


98. Sitzung, Montag, 24. Februar 1997, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Esther Holm (Grüne, Horgen)*
Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen

- *Brasilianische HSK-Kurse*
KR-Nr. 318/1996 Seite 6906
- *Engagement der Zürcher Regierung zur Erhaltung der Arbeitsplätze in der Brauerei Hürlimann*
KR-Nr. 330/1996 Seite 6909
- *Einsparungen im Personalbereich beim ZVV*
KR-Nr. 346/1996 Seite 6911
- *Transportvertrag zwischen ZVV und Fröhlich Reisen*
KR-Nr. 356/1996 Seite 6912
- *Grundlagen für die steuerliche Liegenschaftenbewertung 1997*
KR-Nr. 353/1996 Seite 6917
- *Schwerpunkte der Zürcher Fachhochschulen in den Bereichen Forschung und Entwicklung*
KR-Nr. 354/1996 Seite 6920
- *Neigezüge zwischen Zürich und Stuttgart*
KR-Nr. 355/1996 Seite 6922

- Fristerstreckungsgesuch..... Seite 6925

- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

- *Petition betreffend Fonds für nachrichtenlose Vermögen*..... Seite 6961
- *Protokollauflage*..... Seite 6925

 2. **Volksinitiative «Wohnschutz-Initiative»** (Überweisung an den Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung)

KR-Nr. 313/1996..... Seite 6925

3. **Beschluss des Kantonsrates über die Zahl der Mitglieder der Bezirksgerichte Zürich und Pfäffikon** (Antrag des Obergerichts vom 18. September 1996 und gleichlautender Antrag der Justizverwaltungscommission vom 4. Dezember 1996) **3533**. Seite 6926
4. **Besondere Bauverordnung I, Energieverordnung** (Änderung) (Antrag des Regierungsrates vom 8. Mai 1996 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 19. Dezember 1996) **3502** Seite 6927
5. **Stellungnahme, Berichte und Anträge des Regierungsrates an den Kantonsrat zu den Motionen KR-Nrn. 273/1991, 213/1992, 9/1994, 104/1995, 232/1995, 285/1995 und 286/1995 sowie Initiativen KR-Nrn. 245/1992 und 34/1994 betreffend Änderung des Strassengesetzes und der Strassenfinanzierung im Kanton Zürich** (Stellungnahmen, Berichte und Anträge des Regierungsrates vom 17. Januar 1996 und ergänzter Antrag der Kommission vom 20. Januar 1997) **3491b**Seite 6946
6. **Postulat Helen Kunz (LdU, Opfikon) und Mitunterzeichnende vom 8. Januar 1996 betreffend Verbot für Grundstücksverkäufe aus Mitteln des Fluglärmfonds** (schriftlich begründet), Entgegennahme, Diskussion
KR-Nr. 3/1996Seite 6960
7. **Postulat Susi Moser-Cathrein (SP, Urdorf), Liselotte Illi (SP, Bassersdorf) und Ruedi Keller (SP, Hochfelden) vom 8. Januar 1996 betreffend kantonseigenes Land in Höri zwischen Altmannstein und Wehntalerstrasse, in der Anflugschneise gelegen, Lärmzone C** (schriftlich begründet), Entgegennahme, Diskussion
KR-Nr. 4/1996Seite 6960
8. **Postulat Astrid Kugler (LdU, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 29. April 1996 betreffend umwelt-freundlicher Verkehrsbewältigung im Zürcher Weinland** (schriftlich begründet), Stellungnahme, Fortsetzung der Beratungen
KR-Nr. 126/1996, RRB-Nr. 2819/18.9.1996.....Seite 6961
9. **Interpellation Astrid Kugler (LdU, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 29. April 1996 betreffend Überprüfung des Ausbauvorhabens der N4 im Zürcher Weinland (Flurlingen-Trüllikon)** (schriftlich begründet), Fortsetzung der Diskussion
KR-Nr. 128/1996, RRB-Nr. 1870/19.6.1996.....Seite 6985

10. **Motion Dr. Ueli Betschart (SVP, Nürensdorf) und Mitunterzeichnende vom 20. Mai 1996 betreffend Senkung der Verbrennungskosten von Kehricht im Kanton Zürich** (schriftlich begründet), Stellungnahme
KR-Nr. 147/1996, RRB-Nr.2675/4.9.1996..... Seite 6990
11. **Postulat Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich), Thomas Dähler (FDP, Zürich) und Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich) vom 20. Mai 1996 betreffend Vorfinanzierung des Uetlibergtunnels** (schriftlich begründet), Entgegennahme, Diskussion
KR-Nr. 148/1996..... Seite 6990
12. **Interpellation Peter Stirnemann (SP, Zürich), Dr. Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich) und Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich) vom 7. Oktober 1996 betreffend Realisierungsprogramm flankierender Massnahmen zum Schutz der betroffenen Bevölkerung vor Emissionen und Mehrverkehr im Zusammenhang mit der Ausführung des Uetliberg-Autobahntunnels** (schriftlich begründet)
KR-Nr. 289/1996, RRB-Nr. 3359/27.11.1996..... Seite 6990
- Verschiedenes
- Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse Seite 6998
 - Rückzüge Seite 6999

Geschäftsordnung

Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen): Ich beantrage Ihnen, die beiden Geschäfte Nr. 6 und Nr. 7, die mit dem Fluglärm zu tun haben, von der Traktandenliste abzusetzen. Im Moment wird das Postulat Jeker in der Kommission behandelt. Ich beantrage Ihnen deshalb, das Thema Fluglärm gesamthaft in einem Paket, wenn die Behandlung des Postulats Jeker zu Ende ist, auf die Traktandenliste zu setzen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Ich beantrage Ihnen, die beiden Geschäfte Nr. 11 und Nr. 12, die materiell zusammengehören, zusammen zu behandeln.

Ratspräsidentin Esther Holm: Sind irgendwelche Einwendungen gegen diese Vorschläge? Die Geschäfte Nr. 6 und 7 absetzen, Nr. 11 und 12 zusammenbehandeln. Sie sind damit einverstanden.

Infolge Abwesenheit von Ueli Betschart setzen wir das Traktandum 10 auch ab.

Die Traktandenliste ist so bereinigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Brasilianische HSK-Kurse (KR-Nr. 318/1996)

Anjuska Weil (FraP!, Zürich) hat am 4. November 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Um die Durchführung der brasilianischen Kurse in heimatlicher Sprache und Kultur, HSK, ist eine Auseinandersetzung grundsätzlicher Art im Gange, die weit über diese Sprachgruppe hinausreicht und auch für andere Kantone von Bedeutung sein könnte. Während aus der brasilianischen Kolonie heraus eine gemeinnützige, nicht gewinnorientierte Trägerschaft die Durchführung dieser Kurse übernehmen möchte, setzt der brasilianische Konsul auf ein privates Institut, das Sprachkurse verschiedener Art kommerziell anbietet.

Damit könnte ein Präzedenzfall geschaffen werden, der einem privaten Anbieter einen offiziellen Status (und das damit verbundene werbewirksame Prestige) gibt, Schulräume unentgeltlich zur Verfügung stellt und darüber hinaus das Recht einräumt, Noten ins Zeugnis der Volksschule zu setzen. Zudem wären die Eltern de facto gezwungen, ihre Kinder diesem Institut anzuvertrauen und Schulgeld zu bezahlen, obwohl sie Mitglieder eines eigens zur Durchführung der HSK-Kurse geschaffenen demokratischen Vereins sind und mit qualifizierten Lehrerinnen und Lehrern diese Aufgabe übernehmen möchten.

Während der Kanton Aargau das besagte Institut bereits berechtigt hat, die HSK-Kurse durchzuführen, hat z.B. der Kanton St. Gallen eine solche kommerzielle Trägerschaft der Kurse klar abgelehnt. Im Kanton Zürich steht der Entscheid noch aus; das «Instituto Cultural Brasileiro» bietet aber bereits HSK-Kurse an.

Es stehen daher verschiedene Fragen zur Klärung an:

- Wie gedenkt der Regierungsrat die Trägerschaft von HSK-Kursen zu regeln, wenn ein Konsulat – aus was für Gründen auch immer – diese Aufgabe nicht selbst wahrnimmt?
- Teilt der Regierungsrat die Meinung der betroffenen Elternvereine, dass kommerzielle Anbieter nicht in den Bereich der öffentlichen

Schule gehören? Auch dann nicht, wenn ein Konsul die politische Verantwortung zu übernehmen angibt?

- Unterstützt der Regierungsrat das Bestreben von gemeinnützigen, politisch und konfessionell unabhängigen, demokratisch verfassten Organisationen der Immigration, sich in Zusammenarbeit mit der Abteilung für Ausländerpädagogik für die Durchführung der HSK-Kurse zu engagieren? Insbesondere dort, wo Konsulate diese Aufgabe nicht selbst in die Hand nehmen?
- Welche Bedeutung misst der Regierungsrat solchen Organisationen beim Unterricht in heimatlicher Kultur und Sprache zu? Welchen Stellenwert gibt er der demokratischen Selbstorganisation in diesem Schulbereich?

Für die Beantwortung dieser Fragen danke ich Ihnen.

