäuscht gewesen, es hätte keine Reaktion stattgefunden.

Ich möchte Sie bitten, die Interpellation nicht als dringlich zu erklären. Dies einfach aus den Gründen, dass es eine grosse Arbeit bedeutete, all die Fragen, die Sie aufgeworfen haben, zu beantworten, die Finanzierung auf eigener Basis durchzurechnen, die verschiedenen Szenarien zu überprüfen, bis ins Jahr 2010 und 2020 die Auswirkungen auf den Strassenfonds zu errechnen. Früher hat man beispielsweise für die Verwirklichung von grossen, öffentlichen Bauvorhaben eine öffentliche Investitionsanleihe aufgelegt – ich trage mich auch mit diesem Gedanken; eine solche Variante muss durchgerechnet werden, auch bezüglich der Zinsfolgen auf den Strassenfonds. Innert vier Wochen ist das kaum

möglich; da werden Sie einen Zwischenbericht erhalten. Wenn Sie eine umfassende und gründliche Antwort auf all die Fragen haben wollen, die sie aufgeworfen haben, bitte ich Sie, uns dazu zwei Monate Zeit zu geben. Es ist ja dem Büro des Kantonsrates unbenommen, trotzdem die Behandlung im Rat rasch anzusetzen.

Damit die Antwort umfassend und erhärtet ist und nicht nur Möglichkeiten ausdrückt, bitte ich Sie trotz allem Verständnis, von der Dringlicherklärung abzusehen.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 82 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist die Interpellation dringlich erklärt.

Ratspräsident Roland Brunner: Die Interpellation geht an den Regierungsrat und wird innerhalb der nächsten vier Wochen beantwortet.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

Die Beratungen zu Traktandum 4 werden fortgesetzt.

Ulrich E. Gut (FDP, Küsnacht): Herr Kommissionspräsident Rutschmann befürchtet, eine Standesinitiative des Kantons Zürich habe keine Chance. Das hängt aber entscheidend davon ab, wie der Kanton Zürich auf Bundesebene vorgeht. Nach dem Aufschrei der Empörung ist festzustellen, dass wir durch einen Rückzug in den Schmollwinkel der Eidgenossenschaft unsere Stärkung im Land nicht voranbringen und unseren Einfluss nicht ausbauen werden. Das Gegenteil ist geboten: Wir müssen uns auf Bundesebene besser verständlich machen, was voraussetzt, dass wir auch selbst besser hinhören, wie sich die Meinungen und Interessenlagen in den anderen Landesteilen entwickeln.

Ein gutes Beispiel ist der Vorstoss für eine Revision des Betäubungsmittelgesetzes betreffend Haschisch. Die hierfür zuständige Kantonsratskommission konnte mit Befriedigung feststellen, dass der Regierungsrat bei diesem Thema mit anderen Kantonen koordiniert hat, damit der Vorstoss nicht einem Anti-Zürich-Reflex zum Opfer fällt.

Dass für die Umsetzung des Verursacherprinzips bei der Besteuerung des motorisierten Strassenverkehrs auf Bundesebene vorgegangen werden muss, weil kantonale Lösungen zu kleinräumig sind, ist zweifellos auch in anderen Kantonen erkannt worden. Durch Schulterchluss mit anderen Kantonen, aber auch durch Koordination mit den eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentariern aus dem Kanton Zürich, mit denen der Regierungsrat ja regelmässigen Kontakt unterhält, ist ein Erfolg durchaus möglich. Dabei kann dem Regierungsrat der Beschluss der Delegiertenversammlung der Freisinnigen Partei der Schweiz vom 16. August 1997 zugunsten einer, nach ökologischen Gesichtspunkten ausgerichteten Steuerreform hilfreich sein.

Im Geist dieses Beschlusses der FDP Schweiz ersuche ich Sie, nach den Eventualabstimmungen die Standesinitiative nicht an der Differenz zwischen der Einzelinitiative Meyer und dem Minderheitsantrag Aeschbacher und Mitunterzeichner scheitern zu lassen. Es ist an der Legislative des Bundes, den Weg zwischen Strassenbau und -unterhalt einerseits und Strassenwesen andererseits – worin unsere Differenz besteht – zu finden.

Parteitaktisch scheint es dann und wann verlockend zu sein, sich mit einer unheiligen Allianz interessant zu machen; dennoch möchte ich der Grünen Fraktion empfehlen, diese Standesinitiative nicht zu sabotieren. Mit einer eidgenössischen Motorfahrzeugsteuer schaffen wir nämlich ein taugliches Instrument, um später externe Kosten verursachergerecht zu belasten. Mit später meine ich dann, wenn dies mehrheitsfähig ist und in dem Umfang, in dem es eines Tages mehrheitsfähig werden wird.

Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich): Standesinitiativen aus dem Kanton Zürich stossen in Bern generell auf wenig Verständnis, so dass kaum mit einem positiven Ausgang gerechnet werden kann. Das haben mehrere Parlamentarische Initiativen und Vorstösse gezeigt, die die gleiche Stossrichtung hatten. Wir müssen aufhören, nach oben zu delegieren und von Bern Geld bekommen zu wollen. Wir müssen selber nach Lösungen suchen und diese an die Hand nehmen, deshalb werde ich auch die Motion für die befristete Sonderabgabe unterstützen. Ich bin auch froh, dass diese dringliche Interpellation unterstützt worden ist und die Regierung die Möglichkeit hat, ihre Lösungen zu präsentieren.

Der Treibstoffzollzuschlag ist sicherlich verursachergerecht und damit positiv zu bewerten. Über den Verteilschlüssel des zu erhebenden Zuschlags auf den Treibstoff wird aber leider nichts ausgesagt. Somit liegt für mich die Vermutung nahe, dass der sogenannt reiche Kanton Zürich, wie er in Bern immer noch bewertet wird, im Verteilkampf den anderen Kantonen unterlegen ist und wohl kaum von erhofften Mehreinnahmen profitieren kann. Das zu glauben, ist aus meiner Sicht blauäugig. Somit würde man in Zukunft nicht, wie vom Initianten erhofft, mehr Geld für die Aufgaben des Strassenbaus und -unterhalts zur Verfügung haben, sondern weniger. Das einzig Positive, welches ich einer solchen Standesinitiative abgewinnen könnte, wäre bei positivem Ausgang ein vorgezogener Baubeginn von Islisberg- und Uetlibergtunnel.

Die Ablehnung durch den Bund betreffend der Vorfinanzierung ist für mich unverständlich. Am 20. und 21. September dürfen wir in Zürich 25 Jahre Westtangente feiern. Nicht ein Fest der bürgerlichen Seite, sondern eher eines der linken Ratsseite – ein sehr unrühmliches Fest für die Bevölkerung. Die Bevölkerung scheint in Bern kein Gehör zu finden. Der Uetliberg muss weiter warten; offenbar möchte man auch noch 50 Jahre feiern können. Der Bund hat die ganze Problematik nicht erkannt; er hat seine Aufgaben im Nationalstrassenbau nicht erfüllt und soll sie endlich wahrnehmen.