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

Kurse in heimatlicher Sprache und Kultur (HSK) sind ein fakultatives Unterrichtsangebot, das in die Volksschule integriert wird. In diesen Kursen erweitern zweisprachige Kinder die Kompetenzen in ihrer Muttersprache und die Kenntnisse über die Herkunftskultur ihrer Familie. Aus pädagogischer Sicht wird empfohlen, dass zweisprachige Kinder diesen in der Regel zweistündigen Zusatzunterricht in ihrer Muttersprache besuchen. Sie können damit ihre Zweisprachigkeit erhalten und weiterentwickeln. Sprachwissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass sich die Förderung der Erstsprache positiv auf den Erwerb der zweiten Sprache, das heisst hier der deutschen Sprache, auswirkt. Kinder, die in ihrer eigenen Identität gestärkt sind, integrieren sich besser in die hiesige Gesellschaft. Angesichts der zunehmenden Internationalisierung ist auch der gesellschaftliche und ökonomische Nutzen dieses vielsprachigen Unterrichtsangebots anerkannt. Im laufenden Schuljahr besuchen rund 9000 Schulkinder anerkannte Kurse HSK in elf verschiedenen Sprachen (Albanisch, Finnisch, Griechisch, Italienisch, Kroatisch, Portugiesisch, Serbisch, Slowenisch, Spanisch, Türkisch, Ungarisch).

In der Regel werden diese Kurse von den Konsulaten und Botschaften der Herkunftsländer der grösseren Immigrantengruppen angeboten. Die Regelung der Kurse HSK beruht auf bilateralen Vereinbarungen der Schweizerischen Erziehungsdirektorenkonferenz (EDK) mit verschiedenen Herkunftsländern, auf Empfehlungen der EDK und im Kanton Zürich auf einem «Reglement über die Durchführung von Kursen in

heimatlicher Sprache und Kultur (HSK)», erlassen vom Erziehungsrat am 11. Juni 1992. Für Durchführung und Finanzierung dieser Kurse sind die Träger verantwortlich. Die Volksschule stellt unentgeltlich Schulräume und Schulmaterial zur Verfügung und ermöglicht Unterrichtszeiten innerhalb des Stundenplans. Die Note aus den Kursen HSK wird ins Zeugnis der Volksschule eingetragen. Auf kantonaler Ebene ist eine Zusammenarbeit in organisatorischen und pädagogischen Fragen zwischen der Erziehungsdirektion und den verschiedenen anerkannten Kursträgern institutionalisiert.

Aus Sprachgruppen, für die die entsprechende Botschaft oder das Konsulat keine Kurse HSK anbieten, treten auch andere Institutionen als Träger von Kursen HSK auf. Pädagogische Initiativen aus Sprachgruppen, die für ihre Kinder Unterricht in HSK anbieten, werden grundsätzlich begrüsst. Die Durchführung von Sprach- und Kulturkursen für Kinder ausserhalb der Volksschule ist möglich und liegt nicht im Verantwortungsbereich der Erziehungsdirektion und der Volksschulen. Ob ein Konsulat oder eine Vereinigung als Träger von Kursen HSK auftritt, ist in erster Linie Sache der jeweiligen Sprachgruppe. Der Erziehungsrat und die Erziehungsdirektion mischen sich nicht in Interna von Sprachgruppen oder von anderen Ländern ein. Es ist nicht Aufgabe des Erziehungsrats und der Erziehungsdirektion, Kurse HSK selbst zu organisieren.

Das erwähnte Reglement hält in §2 fest: «Träger der Kurse sind Konsulate und Botschaften der Herkunftsländer fremdsprachiger Kinder. Andere Träger können auf Gesuch vom Erziehungsrat anerkannt werden.» Kurse HSK von Botschaften oder Konsulaten werden ohne Anerkennungsverfahren zugelassen. Der Erziehungsrat hat ausserdem eine Möglichkeit geschaffen, dass auch Kursträger aus Sprachgruppen, die nicht auf die Unterstützung eines Herkunftslandes zählen können, um eine Anerkennung nachsuchen können. Der Erziehungsrat entscheidet über eingereichte Anerkennungsgesuche. Mit der Anerkennung gelten für die Kursträger die Rechte und Pflichten, wie sie im Reglement formuliert sind und wie sie für die Kurse der Botschaften und Konsulate gelten.

Da es sich um ein in die Volksschule integriertes Wahlfach handelt, wendet der Erziehungsrat beim Entscheid über Anerkennungsgesuche Massstäbe an, wie sie für ein Unterrichtsfach der Volksschule gelten. Es kommen insbesondere folgende Kriterien zur Anwendung:

- Eine Trägerschaft muss über ein pädagogisches Konzept und einen Lehrplan verfügen sowie einen Erfahrungsnachweis von mindestens einem Jahr Dauer im erfolgreichen Durchführen (in pädagogischer und organisatorischer Hinsicht) von Kursen HSK erbringen. Im Lehrplan und im Unterricht muss die Integration in die schweizerische Gesellschaft und die Förderung eines friedlichen Zusammenlebens zwischen Menschen verschiedener Herkunft einen hohen Stellenwert haben. Religionskunde kann Teil der Kurse HSK sein, konfessioneller Religionsunterricht hingegen nicht.
- Eine Trägerschaft muss über qualifizierte Lehrpersonen (Qualifikationen: Lehrerausbildung oder ähnliche pädagogische Ausbildung oder entsprechende Erfahrung, Weiterbildung, Deutschkenntnisse) verfügen.
- Eine Trägerschaft muss politisch und konfessionell neutral sein, und deren Kurse müssen allen Kindern der entsprechenden Sprachgruppe offenstehen. Pro Sprachgruppe ist in der Regel nur eine Trägerschaft anzuerkennen, die über eine breite Abstützung in dieser Sprachgruppe verfügen muss.
- Eine Trägerschaft muss unter demokratischer Aufsicht und Kontrolle stehen, indem sie sich zum Beispiel als Verein organisiert. Es besteht eine Pflicht zur Zusammenarbeit zwischen Kursträgern und Eltern der kursbesuchenden Kinder.
- Eine Trägerschaft darf nicht gewinnorientiert sein. Allfällige Kursbeiträge der Eltern sollten in einer Höhe angesetzt sein, die den Zugang zu den Kursen für alle interessierten Familien offenhält.
- Eine Trägerschaft muss bereit sein, mit den lokalen Schulpflegen und der Erziehungsdirektion zusammenzuarbeiten und sich deren Aufsicht zu unterziehen, was die im Reglement geregelten Punkte betrifft.

Die in der Anfrage genannten zwei Gesuche von Trägern brasilianischer Kurse HSK sind beim Erziehungsrat noch hängig. Seiner Entscheidung greift der Regierungsrat nicht vor.

Engagement der Zürcher Regierung zur Erhaltung der Arbeitsplätze in der Brauerei Hürlimann (KR-Nr. 330/1996)

Mario Fehr (SP, Adliswil), Franz Cahannes (SP, Zürich) und Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich) haben am 11. November 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Die im vergangenen Sommer fusionierte Feldschlösschen-Hürlimann-Gruppe will die Bierproduktion Ende des kommenden Jahres weg von der traditionellen Braustätte Zürich nach Rheinfelden verlagern. Und dies, obwohl die Brauerei Hürlimann vor der Fusion ein selbständiges, profitables Unternehmen gewesen ist. 270 Arbeitsplätze sollen in Zürich abgebaut werden, rund 150 davon durch Entlassung. Viele Brauereiangeestellte müssen fürchten, Ende des kommenden Jahres arbeitslos zu sein. Lehrlinge wissen nicht, ob und wo sie ihre Lehre beenden können.

Der Stadtrat von Zürich setzt sich in direkten Gesprächen mit der Konzernleitung der Feldschlösschen-Hürlimann Holding AG für den Erhalt der Arbeitsplätze in Zürich ein. Auch in Freiburg setzen sich Stadt- und Kantonsregierung für die Erhaltung der Arbeitsplätze bei der Brauerei Cardinal ein, welche vom gleichen Schicksal wie die Brauerei Hürlimann betroffen ist. Vom Regierungsrat des Kantons Zürich war bis zum heutigen Zeitpunkt hingegen noch keine Reaktion zu vermelden.

Wir fragen den Regierungsrat deshalb an:

1. Wurde der Regierungsrat durch die Verantwortlichen der Feldschlösschen-Hürlimann Holding AG vorgängig zu den öffentlichen Verlautbarungen über die Schliessung der Brauerei Hürlimann informiert?
2. Was hält der Regierungsrat von den Bemühungen, die Brauerei Hürlimann zu erhalten?
3. Ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit der Stadtzürcher Regierung in Verhandlungen mit der Konzernleitung der Feldschlösschen-Hürlimann-Gruppe zu treten, mit dem Ziel, möglichst viele Arbeitsplätze in Zürich zu erhalten?

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

Der Regierungsrat wurde von der Brauerei Hürlimann AG kurz vor der öffentlichen Bekanntgabe über die Stilllegung der Produktion in der Brauerei Hürlimann orientiert. Nach der öffentlichen Bekanntgabe wurden der Direktion der Volkswirtschaft Unterlagen über die Hintergründe der Schliessung, den zeitlichen Ablauf und den vorgesehenen Sozialplan zugestellt. Daraus ergab sich, dass den von der Schliessung des Produktionsbetriebes in Zürich betroffenen Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen nach Möglichkeit andere Arbeitsplätze in der Feldschlösschen-Hürlimann-Gruppe angeboten und die Zahl der eigentlichen Entlassungen durch Fluktuation und Frühpensionierung auf rund

150 beschränkt werden soll; die bestehenden Lehrverhältnisse können weitergeführt werden. Nach Beendigung der Restrukturierungsmaßnahmen wird die Feldschlösschen-Hürlimann Holding AG rund 600 Arbeitsplätze im Kanton Zürich beibehalten. Sodann fand ein Gespräch zwischen der federführenden Gewerkschaft und der Direktion der Volkswirtschaft statt.

Besondere Aktivitäten der Behörden zur Erhaltung von Arbeitsplätzen, die infolge des Strukturwandels aus wirtschaftlichen Gründen abgebaut werden, müssen mit Zurückhaltung entfaltet werden. Es wäre nicht sinnvoll, dort, wo – wie im vorliegenden Fall – Überkapazitäten bestehen, auf die Erhaltung bestimmter Betriebe zu drängen und damit die langfristige Sicherung anderer Arbeitsplätze im Unternehmen zu gefährden. Eine Strukturhaltung, wie sie von verschiedener Seite gefordert wurde, müsste die Wettbewerbsfähigkeit des ganzen Unternehmens beeinträchtigen. Hingegen darf privaten Initiativen zur Erhaltung oder Neunutzung des Betriebes Hürlimann, die mit den Eigentümern abgesprochen wurden, nichts in den Weg gelegt werden; diese werden vielmehr im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten unterstützt.

Die langfristig nachhaltige Stärkung der Wirtschaft im Kanton Zürich und damit auch die Erhaltung und Neuschaffung von Arbeitsplätzen ist ein vorrangiges Ziel des Regierungsrats. Ziele und Einzelmassnahmen sind in den Legislatorschwerpunkten 1995–1999 des Regierungsrates und im Bericht des Regierungsrates (Vorlage 3492) zu den Postulaten KR-Nr. 330/1992 betreffend Abbau von Wirtschaftshemmnissen, KR-Nr. 331/1992 betreffend Liberalisierungs- und Vitalisierungsprogramm, KR-Nr. 125/1993 betreffend Massnahmen zur Steigerung der Standortattraktivität des Kantons Zürich und KR-Nr. 174/1995 betreffend Massnahmen zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Finanzplatzes Zürich enthalten. Darüber hinausgehende Eingriffe des Staates entfalten erfahrungsgemäss keine nachhaltige Wirkung. Soweit vom Staat mit seinen Mitteln die Folgen der in der Feldschlösschen-Hürlimann-Gruppe bevorstehenden Entlassungen gemildert und die rasche Wiederbeschäftigung gefördert werden können, besteht selbstverständlich die Bereitschaft zur konstruktiven Zusammenarbeit.

Einsparungen im Personalbereich beim ZVV (KR-Nr. 346/1996)

Anjuska Weil (FraP!, Zürich) hat am 25. November 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Laut Zeitungsbericht im «Zürcher Unterländer» vom 20. November 1996 sollen sechs Buslinien im Glattal privatisiert werden. Dank Einsparungen im Personalbereich sollen gleiche Leistungen 30% billiger erbracht werden als bisher. Dazu heisst es wörtlich: «Private können mit ihren Mitarbeitern eine höhere Produktivität erzielen als die bestehenden Verkehrsbetriebe, die an Abmachungen mit Gewerkschaften gebunden sind. Zudem ist ein bescheideneres Lohnniveau möglich, was Auswirkungen auf die Fahrkosten und den Unterhalt haben wird.»

Angesichts dieser Sachlage bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

- Wie viele Stellen des öffentlichen Personals sind durch diese Privatisierung verlorengegangen?
- Wie viele sollen es mit den weiteren Privatisierungen im Bereich des ZVV insgesamt werden?
- Wie vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wurde gekündigt?
- Wie viele sind allenfalls zu schlechteren Konditionen von der Firma Fröhlich Reisen AG übernommen worden?
- Wie steht der Regierungsrat zur Tatsache, dass Private nicht an die Abmachungen mit den Gewerkschaften gebunden sind und Dienste daher billiger anbieten können?
- Welchen Stellenwert haben unter solchen Bedingungen Vereinbarungen mit Personalverbänden der öffentlichen Dienste?

Transportvertrag zwischen ZVV und Fröhlich Reisen (KR-Nr. 356/1996)

Benedikt Gschwind (LdU, Zürich) hat am 2. Dezember 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Den Medien war zu entnehmen, dass der Zürcher Verkehrsverbund und die Verkehrsbetriebe Glattal mit der Firma Fröhlich Reisen AG in Zürich einen Transportvertrag für den Betrieb von sechs Buslinien im Glattal während sechs Jahren abgeschlossen hat. Nebst den personalpolitischen Aspekten dieser Privatisierung stellen sich auch Fragen hinsichtlich der betrieblichen Leistungen im Interesse der Benutzerinnen und Benutzer dieser Buslinien.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Von wem erhält die Firma Fröhlich Reisen die Busse? Zu welchen Konditionen?
2. Was für Auflagen hinsichtlich der betrieblichen Leistungen und betrieblichen Sicherheit sind in diesem Transportvertrag enthalten?
3. Wie weit haftet der Transportunternehmer bei Unfällen?
4. Sind die Busse der Firma Fröhlich Reisen mit der Betriebsleitstelle der VBZ verbunden? Wenn nein, was hat dies für Konsequenzen?
5. Wie weit muss die Qualität des Fahrpersonals gewährleistet werden? Ist das Fahrpersonal genügend geschult, Auskünfte an ortsunkundige Fahrgäste zu erteilen und dem Fahrgast bei Problemen während der Fahrt zu helfen?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft auf die Anfragen von Kantonsrätin Anjuska Weil und Kantonsrat Benedikt Gschwind wie folgt:

Bedeutung von Ausschreibungen in der Unternehmenspolitik des Verkehrsverbundes:

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr des Kantons Zürich gibt dem Verkehrsverbund in § 21 Abs. 4 PVG die Möglichkeit, geeignete Transportleistungen auszuschreiben und dabei Unternehmungen des privaten Transportgewerbes zu berücksichtigen. Bis zur Ausschreibung der Transportleistungen im Glattal im Sommer 1996 wurde von dieser Bestimmung nur bei der Einführung von neuen Linien Gebrauch gemacht. Alle übrigen Leistungen werden von Verkehrsunternehmen und Transportbeauftragten erbracht, die bereits vor der Einführung des Verkehrsverbundes im Bereich des öffentlichen Verkehrs tätig waren. Mit dem Eintritt der Unternehmen in den Verkehrsverbund ging aber auch die Übernahme der Kostenstrukturen der einzelnen Unternehmen einher, die im wesentlichen auch heute noch ein sehr heterogenes Bild zeigen.

Der Verkehrsverbund hat sich zum Ziel gesetzt, die jährlichen Kostenunterdeckungen bis zum Jahr 2003 real auf dem Stand 1996 einzufrieren und gleichzeitig die Marktstellung des öffentlichen Verkehrs über eine Verbesserung des Angebots und der Attraktivität im Rahmen selbst erwirtschafteter Mittel weiter auszubauen. Die Mittel zur Erreichung dieser Zielsetzung werden einerseits über eine Steigerung der Effizienz bei der Leistungserstellung, andererseits über eine verbesserte Anpassung des Angebots an die Nachfrage (Effektivität) und schliesslich durch Ertragssteigerungen aus Angebotserweiterungen, Preisdifferenzierungen und aktiver Marktbearbeitung erarbeitet. Diese Ziele und

die damit verknüpfte Strategie sind in den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr enthalten, die der Regierungsrat am 27. November 1996 (Vorlage 3544) zuhanden des Kantonsrates verabschiedet hat. Der Kantonsrat wird somit Gelegenheit haben, sich vertieft mit der Unternehmenspolitik des Verkehrsverbundes auseinanderzusetzen.

Nicht eine Privatisierung nach englischem Vorbild, sondern ein Wettbewerb unter den Anbietern soll – neben anderen Massnahmen – helfen, die Effizienz der Anbieter von Transportleistungen zu verbessern. Die angestrebten Produktivitätsverbesserungen sind nicht Selbstzweck. Vielmehr sollen aufgrund der gegenwärtigen finanzpolitischen Prioritäten und der dargelegten Strategie die erwirtschafteten Mittel dazu dienen, Angebotsverbesserungen zu finanzieren. Letztlich werden damit wieder Arbeitsplätze geschaffen.

Auswirkungen auf die Arbeitnehmenden:

Gemäss Angaben der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) hat der Verlust der Busleistungen im Glattal eine Reduktion des Stellenplans um 26 Mitarbeiter zur Folge. Die Firma Fröhlich Reisen AG rechnet, den Transportauftrag mit rund 22 Vollzeitstellen ausführen zu können. Per Saldo ist somit von einem Verlust von vier Stellen zu rechnen. Mit den VBZ wurde bereits im Mai 1996 vereinbart, dass die Leistungen im Glattal ausgeschrieben werden. Dies ermöglicht den VBZ, die Stellen im Rahmen der ordentlichen Fluktuation und somit ohne Kündigungen abzubauen. Die Firma Fröhlich Reisen AG wird ihr Personal auf dem freien Arbeitsmarkt rekrutieren.

Die konzessionierten Automobilunternehmen mit öffentlichem Linienverkehr sowie die Unternehmen, die in ihrem Auftrag fahrplanmässige Fahrten ausführen, unterstehen unter anderem dem Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Das Arbeitszeitgesetz und die dazugehörenden Verordnungsbestimmungen bestimmen weitgehend und sehr detailliert die Ausgestaltung des Arbeitsverhältnisses zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber und dienen im wesentlichen dem Schutz der Mitarbeitenden und der Verkehrssicherheit. Im Vordergrund stehen die Vorschriften für Arbeitnehmer im Betriebsdienst (Fahrdienstmitarbeiter) und betreffen insbesondere die Arbeitszeit, den Ferienanspruch, die Gewährung von Pausen und von Zeitzuschlägen, die Ausgestaltung der Dienst- und Ruheschicht sowie die Nacharbeit. Diese Bestimmungen sind für Arbeitnehmer in öffentlich-

rechtlichen wie auch in privatrechtlichen Unternehmen gleichermaßen anwendbar.