Die Regierung möchte ich auffordern, den Druck aufrecht zu erhalten, einen gerechten Lastenausgleich zwischen Bund und Kanton zu finden.

Die durch die Minderheitsanträge formulierten Gegenvorschläge des Kantonsrates lassen Hoffnungen auf eine vernünftige Lösung wohl kaum erwarten. Dieser Vorstoss ist deshalb kaum geeignet, mehr Geld in die Kasse des Strassenfonds fliessen zu lassen. Er ist deshalb abzulehnen.

Remo Patroni (FPS, Uster): Die FPS wird der Kommissionsmehrheit folgen und die Einzelinitiative nicht definitiv unterstützen. Auch die Gegenvorschläge werden wir ablehnen und zwar aus folgenden, zum Teil bereits genannten Gründen:

1. Die kantonale Steuerhoheit über eine wichtige Abgabe würde verlorengelangen.
2. Verschiedene Kantone haben Standesinitiativen beschlossen zwecks neuer, respektive besserer Verteilung der Treibstoffzollgelder. Unser Kanton hat sich diesem Vorhaben angeschlossen. Zuerst muss dieses dringende Problem angegangen und gelöst werden.
3. Der wesentlichste Grund ist, dass die Zürcher Automobilisten punkto eidgenössischen Verkehrsabgaben die Netto-Zahler der Nation sind. Über eine Milliarde Franken an Treibstoffzollgeldern, Vignetten und Schwerverkehrsabgaben zahlen die Zürcher Autofahrer jährlich in die Bundeskasse. Was kommt zurück? Ein paar lächerliche Millionen für den Regionalverkehr; nicht einmal eine bescheidene Vorfinanzierung liegt drin. Ähnlich würde mit einer eidgenössischen Motorfahrzeugsteuer verfahren: Unser Kanton müsse den Hauptteil abliefern, zurück käme ein Betrag, der im Almosenbereich liegt.

Der Initiator weist in seiner Begründung auf die fehlenden Mittel für den Strassenbau hin; dies sei das Resultat der mehrmals abgelehnten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern. Einer solchen Optik muss entgegengehalten werden, dass die Mehrheit, Herr Cavegn, die Mehrheit der Zürcher Automobilisten einfach nicht bereit ist, zuerst den anderen Kantonen ihr National- und Hauptstrassennetz zu finanzieren, für die eigenen Strassen aber eine Sonderabgabe zu erheben.

Unsere Partei wird auch in Zukunft entsprechend dem Parteiprogramm jede Erhöhung von Verkehrsabgaben und jede Sonderfinanzierung ablehnen. Verhindern wir auf Stufe Kanton eine Finanzpolitik, wie sie beim Bund praktiziert wird – immer mehr Ausgaben, immer mehr Abgaben, immer mehr den Automobilisten aufbürden.

Der Initiator spricht auch das Verursacherprinzip an. Gegen die sozialistische, bürokratische Forderung, wonach jeder Verkehrsträger seine Kosten decken muss, haben wir im Prinzip nichts einzuwenden, solange den sozialen Kosten auch der soziale Nutzen gegenübergestellt wird. Da die überwältigende Mehrheit der Steuerzahler motorisiert ist, erübrigt sich die Frage nach der Kostenwahrheit ohnehin. Die steuerzahlenden motorisierten Haushalte sind die Allgemeinheit; sie zahlt

bekanntlich auch die horrenden Aufwendungen und Defizite des Kollektivverkehrs.

Ich bitte die bürgerliche Mehrheit in diesem Rat, die Initiative und die Gegenvorschläge nicht zu unterstützen, umso mehr, als diese Vorstösse beim Volk keine Chance hätten.

Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Zürich): Sie erinnern sich vielleicht: Als es darum ging, in mehrmaligen Anläufen die Motorfahrzeugsteuern im Kanton Zürich zu erhöhen, hiess es immer, es müsse ja verursachergerecht sein. Auch damals ging es vor allem ums Geld. Heute ist das System nicht mehr so verursachergerecht; auch bei den Bürgerlichen hat sich diese Meinung offenbar durchgesetzt. Die Lösung, die mit der Initiative vorgeschlagen wird, wird als verursachergerecht beurteilt. Auch heute orten damit der TCS, die FDP und andere wieder eine Möglichkeit, mit diesem sogenannten Verursacherprinzip mehr Geld zu erlangen.

Auch die Grünen sagen Ja zum Verursacherprinzip, für uns hat es aber zwei Seiten. Es ist einerseits die leistungsabhängige Erhebung dieser Steuer, – wir könnten mit der diesbezüglichen Formulierung der Initiative leben – andererseits kommt jedoch hinzu, dass die verursachten Kosten übernommen werden müssten. Diese Kosten sind, wie Sie bereits gehört haben, riesengross, sie gehen in die Milliardenhöhe. Die Grundlagen zur Erhebung dieser Kosten zur Bezahlung derselben sind vorhanden; es fehlt aber offenbar der Wille, dies zu tun.

Wir Grünen wollen, im Gegensatz zum TCS zum Beispiel, nicht mehr Geld für noch mehr Strassenbau, denn damit würden ja die externen Kosten weiter erhöht und müssten wieder von der Allgemeinheit getragen werden.

Erstaunt sind wir über die Haltung der SP. Weshalb sollten die externen Kosten plötzlich eine Kleinigkeit sein? Warum sollte dieser Teil des Verursacherprinzips heute nicht mehr so wichtig sein? Wo bleibt da die konsequente Umweltpolitik?

Zum Einreichen der Standesinitiative: Wir meinen, dass sie nicht nur konsensfähig, sondern auch hieb- und stichfest sein muss. Es ist ein selten genutztes Instrument, wir müssen darum hohe Anforderungen stellen. Nur wenn der Inhalt wirklich gut ist, hat eine solche Initiative eine Chance. Einen Gummiartikel, wie zum Beispiel «alle Aufgaben im Strassenwesen», können wir nicht unterstützen.

Nur der Minderheitsantrag Petri/Kugler bringt die nötige Klarheit und das echte und wirkliche Verursacherprinzip. Wir lassen uns auch nicht auf später vertrösten, was die externen Kosten betrifft, Herr Gut. Wir kennen das Vertrösten auf später zum Beispiel von der S-Bahn; da hiess es, wir bauen und eröffnen die S-Bahn und später kommen die flankierenden Massnahmen – davon sehen wir heute fast nichts mehr.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag Petri/Kugler zu unterstützen.

Bruno Bösel (FPS, Richterswil): Wer eine Bundesmotorfahrzeugsteuer unterstützt, will die Realitäten in Bern nicht kennen. Ich erinnere an die zweckgebundenen Mittel für den Nationalstrassenbau. Die Automobilisten haben einen Anspruch auf gegen 2 Milliarden Franken für den Nationalstrassenbau, welche aber faktisch nicht als Geld auf einem Konto liegen, sondern lediglich als Buchwert in der Bundesrechnung vermerkt sind, wohlgermerkt als Anspruch auf die völlig leere Bundeskasse. Hätte der Bundesrat dem Vorfinanzierungsgesuch des Zürcher Rates zugestimmt, so hätte er die Mittel aus den laufenden Einnahmen und/oder auf dem Kapitalmarkt aufnehmen müssen. Auf gut deutsch: Er hätte das Geld zusammenjonglieren müssen. Fussend auf diesen Erkenntnissen ist mir der Entscheid des Bundesrates betreffend Nicht-Vorfinanzierung unserer Westumfahrung klar geworden. Ich frage mich, ob es sinnvoll ist, einen solchen Bundesrat oder einer solchen Bundesverwaltung damit zu beauftragen, zukünftig die Verkehrsabgaben der ganzen Schweiz einzuziehen und gerecht zu verteilen. Ich habe hier echte Zweifel.

Zum Schluss noch ein Wort an Frau Petri und an Frau Kugler, die wild mit Zahlen um sich geworfen haben: Ich möchte nur eine einzige Zahl nennen, und zwar die des Bundesamtes für Statistik, die sagt, dass 1995 der Strassenverkehr seine Kosten zu 101,8 % gedeckt hat.

Benedikt Gschwind (LdU, Zürich): In der heutigen Debatte sind die Westtangente und die Rosengartenstrasse schon ein paar Mal erwähnt worden. Erlauben Sie mir als Vertreter des Quartiers Wipkingen, das an dieser Strasse liegt, noch einige Bemerkungen.

Zunächst zum Anlass «25 Jahre Westtangente», der in 14 Tagen stattfindet. Es ist dies nicht ein Fest der Linken, das möchte ich betonen. Im Rosengartenforum, das diesen Anlass vorbereitet, sind alle Kreisparteien vertreten, vor allem die FDP engagiert sich sehr stark für diesen Anlass. Das ist sehr erfreulich, denn wir müssen ja feststellen, dass wir

nur etwas erreichen, wenn wir über die Parteigrenzen zusammenspannen.

Dass heute viele Sanierungsmöglichkeiten im Bereich der Entlastung von Anwohnerinnen und Anwohnern gerade an den Finanzen scheitern, ist eine Tatsache. Das mussten wir gerade in Wipkingen immer wieder erfahren. Die Finanzierung des Strassenbaus braucht eine neue Grundlage und heute diskutieren wir darüber, wie diese erstellt werden muss. Wir können nicht weiterfahren wie bisher.

Ich bitte Sie, den Anträgen unserer Fraktionssprecherin zu folgen und den entsprechenden Minderheitsantrag zu unterstützen.

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): Ich will Sie nicht mehr lange stören, aber das Votum von Frau Püntener hat mich dazu bewogen. Die SP hat vorhin klar ausgedrückt, dass es für sie ein wesentliches Ziel ist, dass auch die externen Kosten des Strassenverkehrs verursachergerecht verteilt werden. Uns ist es aber wichtig, dass jetzt ein erster Schritt zu einem Systemwechsel, zu einer verursachergerechten Finanzierung passiert. Wer viel fährt, soll viel zahlen, wer wenig zahlt, soll wenig zahlen. Das ist ein ökologischer Systemwechsel und den halten wir für wichtig. Die Verteilung der Gelder und die Frage, was damit finanziert werden soll, das wird ohnehin später von den Kantonen wieder entschieden. Darüber sollten wir uns jetzt nicht streiten.

Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich): Drei Bemerkungen noch zur Debatte:

1. Es hat sich gezeigt, dass diese Einzelinitiative für beide Seiten eine gewisse Attraktivität hat. Die bürgerliche Seite verspricht sich davon eher eine gesicherte Strassenfinanzierung, die linke Seite verspricht sich davon einen Systemwechsel zum Verursacherprinzip.
2. Herr Mossdorf hat meinem Minderheitsantrag unterstellt, er definiere die Begriffe zu wenig scharf und er gehe viel zu weit. Ich darf ihn vielleicht daran erinnern, dass mein Gegenvorschlag nur in einem einzigen Punkt effektiv materiell abweicht, nämlich darin, wozu diese Mittel verwendet werden müssen. Da ist die ganz geringfügige Erweiterung, dass die Mittel nicht nur für Bau und Unterhalt, sondern auch für den Betrieb der Strassen zu verwenden sind. Das leuchtet sogar Einwohnern und Regierungen anderer Kantone ein.

3. Frau Petri hat davon gesprochen, dass Signale zu setzen sind. Ich möchte sagen, es gilt auch Mehrheiten zu finden. In Schönheit und mit der absolut reinen Lehre unterzugehen, ist etwas – hilft aber nichts. Wir müssen Schritte tun, die wir bewältigen können. Lieber ein kleiner Schritt in die richtige Richtung als gar kein Schritt.

Wir werden in der Abstimmung zunächst einmal die Einzelinitiative definitiv unterstützen in der Meinung, dass sie mindestens in diese Richtung tut. Wir werden aber an unserem Gegenvorschlag festhalten und hoffen, dass verschiedene aufgeschlossene Parlamentarierinnen und Parlamentarier in der Lage sind, auch diesen zweiten, immer noch kleinen Schritt zu tun. Ich sehe, dass Sie wahrscheinlich nicht in der Lage sind, den ganz grossen Schritt zu tun, den Frau Petri gewünscht hat und den ich auch für richtig finde. Politisch und sachlich ist er leider heute nicht durchführbar.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Wir haben nun über drei Möglichkeiten abzustimmen, eine Standesinitiative nach Bern zu schicken. Die Vorschläge unterscheiden sich in Nuancen; man könnte sich nachher darüber streiten, wie die «Erfüllung der Aufgaben im Strassenwesen» ausgelegt wird und welches direkte und indirekte Kosten sind. Einen entscheidenden Fehler haben alle drei Vorschläge: Sie verbieten ab Inkraftsetzung einer eidgenössischen Motorfahrzeugsteuer, eine Zusatzsteuer für Strassenabgaben in den Kantonen zu erheben. Und wenn – wie das absehbar ist – zu wenig Geld in den Kanton Zürich zurückfliesst, um unsere Aufgaben zu erfüllen, werden wir die fehlenden Mittel aus den allgemeinen Steuern nehmen müssen. Wenn wir dann so weit sind, möchte ich die Diskussionen in diesem Rat hören.

Alle drei Vorstösse sind untauglich. Der Weg ist mit der dringlichen Interpellation vorgezeichnet. Wenn der Regierungsrat gescheit ist, konzentriert er sich auf die Fragen, die bezüglich eigenem Handeln im Kanton Zürich gestellt wurden.

Ich bitte Sie, diese Vorstösse vom Tisch zu wischen.