Weitergehende Abmachungen zwischen Arbeitgebern und Personalverbänden sind vor allem bei den städtischen Verkehrsbetrieben und bei Aktiengesellschaften anzutreffen, deren Aktien sich mehrheitlich im Besitz der öffentlichen Hand befinden. Sie wurden zwischen den Verkehrsunternehmen und den Gewerkschaften ausgehandelt und gehen grösstenteils auf die Zeit vor Einführung des Verkehrsverbundes zurück. An der Zuständigkeit hat sich bis heute nichts geändert; Verhandlungspartner der Gewerkschaften sind nach wie vor die einzelnen Unternehmen. Ihnen obliegt es, in ihrer Funktion als Arbeitgeber und im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten die Arbeitsbedingungen mit den Gewerkschaften auszuhandeln.

Der Verkehrsverbund ist gemäss §25 Abs. 1 PVG verpflichtet, den Verkehrsunternehmen den Betriebsaufwand und damit auch die Personalkosten aus Leistungen für den Verkehrsverbund zu ersetzen, soweit er sie im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung anerkennt. Es ist gesetzliche Aufgabe des Verkehrsverbundes, die von den Unternehmen geltend gemachten Kosten auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu überprüfen. Hinsichtlich der Personalkosten ist einerseits auf markt- und branchenübliche Löhne (einschliesslich Lohnnebenkosten) abzustellen. Andererseits muss von einer Produktivität der Fahrdienst-Mitarbeitenden ausgegangen werden, die, unter Berücksichtigung der notwendigen und gesetzlich vorgeschriebenen Zusatzzeiten, eine produktive Jahresarbeitsleistung zwischen 1800 und 1850 Stunden je Vollzeitstelle ausweist. Diese beiden Kriterien bilden wichtige Elemente für die Beurteilung der wirtschaftlichen Betriebsführung.

Für den Verkehrsverbund ist die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs und der Verkehrsunternehmen zentral. Wie Beispiele – auch im Verkehrsverbund – zeigen, schliessen sich Wettbewerbsfähigkeit und gute Arbeitsbedingungen nicht aus, im Gegenteil.

Kundendienstliche Aspekte:

Grundlage zur Offertstellung im Rahmen der Submission im Glattal bildete das Verkehrsangebot des Fahrplans 1997–1999. Daneben wurde den Anbietern eine Vielzahl von detaillierten Vorgaben und Vorschriften erteilt. Die wichtigsten betreffen die Geschäftsführung, die Unterstützung der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) bei der Angebotsplanung und Marktbearbeitung, aber auch Aussagen bezüglich der Ein-

haltung des Fahrplans, der Gewährung von Anschlüssen sowie Vorgaben für den Ersatzbetrieb im Falle von betrieblichen Störungen.

Klare Anforderungen wurden auch an die Fahrzeuge und an das Fahrpersonal gestellt. VBG und Verkehrsverbund definierten detaillierte Anforderungen, die der künftige Transportbeauftragte für sein Fahrpersonal zu garantieren hat. Nebst fahrtechnischen, tariflichen und sprachlichen Kenntnissen werden auch Streckenkenntnisse, Kenntnisse über Anschlüsse und über das Marktgebiet verlangt. Ferner hat das Personal gepflegt und einheitlich gekleidet aufzutreten und muss als VBG-Fahrpersonal erkennbar sein.

Bereits im Vorfeld der Ausschreibung der bisher von den VBZ erbrachten Leistungen im Glattal wurde mit den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) vereinbart, dass die benötigten Kursfahrzeuge von einem allfälligen neuen Betreiber zwingend zu übernehmen seien. Damit bei den VBZ durch den Verkauf der Busse keine Buchverluste entstehen, wurde der zu bezahlende Preis in den Ausschreibungsunterlagen im voraus festgelegt. Bezüglich der Beschaffung von Reservefahrzeugen wurden vom Verkehrsverbund keine Vorgaben gemacht. Die Fröhlich Reisen AG wird ein älteres Fahrzeug von den VBZ zu dem von den VBZ definierten Verkaufspreis erwerben. Der zwischen den VBG und der Fröhlich Reisen AG abzuschliessende Betriebsvertrag wird alle in den Ausschreibungsunterlagen verlangten Vorgaben und Anforderungen enthalten.

Die ausgeschriebenen Linien liegen grösstenteils im Marktgebiet der VBG. Folglich obliegt die Definition der Qualitätsanforderungen im Bereich der Kundeninformation grundsätzlich den VBG. Die VBG haben sich intensiv mit den Vor- und Nachteilen eines Anschlusses an die Betriebsleitstelle der VBZ auseinandergesetzt, sich jedoch aus Kosten/Nutzen-Überlegungen für die Einführung eines Funksystems entschieden. Für die Kunden kann mit diesem die heutige Qualität beibehalten werden.

Wenig Handlungsbedarf besteht für Auflagen hinsichtlich der betrieblichen Sicherheit. Das Strassenverkehrsgesetz, die Automobilkonzessionsverordnung, das Arbeitszeitgesetz sowie weitere Erlasse des Bundes und des Kantons lassen den Transportunternehmen wenig Spielraum. Im Übrigen haften die Transportunternehmer grundsätzlich für alle Unfallschäden und deren Folgekosten, die auf die Erbringung der betrieblichen Leistungen zurückzuführen sind. Nach Artikel 63 des Strassenverkehrsgesetzes darf kein Fahrzeug in den öffentlichen Ver-

kehr gebracht werden, bevor eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist. Die ergänzende Kaskoversicherung ist dagegen nicht vorgeschrieben, das Risiko trägt der Transportunternehmer. Die Offerten haben die Versicherungsbeiträge und allfällige Restrisiken wie Selbstbehalte, Franchisen sowie nicht versicherte Risiken abzudecken. Diese Regelung entspricht der bisherigen Finanzierungspraxis gegenüber den privaten Transportunternehmen.

Grundlagen für die steuerliche Liegenschaftsbewertung 1997 (KR-Nr. 353/1996)

Johann Jucker (SVP, Neerach) hat am 2. Dezember 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Die Berechnungsgrundlagen für die steuerliche Neubewertung von Liegenschaften und die Festsetzung der Eigenmietwerte, gültig ab 1. Januar 1997, liegen den Gemeinden vor.

In diesem Zusammenhang stelle ich der Regierung folgende Fragen:

1. Wie haben die beauftragten Sachverständigen die Lageverhältnisse vor Ort überprüft?
2. Wie wurde im Sinne der regierungsrätlichen Weisung vom 21. August 1996 der gebotenen Zurückhaltung Nachachtung verschafft?
3. Wie wurde bei der Ermittlung der steuerlich massgebenden Landwerte die Markttendenz gewichtet?
4. Weshalb konnten sich die Gemeinden zur Preisbandbreite in ihrem Gebiet nicht äussern, obwohl dies in der erwähnten Weisung ausdrücklich vorgesehen ist?

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

1. Gemäss der Weisung des Regierungsrates an die Steuerbehörden über die Bewertung von Liegenschaften und die Festsetzung der Eigenmietwerte vom 21. August 1996 (Weisung 1996) werden, abgesehen von den landwirtschaftlichen Liegenschaften, die zum Ertragswert bewertet werden, vier Bauland-Kategorien unterschieden, für welche die steuerlich massgebenden Landwerte nach unterschiedlichen Methoden festgelegt werden. Dabei gilt im wesentlichen folgendes:

Bauland für Mehrfamilienhäuser und Stockwerkeigentum:

- Unüberbautes Land: Für jede Gemeinde wird eine Preisbandbreite festgelegt. Innerhalb einer Gemeinde werden die Grundstücke bestimmten Lageklassen zugeordnet, wobei eine Gemeinde in der Regel drei bis fünf Lageklassen aufweist. Im Rahmen der Preisband-

breite wird für jede Lageklasse der steuerlich massgebende Landwert festgelegt (Ziffer 8 Weisung 1996).

- Überbautes Land: Hier ist weiter zu unterscheiden:
 - Stockwerkeigentum zu Wohnzwecken: Bei der Ermittlung des Vermögenssteuerwertes ist auf den steuerlich massgebenden Landwert abzustellen, wie er für entsprechendes unüberbautes Bauland für Mehrfamilienhäuser und Stockwerkeigentum gilt, wobei dem Umstand der Überbauung durch einen Einschlag von 20 Prozent Rechnung zu tragen ist (Ziffer 19 Weisung 1996).
 - Mehrfamilienhäuser: Bei diesen entspricht der Vermögenssteuerwert dem Ertragswert, weshalb sich die Festlegung eines Landwertes erübrigt (Ziffer 28 Weisung 1996).

Bauland für Einfamilienhäuser:

- Unüberbautes Land: Der steuerlich massgebende Landwert beträgt 70 Prozent der entsprechenden Werte für unüberbautes Bauland für Mehrfamilienhäuser und Stockwerkeigentum (Ziffer 9 Weisung 1996).
- Überbautes Land: Bei der Ermittlung des Vermögenssteuerwertes ist auf den steuerlich massgebenden Landwert abzustellen, wie er für entsprechendes unüberbautes Bauland für Einfamilienhäuser gilt, wobei dem Umstand der Überbauung durch einen Einschlag von 20 Prozent Rechnung zu tragen ist (Ziffer 19 Weisung 1996).

Bauland für Geschäftshäuser:

- Unüberbautes Land: Mit einem Zentrum-Peripherie-Modell werden die Gemeinden bestimmten Gemeindetypen zugeteilt. Aufgrund von Vergleichshandänderungen an entsprechendem Bauland werden für die einzelnen Gemeindetypen in der Regel einheitliche Landwerte festgelegt (Ziffer 10 Weisung 1996).
- Überbautes Land: Bei bestehenden Geschäftshäusern entspricht der Vermögenssteuerwert dem Ertragswert, weshalb sich die Festlegung eines Landwertes erübrigt (Ziffer 28 Weisung 1996).

Bauland für industrielle und gewerbliche Bauten:

- Unüberbautes Land: Der Landwert wird nach der gleichen Methode festgelegt, wie sie bei unüberbautem Bauland für Geschäftshäuser gilt (Ziffer 11 Weisung 1996).
- Überbautes Land: Bei der Ermittlung des Vermögenssteuerwertes ist auf den steuerlich massgebenden Landwert abzustellen, wie er für entsprechendes unüberbautes Bauland für industrielle und gewerbli-

che Bauten gilt, wobei dem Umstand der Überbauung durch einen Einschlag von 20 Prozent Rechnung zu tragen ist (Ziffer 40 Weisung 1996).

Gegenstand der vorliegenden Fragen bilden offenbar zum einen die Landwerte für unüberbautes Bauland für Mehrfamilienhäuser und Stockwerkeigentum und zum anderen die aus diesen Werten abgeleiteten Landwerte, auf die bei erstelltem Stockwerkeigentum wie auch bei unüberbautem und überbautem Bauland für Einfamilienhäuser abzustellen ist. Mit der Ermittlung der Landwerte, insbesondere auch der Preisbandbreiten, war die Firma Wüest & Partner, Zürich, beauftragt worden.

2. Für die Einteilung des Gemeindegebiets in die massgebenden Lageklassen waren im wesentlichen die folgenden Faktoren ausschlaggebend: Immissionen, Aussicht/Besonnung, Infrastruktur, Verkehrsanbindung und Zone/Umgebung. Die Einteilung erfolgte zunächst aufgrund der Gemeindeübersichtspläne (Massstab 1:5000), der Zonenpläne, der Erschliessungs- und Verkehrspläne, von weiteren Sondernutzungsplänen, der Bauordnungen, des Strassenlärmkatasters sowie der Fluglärmbelastung. In einem zweiten Schritt wurde die so gewonnene Einteilung von Mitarbeitern der Firma Wüest & Partner vor Ort überprüft. Daraufhin folgte in einem dritten Schritt eine weitere Überprüfung durch Experten des Schweizerischen Verbandes der Immobilientreuhänder (SVIT), Sektion Zürich. Auch diese Experten haben die Einteilung der Lageklassen teilweise vor Ort überprüft. Schliesslich wurden die Gemeindepläne mit der so bereinigten Lageklasseneinteilung den Gemeinden zur Vernehmlassung zugestellt. Die eingegangenen Stellungnahmen der Gemeinden führten teilweise zu weiteren Anpassungen. In einem kleineren Teil der Gemeinden führte die Firma Wüest & Partner mit den zuständigen Gemeindebehörden eingehende Aussprachen durch.

3. Bei der Ermittlung der Preisbandbreiten in den Gemeinden wurde zwar von den effektiven Marktverhältnissen ausgegangen. Die schliesslich massgebenden Werte, einschliesslich des Einschlags von 20 Prozent für überbautes gegenüber unüberbautem Land (siehe Übersicht in Ziffer 1), wie auch die Regeln für die Ermittlung der Zeitbauwerte wurden jedoch so festgelegt, dass die Vermögenssteuerwerte wie auch die Eigenmietwerte von Einfamilienhäusern und Stockwerkeigentum gemäss den Berechnungen der Firma Wüest & Partner aufgrund von entsprechenden Vergleichsobjekten (veräusserte bzw. vermietete Objekte) durchschnittlich nur rund 60 Prozent der Marktwerte ausma-

chen. Dieses Ergebnis gilt im Übrigen auch für die Vermögenssteuerwerte von Mehrfamilienhäusern.

4. Die für jede Gemeinde festgelegten Preisbandbreiten beruhen unter anderem auf umfassendem und neuestem Datenmaterial zu Veräusserungs- und Mietpreisen in den Jahren 1994 und 1995. Zudem wurden, wie erwähnt, die Preisbandbreiten und auch die Landwerte für die einzelnen Lageklassen so festgelegt, dass die Vermögenssteuerwerte wie auch die Eigenmietwerte durchschnittlich nur rund 60 Prozent der Marktwerte betragen (siehe Ziffer 3). Damit ist aber auch allfälligen Reduktionen auf dem Liegenschaftenmarkt, die erst in naher Zukunft eintreten, hinreichend Rechnung getragen worden.

5. Es trifft zu, dass gemäss Ziffer 7 Abs. 1 Weisung 1996 die steuerlich massgebenden Landwerte in Zusammenarbeit mit den Gemeinden durch Sachverständige, die von der Finanzdirektion beauftragt werden, festgelegt werden. Dabei bestand jedoch von vornherein die Absicht, die Preisbandbreiten für alle Gemeinden nach gleichen, einheitlichen Kriterien festzulegen. Hingegen sollte es Sache der Gemeinden sein, bei Bedarf entsprechendes Grundlagenmaterial zur Verfügung zu stellen, und insbesondere wurden sie bei der Festlegung der Lageklassen miteinbezogen.

Schwerpunkte der Zürcher Fachhochschulen in den Bereichen Forschung und Entwicklung (KR-Nr. 354/1996)

Dr. Ueli Mägli (SP, Zürich) und Doris Gerber-Weeber (SP, Zürich) haben am 2. Dezember 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Gegenwärtig läuft zum Entwurf für ein kantonales Fachhochschulgesetz eine Vernehmlassung. Dabei ist es von Interesse, welche Schwerpunkte der Kanton Zürich (allenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Kantonen) beim Aufbau von Fachhochschulen setzen will. In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Bildungsinstitutionen sollen im Kanton Zürich (allenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Kantonen) in den Bereichen Technik, Wirtschaft, Soziales, Gesundheit, Kunst, Musik und Gestaltung den Status von Fachhochschulen erhalten? Falls dies noch nicht entschieden ist, wie weit sind die entsprechenden Verhandlungen bereits gediehen?
2. In welchen Schwerpunktgebieten betreiben die bestehenden Höheren Fachschulen angewandte Forschung und Entwicklung? In wel-

chen Gebieten muss der Bereich Forschung und Entwicklung ausgebaut bzw. aufgebaut werden, um den Standards von Fachhochschulen schulen genügen zu können?

3. Wird bei den Fachhochschulen dem Wissenstransfer zuhanden der Öffentlichkeit und insbesondere der Klein- und Mittelbetriebe die nötige Beachtung geschenkt, so dass durch diese Zusammenarbeit neue innovative Arbeitsplätze entstehen können?
4. Sorgt der Kanton dafür, dass bei Fachgebieten, bei denen bisher nur ein ungenügendes Angebot an Forschung und Entwicklung vorhanden war, neue Projekte angeregt werden, und die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Fachhochschulen gefördert wird?
5. Ist gewährleistet, dass hier eine effiziente Arbeitsteilung angestrebt wird, um die zur Verfügung stehenden Ressourcen gezielt einzusetzen?
6. Bestehen Ideen, wie die Zusammenarbeit zwischen dem Technopark und der Zürcher Fachhochschule Winterthur verbessert werden könnte, damit die Synergien zwischen Theorie und Praxis optimiert werden können?

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

Im Hinblick auf einen Start als Fachhochschule auf Beginn des Schuljahrs 1997/98 hat sich die Erziehungsdirektion für folgende, der Bundesgesetzgebung unterstehende Schulen (Art. 34ter der Bundesverfassung: Ausbildungen in Industrie, Gewerbe, Handel, Landwirtschaft und Hausdienst; sogenannter Biga-Bereich) in zustimmendem Sinn vernehmen lassen: Zürcher Höhere Wirtschafts- und Verwaltungsschule Winterthur (HWV), Technikum Winterthur Ingenieurschule (TWI), Ingenieurschule Zürich (ISZ), Berufsbegleitende Höhere Wirtschafts- und Verwaltungsschule Zürich (Bb HWV), Ingenieurschule Wädenswil (ISW), Zentrum für Kaderausbildung Zürich (ZKZ).

Sobald die Fachhochschulkommission des Biga die Akkreditierungskriterien erarbeitet hat, wird sie die Gesuche prüfen. Der Bundesratsbeschluss über die Genehmigung zur Errichtung und Führung von Fachhochschulen ist für 1997 geplant, wobei Verzögerungen nicht auszuschliessen sind. Er wird für die Schulen des Biga-Bereichs auch die Zuordnung von Schwerpunktgebieten in Forschung und Entwicklung umfassen.

Das Anerkennungsgesuch der Schule für Gestaltung Zürich (SfGZ), die nur teilweise der Bundesgesetzgebung untersteht, bedarf noch einer

Überarbeitung. Es soll im laufenden Jahr über die EDK-Ost an den Bund weitergeleitet werden im Hinblick auf einen Start als Fachhochschule zu Beginn des Schuljahrs 1998/99. Dies ist bedingt durch den noch nicht ganz abgeschlossenen Entscheidungsprozess über Schwerpunktbildungen an den Schulen für Gestaltung der deutschen Schweiz.

Die Verhandlungen mit den Schulen ausserhalb des Biga-Bereichs, von denen einige frühestens ab Schuljahr 1998/99 den Status einer Fachhochschule erlangen dürften, befinden sich mehrheitlich noch im Anfangsstadium.

Der Regierungsrat wird sich im Rahmen der im Frühjahr 1997 geplanten Vorlage für ein kantonales Fachhochschulgesetz eingehend zu den aufgeworfenen Fragen äussern.

Neigezüge zwischen Zürich und Stuttgart (KR-Nr. 355/1996) (gleichzeitige Beantwortung der Interpellation betreffend Bahnverbindungen Zürich–Stuttgart und Zürich–München KR-Nr. 3/1997)

Willy Germann (CVP, Winterthur) hat am 2. Dezember 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Bereits auf den Fahrplanwechsel 1997 ist vorgesehen, die Städte Zürich und Stuttgart dreimal täglich mit Neigezügen zu verbinden.