Hans Rutschmann (SVP, Rafz): Gestatten Sie mir noch ein paar Bemerkungen zu den Minderheitsanträgen und zu einzelnen Voten. Gemäss Initiativtext von Dr. Meyer sollen mit den eidgenössischen Motorfahrzeugsteuern die Kosten für den Strassenbau und den Strassenunterhalt finanziert werden. Über die Frage, welche Kosten überhaupt durch den Strassenfonds und damit von den Autofahrern zu tragen sind, wurde schon verschiedentlich diskutiert – hier gehen die Meinungen tatsächlich diametral auseinander. In dieser Frage bestehen wesentliche Unterschiede zwischen den beiden Minderheitsanträgen und der Initiative von Herrn Meyer.

Gemäss Minderheitsantrag von Kollege Aeschbacher stehen die Steuererträge den Kantonen zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Strassenwesen zur Verfügung. Mit dieser Formulierung ist der Verwendungszweck der Verkehrsabgaben im Gegensatz zur Initiative und im Gegensatz zur heutigen Regelung gemäss § 28 des Strassengesetzes nicht genau definiert und müsste auf Stufe Kanton in einem späteren Zeitpunkt noch diskutiert und genau festgelegt werden – dies hat Herr Aeschbacher ebenfalls bestätigt.

Der Minderheitsantrag von Frau Petri ist diesbezüglich konkreter und geht noch einen Schritt weiter. Er möchte mit den Steuern alle direkten und indirekten Kosten im Strassenwesen finanzieren, so zum Beispiel die Aufwendungen für die Verkehrspolizei, für Unfallopfer oder für die Folgekosten der Luftverschmutzung und so weiter. Mit den Verkehrsabgaben müssten also insgesamt mehr Aufgaben als mit der heutigen Regelung finanziert werden.

Die vorberatende Kommission hat die Initiative Meyer einstimmig abgelehnt und auf einen Gegenvorschlag verzichtet. Offensichtlich hat in der Zwischenzeit bei einzelnen Fraktionen und bei einzelnen Kommissionsmitgliedern ein Meinungsumschwung stattgefunden. Sie haben dies gehört in den Voten der Herren Cavegn und Stirnemann. Trotzdem möchte ich den Mehrheitsantrag der Kommission nochmals bekräftigen.

Es wäre zwar verlockend, mit dieser Initiative eine verursachergerechte, einfach zu handhabende Motorfahrzeugsteuer zu erhalten. Der Verlust der Steuerhoheit ist jedoch ein schwerwiegender Nachteil. Damit könnte der Kanton die Höhe der zur Deckung der Strassenkosten notwendigen Steuern nicht mehr selber bestimmen. Ein allfälliger Fehlbetrag müsste mit allgemeinen Staatsmitteln gedeckt werden.

Es ist nach Ansicht der Kommissionsmehrheit empfehlenswert, zuerst die Resultate der Neuregelung des Finanzausgleichs zwischen dem Bund und den Kantonen abzuwarten. Die Chancen sind relativ gross, dass der Bund die vollen Kosten für den Nationalstrassenbau übernimmt, denn hier sind sich alle Kantone einig.

Ich bitte Sie darum, sowohl die Initiative, wie auch die Minderheitsanträge abzulehnen.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: In einem Punkt ist der Regierungsrat mit dem Initianten Meyer einig: Die Erträge der kantonalen Motorfahrzeugsteuern reichen nicht mehr aus, um den Aufwand im Strassenbau und -unterhalt zu decken – von den indirekten Kosten schon gar nicht zu reden. Die Versuche einer Anpassung an die Teuerung sind in den letzten Jahren immer wieder gescheitert. Verschärft wird die Situation tatsächlich durch den Entscheid des Bundesrates, keine Vorfinanzierung für die Westumfahrung zu bewilligen. Dadurch dauert dieser Bau nun unvernünftig lange.

Bereits 1973 hat der Zürcher Regierungsrat eine eidgenössische Lösung vorgeschlagen, 1984 und 1988 eine Standesinitiative eingereicht. Auch andere Kantone haben Standesinitiativen eingereicht, die eidgenössischen Räte haben Vorstösse gemacht. Alles wurde abgelehnt. Auch die Umlegung auf den Treibstoffpreis wurde von einer Expertenkommission 1988 – das war keine regierungsrätliche Expertenkommission – geprüft und negativ beurteilt. Eine fahrleistungsabhängige Abgabe sei technisch noch zu kompliziert.

Vielleicht kann man all dies als Resignation des Regierungsrates zu diesem Thema interpretieren. Ich allerdings suche nach einer neuen Lösung. Jetzt wäre Kreativität gefragt und nicht nur Wiederholungen. Ich glaube nicht, dass das Volk diese nach all den vergeblichen Versuchen noch akzeptieren würde.

Es gibt Vorteile für die Bundeslösung; es wäre eine einheitliche Lösung für alle Kantone. Eine Steuer auf dem Treibstoffverbrauch würde das Verursacherprinzip berücksichtigen und wäre auch administrativ einfach.

Es gibt aber auch Nachteile: Sie berücksichtigt den unterschiedlichen Finanzbedarf der Kantone nicht. Der Verteiler könnte für den Kanton Zürich tatsächlich Nachteile haben – da müssen wir realistisch sein. Jetzt wird aufgrund der Anzahl Motorfahrzeuge in allen Kantonen die Motorfahrzeugsteuer oder dieser Fonds geäuft. Eine Rückverteilung

vom Bund auf die Kantone könnte unter Umständen aufgrund der Strassenkilometer, der Steuereinnahmen, der Einwohner oder einer Kombination davon berechnet werden. Das kantonale Recht würde damit auch abgegeben.

Mit einer Erhöhung des Treibstoffpreises entsteht eine deutliche Differenz zum Ausland. Bereits 1988 wurde errechnet, dass die 975 Millionen Franken Einnahmen auf den Treibstoffverbrauch umgerechnet nicht ganz 20 Rappen pro Liter ausmachen würde. Ausländer tankten damals rund 9 % des Treibstoffverbrauchs in der Schweiz. Diese 9 % müssten dann auch noch einmal umverteilt werden, um die Einnahmen ausrichten zu können. Damit würden alle Ferienreisenden, die von Norden nach Süden durch die Schweiz fahren, ihr Abgas wohl bei uns zurücklassen, nicht aber bei uns tanken. Sie würden nicht einmal die Zollabgaben mit uns gemeinsam zahlen. Wir haben eine sehr lange Grenze um unsere kleine Schweiz. Ungefähr 350'000 Bewohner dieser Grenzzone – und das ist nicht weit in die Schweiz hineingerechnet – würden die Motorfahrzeugsteuer selbstverständlich umgehen, indem sie den Treibstoff im Ausland tanken, wo er dann billiger wäre.

Zudem würden die Menschen, die in Gebieten ohne öffentlichen Verkehr wohnen, benachteiligt. Sie hätten es schwieriger, auf Bus, Bahn und Tram umzusteigen; sie müssten das Auto trotz allem benutzen und den Treibstoff dafür bezahlen.

Man ist sich auch über den Umfang der Leistungen nicht einig. Sie sehen, dass in der Kommission verschiedene Minderheitsanträge gestellt worden sind. Trotz der vielen Diskussionen ist sie sich in keinem Punkt richtig einig geworden, die Bedürfnisse sind gar zu verschieden. Das ist wahrscheinlich auch der Grund, warum keiner der Vorstösse in der letzten Zeit Fuss fassen konnte.

Der Regierungsrat beantragt Ihnen die Ablehnung dieser Einzelinitiative, womit nicht gesagt ist, dass er das Problem, den Fonds zu äufnen und ausgeglichen zu verwenden, nicht kennt. Ich stelle diesen Antrag für die Regierung, obwohl die FDP nun vom Windhauch dieser zugeschlagenen Türe durch den Bundesrat betreffend Vorfinanzierung umgeblasen wurde.

Eine Volksabstimmung um eine Standesinitiative, die in Bern realistisch gesehen keine Chance hat, ist nicht nur zu teuer, sondern ist auch verbrauchte menschliche Energie von uns Politikern.

Ratspräsident Roland Brunner: Wir kommen nun zu den Abstimmungen. Ich möchte Ihnen das Abstimmungsprozedere kurz erklären. Ich berufe mich dabei auf § 22 des Gesetzes über das Vorschlagsrecht des Volkes, den ich Ihnen zitieren möchte: «Wird eine Einzel- oder Behördeninitiative nach ihrer materiellen Beratung im Kantonsrat definitiv unterstützt, so ist sie allenfalls mit einem Gegenvorschlag des Kantonsrates dem Volk zur Abstimmung vorzulegen. Wird eine Einzel- oder Behördeninitiative nicht definitiv unterstützt, so kann der Kantonsrat dem Volk an ihrer Stelle eine eigene Vorlage zur Abstimmung unterbreiten».

Ich möchte deshalb wie folgt vorgehen: Wir stimmen zuerst über die definitive Unterstützung. Falls definitive Unterstützung beschlossen wird, werde ich in einer Eventualabstimmung den Antrag von Herrn Aeschbacher dem Antrag von Frau Petri gegenüberstellen. In einer Schlussabstimmung können Sie dann entscheiden, ob Sie den obsiegenden Vorschlag als Gegenvorschlag in die Volksabstimmung schicken möchten.

Falls definitive Unterstützung nicht beschlossen wird, werden wir in einer Eventualabstimmung den Antrag von Herrn Aeschbacher dem Antrag von Frau Petri gegenüberstellen und Sie können in einer Schlussabstimmung darüber entscheiden, ob Sie diesen obsiegenden Antrag als eigene Vorlage dem Volk vorlegen oder ihm gar nichts vorlegen wollen.

Abstimmung über die definitive Unterstützung

Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 63 Stimmen, die Einzelinitiative Dr. Helmut Meyer definitiv zu unterstützen und dem Volk zur Abstimmung zu unterbreiten.

Eventualabstimmung

Der Kantonsrat gibt dem Antrag von Rudolf Aeschbacher mit 52 Stimmen den Vorzug. Auf den Vorschlag von Gabriele Petri entfallen 22 Stimmen.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 72 : 55 Stimmen, auf einen Gegen-vorschlag zu verzichten.

Mit der Abfassung des Beleuchtenden Berichts wird das Büro des Kantonsrates in Zusammenarbeit mit der vorberatenden Kommission beauftragt.

Die Einzelinitiative geht an den Regierungsrat zur Ansetzung der Volksabstimmung.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Befristete Sonderabgabe zur Erstellung von drei Strassenverbindungen zur qualitativen Verbesserung des Lebensraumes und des Wirtschaftsstandortes Zürich (befristete Änderung des Verkehrsabgabegesetzes)

Motion Bruno Dobler (parteilos, Lufingen) vom 3. März 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 71/1997, Entgegennahme, Diskussion

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat arbeitet eine befristete Änderung des Verkehrsabgabegesetzes zur Finanzierung der anfallenden Kosten für die zeitgerechte Erstellung ausschliesslich folgender Strassenverbindungen vor:

- a) Nationalstrasse N4, Knonau bis Zürich-Brunau (Anschluss N3)
- b) Nationalstrasse N20 (Verbindung N4/N1), Umfahrung Birmensdorf
- c) Staatsstrasse, Oberlandstrasse (Umfahrung Wetzikon), Oberuster bis Kreisel Betzholz (Hinwil);

Er erhebt zu diesem Zweck eine Sonderabgabe von 25 % der ordentlichen Verkehrsabgabe. Diese Sonderabgabe ist auf 15 Jahre befristet.

Nach Ablauf der 15 Jahre entfällt die Sonderabgabe automatisch und ersatzlos. Sollten die Strassenverbindungen oder eine davon bis zum

Ablauf der 15 Jahre seit Einführung der Sonderabgabe nicht mindestens zu 50 % im Bau fortgeschritten sein, so sind die Sonderabgaben im Verhältnis der noch nicht beendeten Arbeiten an die Bezahler zurückzuerstatten. Für die Sonderabgabe soll ein Spezialfonds zur Schliessung der drei Strassenverbindungen errichtet werden.

Die Sondersteuer kann dem zürcherischen Baukostenindex auf Beginn des folgenden Jahres angepasst werden, wenn sich der Index um 3% geändert hat.

Für Motorfahrzeuge und Anhänger, die Autobahnen nicht benützen dürfen, ist die Sonderabgabe nicht zu entrichten.

Begründung:

Die durch Emissionen betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner, die staugeplagten Bürgerinnen und Bürger des Kantons und auch der Arbeits- und Lebensraum Zürich verlangen, dass die Lücken endlich geschlossen werden. Das Warten auf Entscheidungen aus Bern, zinslose Darlehen, und andere externe Hilfeleistungen versprechen keine Lösung des unseren Kanton drangsalierenden Strassenbaufiaskos. Nur ein Vorwärts bringt uns aus dem zürcherischen Verkehrsnullsummenspiel heraus.

Der positive Ausgang dieser Vorlage löst ein Milliarden-Bauvolumen in der Region aus. Der Kanton Zürich kann endlich die 80 % bereitliegenden Mitteln beim Bund auslösen. Profitieren werden die Bürgerinnen und Bürger, der Arbeitsplatz, das Gewerbe und die Wirtschaft allgemein.