Entgegen den Erwartungen und Forderungen aller betroffenen Regionen sollen die Neigezüge nicht über Zürich Flughafen–Winterthur geführt werden.

Damit wird eine Gelegenheit verpasst, Zubringerpersonenverkehr zum Flughafen Zürich vermehrt auf die Schiene zu verlagern.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welches waren die Gründe, den Neigezug nicht über Flughafen–Winterthur zu führen, obwohl sogar das Land Baden-Württemberg vehement eine bessere Anbindung seines öffentlichen Verkehrs an den Flughafen Kloten verlangte?
2. Ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit den SBB die Voraussetzungen zu schaffen, um die Neigezüge möglichst bald über Flughafen–Winterthur zu führen (evtl. Investitionen für Kapazitätserweiterungen zwischen Winterthur und Schaffhausen bereits im nächsten Rahmenkredit)?
3. Müsste eine direkte Schnellzugsverbindung zwischen dem wachsenden Wirtschaftsraum Glattal und den Städten Schaffhausen, Sin-

gen, Stuttgart nicht auch als Vorleistung für einen Mittelverteiler im Glatttal angesehen werden?

4. Wie soll der internationale Bahnverkehr im Raum Süddeutschland–Schaffhausen–Winterthur kurzfristig attraktiver gestaltet werden, um wenigstens einen Teil der zu erwartenden Verkehrsströme auffangen zu können? Soll die Strategie des ZVV, wonach u.a. mit Angebotserweiterungen und einer aktiven Marktbearbeitung der Ertrag gesteigert werden soll, auch im Raum Winterthur–Schaffhausen ihre Gültigkeit haben?

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

Die Bahnverbindungen zwischen Zürich und den deutschen Städten Stuttgart und München sollten so verbessert werden, dass sie für den Geschäftsreiseverkehr attraktiv werden und eine mögliche Alternative gegenüber Auto und Flugzeug darstellen können. Dafür muss in erster Linie die Reisezeit zwischen den beiden Städten am Anfang und Ende der Verbindung verkürzt werden. Daneben wäre es wünschenswert, mit den gleichen Leistungen auch für die dazwischenliegenden Orte Verbesserungen zu erzielen, wobei die Verbindungen zwischen den grenznahen Orten Süddeutschlands einerseits und Winterthur und dem Flughafen andererseits im Vordergrund stehen. Da aber für die Fahrt zwischen Schaffhausen und Zürich über Winterthur–Flughafen etwa 10 Minuten mehr Zeit benötigt werden als über Bülach, stehen die beiden Interessen zueinander in Konkurrenz. Dabei ist der schnellen Verbindung zwischen den grossen Städten höhere Priorität einzuräumen. Solange die angestrebten Reisezeitverkürzungen nur teilweise erreicht werden können, ist es wenig sinnvoll, sie durch Umwegfahrten wieder preiszugeben. Wenn sich zeigen sollte, dass sich über die längere Strecke tatsächlich ein grösseres Marktpotential erschliessen lässt, wäre der Regierungsrat bereit, die Prioritäten zu überdenken.

Die deutsch-schweizerische Vereinbarung ist vom Regierungsrat des Kantons Zürich weder formuliert noch unterzeichnet worden. Er hat darum die darin erwähnten Reisezeiten auch nicht gegenüber Dritten zu vertreten. Er erachtet die angestrebten Fahrzeiten aber als sinnvolle Zielsetzungen, zu deren mittelfristiger Erreichung die Bahnen und die Unterzeichnerstaaten möglichst rasch die nötigen Massnahmen einleiten sollten. Da der Regierungsrat weder die Planung noch die Finanzierung internationaler Eisenbahnlinien als eine Aufgabe des Kantons erachtet, kann er sich nicht verbindlich zu den Realisierungszeiten äus-

sern. Er ist aber gewillt, den Bund und die SBB bei ihren Anstrengungen zur Erreichung der gesteckten Ziele zu unterstützen.

Auf der Strecke zwischen Zürich und München wird in einem ersten Schritt voraussichtlich noch vor dem Jahr 2000 durch den Einsatz von Neigezügen und einigen Anpassungen an den Sicherungsanlagen eine Reisezeitverkürzung von etwa einer halben Stunde erreicht werden können. Die Fahrzeit wird dann noch etwa 3 Stunden 30 Minuten bis 3 Stunden 40 Minuten betragen. Zur Erreichung des angestrebten Ziels von 3 1/4 Stunden sind dann noch grössere bauliche Massnahmen nötig, insbesondere im Raum Lindau und auf dem österreichischen Abschnitt sowie die im Rahmen von Bahn 2000 vorgesehenen Massnahmen für den Einsatz von Neigezügen zwischen Winterthur und St.Gallen.

Zwischen Zürich und Stuttgart soll noch 1997 mit drei Zugsparen täglich und 1998 oder 1999 im Zweistudentakt eine Reisezeit von etwa 2 Stunden 40 Minuten angeboten werden. Dies sind 20 Minuten weniger als die geltende Normalreisezeit und 10 Minuten weniger als der gegenwärtig schnellste Zug. Das in der Vereinbarung gesteckte Ziel von 2 1/4 Stunden ist auf dieser Achse schwieriger zu erreichen und erfordert aufwendigere Massnahmen, die nur langfristig verwirklicht werden können. Zu diesen gehören beispielsweise ein grossangelegtes neues Konzept im Raum Stuttgart, die nicht unbestrittene Umfahrung der heutigen Spitzkehre in Singen und weitere Streckenausbauten auf deutschem Gebiet.

Die Gründe für die Führung der Neigezüge der Stuttgarter Linie über Bülach liegen neben der bereits erwähnten Fahrzeit vor allem bei wirtschaftlichen Überlegungen der Bahnen. In beiden betroffenen Ländern besteht für diese Züge eine beachtliche nationale, nicht grenzüberschreitende Nachfrage, während der noch bescheidene grenzüberschreitende Verkehr mit dem Angebot der schnelleren Züge erst entwickelt werden muss. Die Führung über Bülach erlaubt es, vorläufig den bestehenden Studentakt zu übernehmen, ohne dass zusätzliche Zugkilometer produziert werden müssen, welche das wirtschaftliche Ergebnis in Frage stellen würden.

Die um 10 Minuten längere Fahrzeit über den Flughafen würde nicht nur eine Reisezeitverlängerung zwischen Schaffhausen und Zürich um 25% bedeuten und darum ein Parallelangebot über Bülach nötig machen. Sie wirkt sich auch nachteilig auf den wirtschaftlichen Rollmaterialeinsatz aus, weil beim Zweistudentakt deswegen eine zusätzliche

Neigezugeinheit erforderlich würde. Diese wirtschaftlichen Gründe würden ihre Gültigkeit auch behalten, wenn die Kapazitätsengpässe zwischen Zürich und Oerlikon und zwischen Hürlistein und Winterthur durch Investitionen im Rahmen einer weiteren Etappe von Bahn 2000 beseitigt werden könnten.

Weil es sich beim Mittelverteiler Glattal vor allem um einen Bestandteil des Regionalverkehrs im Grossraum Zürich handelt, kann das an den Bedürfnissen des nationalen und insbesondere des internationalen Verkehrs orientierte Neigezugangebot keine Vorleistung zum Mittelverteiler darstellen. Eine direkte Schnellzugsverbindung mit dem Neigezug zwischen dem wachsenden Wirtschaftsraum Glattal und den Städten Schaffhausen, Singen und Stuttgart könnte jedoch den Mittelverteiler Glattal im Sinne einer Transportkette ergänzen, wenn sich am Flughafen oder in Oerlikon ein Anschluss herstellen liesse.

Als internationales Angebot liegt die Verbindung Zürich–Schaffhausen–Stuttgart nicht im Verantwortungsbereich des Zürcher Verkehrsverbundes. Es ist jedoch selbstverständlich, dass mit diesem Angebot Kundenbedürfnisse abgedeckt werden sollen und mit gewissen Mehrerträgen gerechnet werden kann. Aus unternehmerischer Sicht ist aber nicht nur der Ertrag eine wichtige Zielgrösse, sondern auch dessen Verhältnis zu den Kosten. Auch im Raum Winterthur–Schaffhausen steht ein allfälliges Schnellzugsangebot in Konkurrenz zu anderen Forderungen, deren Erfüllung ebenfalls vom Verhältnis zwischen den Ertragserwartungen und den Mehrkosten abhängig gemacht werden muss.

Fristerstreckungsgesuch

Ratspräsidentin Esther Holm: Der Regierungsrat hat uns ein Fristverlängerungsgesuch betreffend Motion Bahntransport für Luftfrachtersatzverkehr, KR-Nr. 176/1994 zugestellt. Ich schlage Ihnen die Zuweisung an die GPK vor. Sie sind damit einverstanden.
Zuweisung an die GPK.

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Das Protokoll der 92. Sitzung vom 13. Januar 1997, 8.15 Uhr.
- Das Protokoll der 97. Sitzung vom 10. Februar 1997, 8.15 Uhr.

2. Volksinitiative «Wohnschutz-Initiative» (Überweisung an den Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung)

KR-Nr. 313/1996

Ratspräsidentin Esther Holm: Der Regierungsrat hat festgestellt, dass die Initiative die Zahl von 10'292 gültigen Unterschriften aufweist und damit als Volksinitiative zustande gekommen ist. Er hat gleichzeitig die Frage der Gültigkeit überprüft. Er beantragt keine Ungültigkeitserklärung.