Mit dieser Vorlage ist eine eindeutige Ausgangslage für die zielgerichtete Verwendung der Sonderabgabe gegeben. Ohne Wenn und Aber. In die Verantwortung werden die Regierung, das Parlament und die Politik genommen, sich auf die drei Projekte zu konzentrieren und diese so schnell wie möglich zu realisieren. Druck macht die Rückerstattungsverpflichtung der Sondersteuer für den Fall, wo die Fertigstellung der besagten Lücken nicht fristgerecht erfolgt. Eine einmalige Garantie: die Bezahler der Sondersteuer bekommen ihr Geld zurück. Das ist der Garant, dass die Investitionen zeitgerecht und zielgerichtet getätigt werden.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Die Sonderfinanzierung von Strassen wurde schon mehrmals geprüft, beantragt und abgelehnt. Ich gehe einig mit dem Motionär, dass das Benutzen von Motorfahrzeugen heute zu billig ist. Mit einer Abgabe im Sinne des Vorstosses sind wir aber überhaupt nicht einverstanden. Ich möchte dazu die folgenden Gründe anführen:

Eine Erhöhung der Steuer kommt für uns dann in Frage, wenn diese leistungsabhängig erhoben wird. Auch wenn wir uns einmal einig werden über die leistungsabhängige Erhebung, dann muss – das ist zuvor ausgiebig diskutiert worden – das zusätzliche Geld vorerst in die Bezahlung der externen Kosten investiert werden. Frau Petri hat darauf hingewiesen: Indirekte Kosten entstehen durch die Reparatur an der Umwelt, an der vorzeitigen Alterung der Bausubstanz und verkehrsbedingte Erkrankungen – dies ist der eine Teil. Die direkten Folgekosten, nämlich der von der Allgemeinheit bezahlte Anteil an die Spitalkosten der rund 20'000 Verletzten im Jahr, die Gerichts- und Feuerwehrkosten und weitere Aufwendungen, die durch den individuellen Motorfahrzeugverkehr anfallen, sind der andere Teil. Es ist in jedem Fall so, dass diese Kosten jährlich eine dreistellige Millionenzahl ausmachen.

Schon aus diesen Überlegungen heraus ist klar, dass Strassenbau unzweckmässig ist in einer Zeit der Defizite. In den öffentlichen Haushalten fehlt nämlich zusätzlich auch das Geld zur Finanzierung von Licht, Reinigung, Lüftung und von baulichem Unterhalt der zusätzlichen Tunnelkilometer.

Wichtiger ist aber die Tatsache, dass durch das Schliessen von Strassenlücken einfach neue Strassenlücken hinzukommen. Die Folge davon ist die Erweiterung der Verkehrsmenge und damit das Entstehen neuer Engpässe. Diese Engpässe werden dann in diesem Saal wieder zu Diskussionen und Reklamationen Anlass geben.

Ich bin froh, dass selbst der Bund den Strassenbau im Kanton Zürich nicht als vordringliches Problem betrachtet. Zum Vorschlag Dobler ist zu ergänzen, dass zumindest eines der Strassenstücke auch noch lange nicht ausführungsfähig sein wird. Es wäre aber sowieso billiger und besser, mit Massnahmen dafür zu sorgen, dass der Verkehr auf den Strassen zweckmässig geführt und – wenn immer möglich – auf den öffentlichen Verkehr umgelagert wird.

Wenn wir hier feststellen, dass noch so viel Geld auf der Strasse liegt, dann investieren wir dies doch vor allem in wichtigere Güter, in die Existenzsicherung unserer armutsgefährdeten Kantonseinwohnerinnen

und -einwohner, in die Förderung der Chancengleichheit und in das uns wichtige Gut der Bildung.

Ich bitte Sie, den Vorstoss abzulehnen.

Bruno Dobler (parteilos, Lufingen): Der Bundesratsentscheid von letzter Woche hat uns allen eindrücklich gezeigt, was Bern von den Zürcherinnen und Zürchern hält. Er hat aber auch aufgezeichnet, welche immense Kraft unsere Standesvertreter in Bern auszuüben vermögen. Es ist wirklich eine Fortsetzung eines Trauerspiels, ein Affront gegen Zürich – eben ein Anti-Zürich-Reflex.

Als ich diese Motion schrieb, habe ich eigentlich auch nicht gehofft, dass diese 400 Millionen Franken in den nächsten zehn Jahren gesprochen werden. Leider sind meine Befürchtungen jetzt wahr geworden. Ich frage mich, ob wir Zürcher uns in Anbetracht des Verhaltens von Bern nicht ganz andere Fragen stellen sollten, zum Beispiel, wie es aussehen würde, wenn Zürich ein freier Staat wäre. Stellen Sie sich einmal vor, Sie würden mit Zürcher Kennzeichen die Staatsgrenzen Richtung Bern oder Richtung Wallis überfahren; Sie würden mit offenen Armen als Gäste empfangen. Heute aber werden wir eigentlich nur als Bezahler von vielen anderen Kantonen herangezogen. Zürich gehört zu den wenigen Kantonen, die sich wirklich allein ernähren und auch weiterentwickeln können. Zürich wird von Bern ausgesaugt – der Entscheid von letzter Woche unterstreicht das eindrücklich.

Die bernische Kleinkrämerei zeigt etwas auf und das wäre die Lektion, die wir uns hinter die Ohren schreiben müssen: Zürich ist auf sich selbst gestellt. Nur Zürich kann und muss hier eine Lösung finden. Wir haben heute auch von unkonventionellen Lösungen gesprochen; ich glaube, die würden wir gemeinsam finden. Zürich muss vom Image des wandelnden Entschuldigungsschreibens wegkommen.

Die Einzelinitiative, die wir jetzt unterstützt haben, schliesst weder unsere Autobahnlücken, noch fördert sie unseren Wirtschaftsstandort. Wenn ich von Selbstvertrauen spreche, kommt mir kein geeigneter Satz in den Sinn. Ich muss sagen – verzeihen Sie mir diesen Satz – aber aus einem verzagten Arsch ist noch nie ein fröhlicher Furz entwichen. Wir müssen im Interesse unserer lärm- und staugeplagten Zürcherinnen und Zürcher handeln. Alle wissen es längst: Wir haben diese Autobahnlücken als Steuerzahler schon x-mal bezahlt.

Wir brauchen eine eindeutige Vorlage, eine Vorlage mit Verfalldatum und Rückgabegarantie – das ist es, was ich mit meiner Motion will. Der

Zürcher soll sehen, was er bekommt. Wir haben diesen unheiligen Strassenfonds, der Radwege entlang der Thur, Wanderwege aufs Hörnli finanziert, der unter dem Deckmantel von Verkehrsberuhigungsmassnahmen Verkehrsbehinderungsmassnahmen einführt, Tramtrassees und viele Einbahn- und Fahrverbotstrassen finanziert und sonst noch alles mögliche bezahlt. In diesem Zusammenhang muss ich noch sagen, dass ich ein begeisterter Velofahrer bin und natürlich von diesen Investitionen aus dem Strassenfonds auch profitiere.

Im September 1995 haben wir über eine Vorlage abgestimmt, die meiner Meinung nach nicht eindeutig war und die ich deswegen bekämpft habe. Wir haben dort von «befristet», «vorab» und «in der Regel» gelesen; Worte, die in der praktischen Umsetzung letztendlich und in der Zeitachse betrachtet regelmässig andere Bedeutungen bekommen. Was befristet heisst, wissen wir nicht nur von kantonalen Abstimmungen. Ich erinnere an die Diskussionen vor zwei Jahren auf Bundesebene über den Extra-Obolus von einem Lohn% in der Arbeitslosenversicherung, wo Arbeitnehmer von Bundesrat und Parlament ausdrücklich mit dem festen Versprechen geködert worden sind, dass diese Massnahme bis 1999 befristet sei. Am 26. Februar dieses Jahres ist die Befristung auf das Jahr 2003 verlängert worden. Gehen wir in der Geschichte etwas zurück: 1940 wurde die Wehrsteuer eingeführt, befristet bis 1945, in der Zwischenzeit haben wir mindestens den Namen geändert.

Lieblingsopfer Automobilist: Der Autofahrer liefert viel mehr ab, als Bern eigentlich für den Strassenbau benötigt. Anstatt aber den Obolus für den Autofahrer zu reduzieren, freuen sich jetzt auch sogar andere Finanzminister alljährlich über die Gratisgelder aus der Benzinkasse. 1,4 Milliarden Franken sollen allein an Zinsen seit 1982 mit dieser Schlaumeierei auf Kosten der Autofahrerinnen und Autofahrer gespart worden sein. Tempolimiten sind genauso versuchsweise eingeführt worden wie die Autobahnvignetten, die 1984 für zehn Jahre als Überbrückungslösung bezeichnet wurden. Tatsächlich wurden Übergangslösungen definitiv, noch viel mehr: Die Politiker hauten noch eines drauf.

Zur Schliessung von Autobahnücken – so stand es in der Vorlage vom September 1995. Wir haben zu wenig konkret darauf hingewiesen, für welche. Wir haben von der zeitgerechten Erstellung von Autobahnücken gesprochen, ohne einen Termin zu setzen. Mit dem Wort «vorab» hätte sich immer noch die Möglichkeit gefunden, die Fusswege aufs Hörnli zu verbreitern oder den Radweg entlang der Thur richtungsgentrennt und dreispurig zu optimieren. So war es nur recht, dass diese

Vorlage bachab geschickt wurde, allerdings nur mit einer Differenz von 30'000 Stimmen.

Wir brauchen heute eine eindeutige Vorlage mit Verfalldatum und Rückgabegarantie. Nehmen Sie jetzt die Zukunft des Standes Zürich in die Hände, entscheiden Sie sich und unterstützen Sie diese Motion – sie bringt eine unkonventionelle Lösung.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Mit Freuden hätten wir vor zwei Jahren die Signale von dieser Seite vernommen. Ohne die unheilige Allianz dazumal hätte die Sonderabgabe wesentlich bessere Chancen gehabt, wir würden heute bezüglich Strassenfinanzierung wesentlich besser dastehen und dem Kanton Zürich wäre der vergebliche Bittgang nach Bern erspart geblieben.

Die Fraktion der FDP wird die Motion nicht unterstützen. Sachlich spricht eigentlich wenig gegen die Sonderabgabe; sie ist eine Wiederauflage, denn sie entspricht ziemlich genau der damaligen Vorlage. Auch die Begründung unterscheidet sich nicht von den Argumenten, mit denen wir damals der Sonderabgabe zum Erfolg verhelfen wollten. Neu ist einzig die Rückzahlpflicht, die ich aber weniger als Druck, sondern eher als nicht praktikabel betrachte.

Die Sonderabgabe wäre nach wie vor die logische Konsequenz, für die bestehenden Projekte und Aufgaben zweckgebundene Mittel zu beschaffen. Die Betonung liegt aber auf «wäre». Der Souverän des Kantons Zürich hat uns eindeutig und unmissverständlich erklärt, dass er nicht bereit ist, dem Kanton Zürich mehr Mittel für die Strassenfinanzierung bereitzustellen. Die damalige Argumentation, – auch von Ihnen, Herr Dobler – es liege genügend in Bern, hat durchgeschlagen und war erfolgreich. Daran wird auch das unverständliche Nein aus Bern zur Vorfinanzierung nichts ändern. Eine neuerliche Vorlage mit praktisch demselben Inhalt würde vom Souverän zu recht als Zwängelei betrachtet.

Die Problematik unserer Infrastrukturen und deren Finanzierung ist immer noch dieselbe. Sie wird zwar immer spürbarer, doch mir fehlt der Glaube daran, dass dies zu einem Stimmungsumschwung in der Bevölkerung reichen könnte. Im Gegenteil: Der aus der bundesrätlichen Ohrfeige erkennbare Anti-Zürich-Reflex wird eine zürcherische Effortleistung im Bereich Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen erschweren. Ich bin überzeugt, dass sich das auch auf die Vorhaben im öffentlichen Verkehr auswirken wird.

Der Schlüssel für die Lösung der Finanzierungsprobleme der Nationalstrassen liegt in Bern; nach wie vor liegen dort rund 2 Milliarden Franken bereit. Der Bundesrat muss früher oder später beweisen müssen, ob er das Nationalstrassennetz fertigstellen will oder die zinslosen Benzingelder weiter zweckentfremden möchte.

Es macht keine Freude, einen Lösungsansatz zurückzuweisen, ohne einen besseren ins Spiel bringen zu können. Die vorliegende Wiederauflage der Sonderabgabe ist politisch der falsche Weg, denn mit dieser Zwängerei bringen wir keinen zusätzlichen Franken in die Strassenkasse.

Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich): Die EVP-Fraktion lehnt diesen Vorstoss aus vier Gründen ab:

1. Es ist eine Neuauflage der Sonderabgabe, über die das Volk abgestimmt und seine Meinung geäussert hat.
2. Eine solche Vorlage würde vom Volk zu Recht als Zwängerei aufgefasst. Ich denke, die Quittung würde noch deutlicher ausfallen als im September 1995.
3. In der Sache selbst zeigt ein Blick über unsere Grenzen im Norden, dass die Lösung unserer Strassenprobleme nicht im massierten Bau weiterer Autobahnen bestehen kann. Deutschland beispielsweise hat eines der intensivsten Nationalstrassen- und Autobahnnetze, hat aber auch die grössten und längsten Staus – 30 bis 80 Kilometer sind nichts Besonderes.
4. Zum Schluss eine Bemerkung zum Motionär: Das Jammern über den sogenannten Anti-Zürich-Reflex und das Wettern gegen den Bund hilft überhaupt nichts. Die Tatsache ist, dass wir einen leeren Strassenfonds haben und trotzdem tüchtig an unseren Strassen herum-bauen. Es kann nicht angehen, dass wir weitere Strassen auf Pump bauen wollen. Das ist volkswirtschaftlich und staatspolitisch falsch.

Die Motion ist aus diesen Gründen abzulehnen.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Wir diskutieren heute über einen alten Hut. Die Sonderverkehrsabgabe ist vor drei Jahren vom Volk abgelehnt worden. Das Volk hat nicht abgelehnt, weil es keine neuen Strassen will, sondern es hat Nein gesagt, weil es keinen Strassenbau will, bei dem die Finanzierung der Folgekosten nicht gesichert ist. Der Strassenkörper im Kanton Zürich, National- und Staatsstrassen, ist 5,5 bis 6

Milliarden Franken wert. Um diesen Strassenkörper zu unterhalten, brauchten wir 330 Millionen Franken im Jahr, haben aber nur 255 Millionen. Das heisst, uns fehlen jährlich 75 Millionen Franken. In dieser Situation soll jetzt hingegangen werden und diesen Strassenkörper noch einmal um 1,5 bis 2 Milliarden Franken zu vergrössern innerhalb von 15 Jahren, ohne an die Folgekosten zu denken. Wir haben jetzt schon 75 Millionen Franken zuwenig pro Jahr und wir würden in 15 Jahren nochmals 100 Millionen Franken zuwenig haben.