Ich beantrage Ihnen, diese Volksinitiative dem Regierungsrat zu Bericht und Antrag zu überweisen. Sie sind damit einverstanden.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Beschluss des Kantonsrates über die Zahl der Mitglieder der Bezirksgerichte Zürich und Pfäffikon (Antrag des Obergerichts vom 18. September 1996 und gleichlautender Antrag der Justizverwaltungskommission vom 4. Dezember 1996) 3533

Ratspräsidentin Esther Holm: Zu diesem Geschäft begrüsse ich den Präsidenten des Obergerichts, Herrn Dr. Hans Schmid.

Dr. Hans-Jakob Mosimann (SP, Winterthur), Präsident der Justizverwaltungskommission: Sie entnehmen den Unterlagen zu diesem Geschäft, dass uns das Obergericht beantragt, eine Anzahl Ersatzrichterrinnen- und -richterstellen umzuwandeln in ordentliche Richterinnen und Richterstellen, nämlich am Bezirksgericht Zürich deren neun und am Bezirksgericht Pfäffikon eine. Ich kann es vorwegnehmen, die Justizverwaltungskommission ist einstimmig der Meinung, dass dem Antrag zuzustimmen sei. Wir haben trotzdem etwas Zeit für dieses Geschäft aufgewendet, weil nämlich im Vorfeld der Vorlage kritische Stimmen laut wurden, die darauf hinwiesen, dass verschiedene Erlasse der letzten Jahre, auch durch diesen Rat, beschlossen worden sind, mit denen eine gewisse Rationalisierung in der Justiz- und Rechtspflege in Aussicht gestellt worden ist. Die Frage steht verständlicherweise im Raum, wann und wie gewisse Effekte, die vor einigen Jahren und noch

vor kürzerer Zeit versprochen worden sind, dann einmal sichtbar würden.

Die Kommission hat sich überzeugen lassen, dass diese Vorlage nicht unbedingt das geeignete Objekt ist, um bereits Früchte der Rationalisierungssaat zu ernten, wenn Sie die Bemerkung so erlauben. Wir haben uns aber als Kommission vorgenommen, das Thema im laufenden Jahr zusammen mit den Gerichten aufzugreifen und der Frage möglichst systematisch nachzugehen, ob und wo denn Rationalisierungseffekte erzielt worden sind, wo solche noch denkbar wären und deshalb zu erzielen seien in Zukunft. Das Thema ist bei der Kommission deponiert, das möchte ich all denjenigen sagen, denen das erfreulicherweise ein Anliegen ist, es ist auch ein Anliegen der Kommission.

Zurück zur Vorlage: Eintreten und Zustimmung ist kommissionsseits unbestritten und ich empfehle Ihnen, als Rat dasselbe zu tun.

Eintreten ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt wurde.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I; II; III

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 111 : 0 Stimmen nach Einsicht in einen Antrag des Obergerichts:

- I. Mit sofortiger Wirkung wird die Zahl der Mitglieder des Bezirksgerichts Zürich auf 62 und die Zahl der Mitglieder des Bezirksgerichts Pfäffikon auf sechs festgesetzt.
- II. Veröffentlichung im Amtsblatt und in der Gesetzessammlung.
- III. Mitteilung an das Obergericht zum Vollzug.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Besondere Bauverordnung I, Energieverordnung (Änderung) (Antrag des Regierungsrates vom 8. Mai 1996 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 19. Dezember 1996) 3502

Dr. Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti), Präsidentin der vorbereitenden Kommission: Am 25. Juni 1995 stimmten Zürcherinnen und Zürcher der Revision des Energiegesetzes zu. Die neuen Bestimmungen sind teilweise seit Januar 1996 in Kraft. Andere Neuerungen machen eine Anpassung auf Verordnungsstufe notwendig, die laut Gesetzestext vom Kantonsrat genehmigt werden müssen.

Es betrifft dies Bestimmungen in der Besonderen Bauverordnung I und in der Energieverordnung, deren Änderungen wir heute zu beraten haben.

Bei den vorgeschlagenen Verordnungsänderungen wurden vor allem folgenden Kriterien als wichtig erachtet:

1. Vollzugaufwand und Nutzen sollten in einem vernünftigen Verhältnis stehen.
2. Es galt einfache und praktikable Lösungen zu finden.
3. Es wurde bewusst darauf verzichtet, allzu viele Details zu regeln, sondern Einzelfälle sollen von der Baudirektion speziell bearbeitet werden.
4. Es wurde darauf geachtet, die Eigenverantwortung der Energieverbraucher anzusprechen.

Bei der Verarbeitung des Revisionsentwurfes wurden sowohl die betroffenen Vollzugsbehörden als auch die mit den diversen Themen befassten Fachorganisationen miteinbezogen, um einen möglichst sinnvollen und praxisnahen Vollzug der Bestimmungen des neuen Energiegesetzes zu gewährleisten.

Ich gebe Ihnen nun eine kurze Übersicht über die vorgeschlagenen Änderungen:

1. Besondere Bauverordnung I:

In den zu ändernden §§ 42 bis 44 geht es um Regelungen zur Verbrauchsabhängigen Heiz- und Warmwasserkostenabrechnung (VHKA). Geregelt werden zum einen die Definition der Wärmebezüger und zum anderen die Ausnahmen von der Installationspflicht und der vorgeschriebenen Verrechnung der Wärmekosten.

Ich erinnere Sie daran, dass die Pflicht zur VHKA bei der Revision des Energiegesetzes der grosse Zankapfel war.

Auf die Vorbehalte der Gegnerschaft wurde in der vorliegenden Verordnungsänderung insofern Rücksicht genommen, dass grosszügige Ausnahmen vorgesehen wurden und besonderes Gewicht auf einen für die Gemeinden einfach zu handhabenden Vollzug gelegt wurde. In Fällen, wo eine Installation von Geräten zur Erfassung der VHKA zu grossem technischen und finanziellen Aufwand geführt hätte, wurde auf eine diesbezügliche Vorschrift verzichtet. Der zahlenmässig wichtigste Fall betrifft Altbauten mit Boden- oder Deckenheizungen.

Ich möchte Sie an dieser Stelle auch daran erinnern, dass heute nicht der Grundsatz VHKA in Altbauten zur Diskussion steht. Diese Frage wurde bei der Revision des Energiegesetzes entschieden und vom Stimmvolk auch in Kenntnis der Kontroverse zu diesem Thema bejaht. Die VHKA in Altbauten wird also im zürcherischen Energiegesetz verlangt, ebenso im Energienutzungsbeschluss des Bundes und im Entwurf zum Energiegesetz des Bundes.

In der heutigen Diskussion kann es also nur darum gehen, zu beurteilen, ob die gesetzlich vorgeschriebene Pflicht in dieser Art und Weise nun sinnvoll umgesetzt wird und um etwas anderes geht es hier nicht mehr.

Wir gehen weiter zu § 45: Hier geht es um eine Anpassung der gesetzlichen Grundlagen an neuere technische Möglichkeiten und praktische Erfahrungen im Bereich der Klimaanlage.

In den §§ 46 und 47 werden Vorschriften für Freiluft- und Hallenbäder, die neu im Energiegesetz abschliessend geregelt sind, weggelassen.

§ 47 a betrifft den im Energiegesetz für Neubauten geregelten Höchstanteil von 80 Prozent der Energie, die mit nicht erneuerbaren Energiequellen gedeckt werden darf. Der zulässige Energiebedarf für Heizung und Warmwasser ist in den Wärmedämmvorschriften der Baudirektion und der SIA-Normen geregelt. Um den Vollzug zu vereinfachen, wurde in der Baudirektion eine nicht abschliessende Liste von Standardlösungen erarbeitet. Daneben bleiben selbstverständlich weitere, individuelle, technische Lösungen möglich.

§ 48 a und b: Hier geht es um die Festlegung von Details für Grossverbraucher, die aufgrund des neuen Grossverbrauchermodells des Energiegesetzes nicht die Einhaltung von Einzelvorschriften, sondern generelle Ziele betreffend ihres Energieverbrauchs erfüllen wollen. Die zu erfüllenden Ziele werden vom Regierungsrat im Energieplanungsbe-

richt festgelegt und sind auf eidgenössische Ziele, beispielsweise Energie 2000, abgestimmt.

§ 48 c regelt Ausnahmen von der Pflicht der Wärmerückgewinnung bei Lüftungsanlagen.

2. Energieverordnung:

§ 16 a regelt die im Energiegesetz vorgeschriebene Subventionierung der Energiegewinnung aus Holz und Oberflächengewässern. Es ist vorgesehen, dass aus Gründen der knappen Staatsfinanzen nur grössere Anlagen unterstützt werden, das heisst Anlagen ab etwa 50 bis 60 Wohnungen. Die Anlagegrösse halbiert sich bei Beteiligung der Gemeinde, das heisst, dort werden schon Anlagen ab etwa 30 Wohnungen unterstützt. Die Höhe der Subvention ist nicht von den Investitionskosten, sondern von der gelieferten Energiemenge, von der Höhe der Schadstoffemission und bei Beteiligung der Gemeinde vom Finanzkraftindex abhängig.

Soweit die Übersicht über die Änderungen.

Die vorberatende Kommission beschloss, mit 13 : 2 Stimmen dem Kantonsrat Zustimmung zu den Änderungen zu beantragen.

Von den Gegnern der Vorlage wurden neben einer grundsätzlichen Ablehnung der VHKA in Altbauten auch diverse Vorbehalte gegen die Praktikabilität der vorgeschlagenen Lösungen vorgebracht. Nach Auskunft des ATAL konnten sich jedoch die involvierten Fachorganisationen mit den vorgesehenen Regelungen einverstanden erklären. Die Kommissionsmehrheit meint, dass die Verordnungsänderungen eine notwendige und sinnvolle Anpassung an das neue Energiegesetz darstellt und beantragt Ihnen deshalb Zustimmung.