Auf diese Art und Weise einen Baukörper im Kanton Zürich zu erweitern ist ruinös. Wenn Sie, Herr Dobler, oder sonst jemand in diesem Rat einen Vorstoss eingebracht hätten, um den baulichen und betrieblichen Unterhalt zu finanzieren, hätte man mit uns sicher darüber reden können. Im schlimmsten Fall wäre ein Strassenbau sogar gekoppelt mit einer zwingenden Deckung des betrieblichen und baulichen Unterhalts für uns diskutierbar gewesen.

Es wird heute das Hohelied vom Strassenbau gesungen, der volkswirtschaftlich riesige Auswirkungen hätte, indem er Arbeitsplätze schaffen würde. Die Raumplanungskommission hatte letzten Freitag die grossartige Gelegenheit, diese riesigen Baustellen der N4 im Säuliamt zu besichtigen. Wir haben gesehen, wie Berge versetzt, Täler zugeschüttet, Wälder gerodet und Flüsse umgeleitet werden – wir haben aber keine Menschen gesehen. Selbst vom bestmöglichen Aussichtspunkt aus, eine Baustelle von mehreren Quadratkilometern Grösse betrachtend, sahen wir nie mehr als sieben bis acht Personen, die dort gearbeitet haben. Die Raumplanungskommission hat also den bestmöglichen Anschauungsunterricht dahingehend erhalten, dass Strassenbau keine Arbeitsplätze fördert. Wenn man Arbeitsplätze schaffen will, muss man in den Hochbau gehen. Ich habe Ihnen letzten Montag bereits geschildert, dass im Kanton Zürich in den letzten 30 bis 50 Jahren ein gewaltiger Erneuerungsbedarf mit den Hochbauten ansteht, ein Erneuerungsbedarf, der bis zu 30'000 Arbeitsplätze für die nächsten 30 bis 50 Jahre schaffen würde. Mit Strassenbau werden wir das nicht erreichen.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, diese Motion abzulehnen.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Nur zwei Sätze: Der Finanzplan des Regierungsrates für den Kanton Zürich sieht für das Jahr 2000 50 Millionen Franken Mehreinnahmen vor, deshalb ist der Regierungsrat auch bereit, diese Motion entgegenzunehmen. Der Regierungsrat ist der

Meinung, das Problem des leeren Strassenfonds müsse im Kanton selbst gelöst werden. Besten Dank.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 71 : 4 Stimmen, die Motion nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Rücktritt eines Ratsmitglieds

Ratssekretär Thomas Dähler: Rücktrittsschreiben von Robert Rietiker (SVP, Maur) vom 1. September 1997:

Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Nachdem ich bereits seit einiger Zeit im AHV-Alter stehe und während fast 8 Jahren meinen Bezirk in diesem Rat vertreten durfte, habe ich mich entschlossen, meinen Platz einem jüngeren Kollegen zu überlassen. Ich bitte Sie, meinen Rücktritt per 8. September 1997 zur Kenntnis zu nehmen. Es bleibt mir, Ihnen allen vor allem für die gute Kameradschaft, auch über die Parteigrenzen hinweg, zu danken.

Wenn die Ratssitzungen auch nicht immer als sehr produktiv zu werten waren, bin ich der Meinung, dass dieser Rat für den Staat Zürich und dessen Bevölkerung wertvolle Arbeit leistet. Ich habe während meiner fast 20-jährigen politischen Tätigkeit, trotz hoher Belastung viel Befriedigung erfahren dürfen. Diese positiven Erfahrungen wünsche ich auch Ihnen.

Mit kameradschaftlichen Grüßen, Robert Rietiker.

Ratspräsident Roland Brunner: Unser Ratsmitglied Robert Rietiker wurde anfangs 1990 für den vorzeitig zurückgetretenen Hans-Jörg Frei in den Kantonsrat gewählt. In seiner Amtszeit war er während sieben-einhalb Jahren Mitglied der Raumplanungskommission und wirkte in 29 Spezialkommissionen mit, von denen er sechs präsierte. Während seiner Zugehörigkeit zum Kantonsrat befasste er sich vor allem mit Belangen des öffentlichen und zivilen Bauwesens, sowie mit finanzpolitischen Vorlagen.

Ich danke Herrn Rietiker ganz herzlich für seine, dem Staate geleisteten, wertvollen Dienste und wünsche ihm für die Zukunft alles Gute.
(Applaus)

Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse

– **Änderung des Kantonsratsgesetzes und des Geschäftsreglements des Kantonsrates**

Parlamentarische Initiative *Peter Stirnemann (SP, Zürich), Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil)* und *Willy Germann (CVP, Winterthur)*

– **Finanzierung der Autobahn-Tunnelabschnitte durch den Uetliberg (A20) und den Islisberg (A4)**

Motion *Rudolf Jeker (FDP, Regensdorf), Susanne Bernasconi-Aeppli (FDP, Zürich)* und *Kurt Schellenberg (FDP, Wetzikon)*

– **Bau der Zürcher Westumfahrung**

Dringliche Interpellation *Christian Bretscher (FDP, Birmensdorf), Fredi Binder (SVP, Knonau), Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich)* und Mitunterzeichnende

– **Feinstaub PM 10 (Schwebestaub) im Flughafengebiet**

Anfrage *Helen Kunz (LdU, Opfikon)*

– **Entschädigung an lärmgeplagte Flughafenanwohner**

Anfrage *Helen Kunz (LdU, Opfikon)*

- **Einbürgerungspraxis bei fürsorgeabhängigen Gesuchstellern**
Anfrage *Dorothee Fierz (FDP, Egg)*
- **Besondere Taggelder der Arbeitslosenversicherung**
Anfrage *Anton Schaller (LdU, Zürich)*
- **Verkehrsüberlastung Gubristtunnel**
Anfrage *Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen)*
- **Verkehrsbehinderungen im Zusammenhang mit Sanierungen der Autobahnen im Raum Zürich**
Anfrage *Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen)*

Rückzüge

- **Plutoniumflüge im Auftrag der NOK**
Anfrage *Ruedi Keller (SP, Hochfelden)* und *Roland Brunner (SP, Rheinau)*

Schluss der Sitzung: 12.15 Uhr

Nächste Sitzung: Montag, 15. September 1997, 8.15 Uhr

Zürich, den 8. September 1997

Die Protokollführerin:
Esther Scalvinoni-Kobe

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 9. Oktober 1997 genehmigt.