Erlauben Sie mir bitte noch, den Standpunkt der Grünen Fraktion zu dieser Vorlage kurz darzustellen. Mit der vorgeschlagenen Regelung ist die Grüne Fraktion soweit einverstanden, wenn uns auch die zum Teil grosszügigen Ausnahmen bei der VHKA schmerzen. Wir meinen, dass die durchschnittlich erwartete Energieeinsparung von etwa 14 Prozent mit dieser grosszügigen Ausnahme wahrscheinlich nicht zustande kommen wird.

Ein Punkt, auf den wir unser Augenmerk ebenfalls richten werden, ist der Vollzug der Regelung zum Grossverbrauchermodell. Es muss sichergestellt sein, dass die zu erfüllenden Ziele nicht allzu tief angesetzt werden.

Wichtig sind uns auch die Beiträge an die Förderung der Energiegewinnung aus Holz und Oberflächengewässern. Aus Spargründen sind heute die Hürden für eine Unterstützung nach unserer Meinung ausserordentlich hoch. Wir möchten deshalb vor einer zukünftigen Kürzung der an sich schon kleinen Beiträge hier warnen. Wir werden uns bestimmt dafür einsetzen, dass dies nicht passiert. Das CO₂-Problem und die Luftreinhaltung verlangen, dass nicht noch eine zusätzliche Kürzung, sondern in Zukunft vielmehr eine Steigerung dieser Unterstützungsbeiträge notwendig wird.

In diesem Sinne und mit diesen Vorbehalten unterstützt die Grüne Fraktion die Vorlage, und ich bitte Sie, dasselbe zu tun.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Der Kanton Zürich hat in weiser Voraussicht gehandelt, als er damals ein modernes, zeitgemässes Energiegesetz verabschiedet hat. Auf Bundesebene steht jetzt eine Kantonalisierung der Energiegesetzgebung in weiten Teilen bevor. Sie wissen ja, dass der Rat und die Parlamentskammern im Frühling darüber entscheiden werden. Es ist kaum mehr zu ändern, dass die Kantone künftig vermehrt im Energiebereich ein Wort zu sagen haben.

Insofern hat Zürich nun das Richtige gemacht, ein gutes Energiegesetz. Ich denke, es geht nun darum zu suchen, ob die Verordnung diesen Weg beschreitet. Wenn man diese Verordnung ansieht, dann darf man sagen, sie ist als geglückter Wurf zu betrachten. Wieso das? Es sind folgende Punkte:

1. Die Regierung oder vielmehr der Baudirektor haben die richtigen Ziele gesetzt, indem man klar gesagt hat, Vollzugaufwand und Nutzen müssen in einem vernünftigen Verhältnis stehen, das ist der Fall.
2. Es braucht einfache, handhabbare Lösungen.
3. Nur die wichtigsten Details sind zu regeln. Es soll auch die Regierung die Möglichkeit haben, in Einzelfällen etwas zu entscheiden.
4. Die Eigenverantwortung des Energieverbrauchers ist ganz wichtig. Vier Kernpunkte, die gut sind, die in dieser Verordnung auch tatsächlich realisiert wurden.

Ein Punkt, der zum Gelingen geführt hat, ist die Tatsache, dass man Fachleute einbezogen hat. Diese haben mitgeprüft, ob die technische Machbarkeit vorhanden ist, ob die Einfachheit gegeben ist und insbesondere, ob die Verständlichkeit vorhanden ist.

Ein weiterer Punkt, der zum Gelingen beigetragen hat, ist der Inhalt. Einerseits wurden gute Definitionen – verständliche Definitionen – eingefügt, zum Beispiel zum Bereich Wärmebezügler. Andererseits hat es genügend Ausnahmen, die dafür sorgen, dass die Verordnung und damit auch das Gesetz verhältnismässig ist. Ich denke insbesondere an die Ausnahmen im Bereich der VHKA. Es sind wirklich wichtige Ausnahmen vorhanden. Auch bezüglich der Installationspflicht von Wärmerückgewinnungsanlagen ist nur dann ein Zwang gegeben, wenn es verhältnismässig und wirtschaftlich ist. Ganz entscheidend ist der Einbezug der erneuerbaren Energien. Derjenige, der beispielsweise bei einer Klimaanlage die Kälte mit erneuerbaren Energien bewirkt, ist vom Bedürfnisnachweis befreit. Also ganz klar, die erneuerbaren Energien werden sinnvoll einbezogen. Aufgrund dieser mustergültigen Verordnung kann man sagen, dass sie der modernen Gesetzgebung entspricht. Die CVP kann beherzt dieser Verordnung zustimmen. Ich bitte Sie, das Gleiche zu tun.

Hans Rutschmann (SVP, Rafz): Die Änderung der Energieverordnung ist notwendig, weil wir vor zwei Jahren das Energiegesetz geändert haben. Die SVP wird dieser Änderung der Verordnung zustimmen. Allerdings hat die vorliegende Verordnung für mich einen kleinen Schönheitsfehler. Bei der Beratung des Energiegesetzes wurde über zwei Punkte besonders heftig gestritten:

1. Bei der verbrauchsabhängigen Heizkostenabrechnung.
2. Bei dem maximal zulässigen Höchstanteil von nicht erneuerbarer Energie bei Neubauten.

Beide Punkte sind in der Energieverordnung nun noch genauer definiert worden. § 10 a des Energiegesetzes legt fest, dass maximal 80 Prozent des zulässigen Energiebedarfes bei Neubauten durch nicht erneuerbare Energien gedeckt werden dürfen. Der restliche Energiebedarf ist durch eine vermehrte Wärmedämmung oder durch alternative Energien abzudecken. Über den Prozentsatz hat man seinerzeit in der Kommission und auch hier im Rat ausgiebig diskutiert. Es gab seinerzeit auch eine Kampfabstimmung. In § 47 a der geänderten Verordnung wird nun der zulässige Energiebedarf für Neubauten mittels den Wärmedämmvorschriften und Standardlösungen definiert, welche die Baudirektion selbständig festsetzt; dies im Gegensatz zu Äusserungen im Rahmen der Beratungen des Energiegesetzes. Damals glaubte man, diese Werte würden abschliessend in der Energieverordnung festgeschrieben. Das

heisst: In dieser wichtigen, umstrittenen Frage entscheidet nun nicht der Kantonsrat, sondern die Baudirektion in alleiniger Kompetenz. Mit dieser Kompetenzdelegation könnte die Verwaltung die Auswirkungen von § 10 a des Energiegesetzes theoretisch jederzeit verschärfen oder mildern. Das Gesetz verweist auf die Verordnung, und die Verordnung verweist auf die Baudirektion. Bei allem Vertrauen in die Direktion und auch in das ATAL, hier kaufen wir die Katze im Sack.

Persönlich finde ich diese Regelung etwas unglücklich. Die übrigen Regelungen in der geänderten Verordnung sind jedoch sinnvoll, notwendig und aus unserer Sicht problemlos. Trotz diesem Schönheitsfehler bei § 47 a bitte ich Sie im Namen der SVP, der Verordnung zuzustimmen.

Ulrich Isler (FDP, Seuzach): Es besteht kein Zweifel darüber, dass im Baugewerbe Energie gespart werden muss und kann. Mit der Teilkraftsetzung per 1.1.1996 hat der Regierungsrat die Änderung des Energiegesetzes eingeleitet. Sinnvolle Sanierungen von Altbauten sind deshalb auf dieser Basis bereits im Gang. Trotzdem sind die verbleibenden Bestimmungen noch nicht in Kraft gesetzt. Wir müssen die gesetzlichen Vorgaben auf Verordnungsstufe konkretisieren. Die Kommission hat dies im Sinne eines Musterschülers getan, wie dies leider im Kanton Zürich sehr oft üblich ist. Ich sage dies deshalb, weil die eidgenössischen Räte keine Fristen für die individuelle Heizkostenabrechnung festgelegt haben. Wir haben, wie es eben für Musterschüler gültig ist, eine solche Frist von nur fünf Jahren. Die eidgenössischen Räte haben deshalb auf die Definition einer Frist verzichtet, weil Fachleute das Verhältnis von Kosten und Nutzen bei der verbrauchsabhängigen Wärmemessung sehr unterschiedlich beurteilen. Wenn bei den rund 400'000 Wohnungen im Kanton Zürich, wie es jetzt vorgeschrieben ist, die Heizkessel saniert sind, die Gebäudehülle optimal isoliert ist und die schlechten Fenster ersetzt sind, gibt es nur noch sehr wenig zu messen.

In den Städten Winterthur und Zürich hat der gemeinnützige, genossenschaftliche Wohnungsbau eine sehr starke Tradition. Dieser Wohnungsbau – genossenschaftlich und gemeinnützig – ist nicht gewinnorientiert. Man stellt aber gerade in diesen Kreisen fest, dass staatliche Auflagen die Betriebskosten, welche auf die Mieter abgewälzt werden müssen, stets zunehmen. Ich zitiere aus einem Schreiben dieser Genos-

senschaftsvereinigung, des Schweizerischen Verbandes für Wohnungswesen:

1. Die minimalen Einsparungen der verbrauchsabhängigen Heizkostenmessung stehen in keinem Verhältnis zu den damit verbundenen Mietzinserhöhungen.
2. Verschimmelte Wände, weil viele Mieter aus Spargründen nicht lüften, sind die Folge dieser Verordnung.
3. Wiederkehrende Aufwendungen für Wartung, Ablesung, sowie Ablesung bei Mieterwechsel und Auswertung der Verbrauchsdaten verursachen sehr grosse Kosten.

Sicher erstaunt es Sie auch zu hören, dass die etwa 15 Kunsteisbahnen und Eisfelder nicht in diesem Gesetz erfasst werden, obwohl jedermann weiss, dass in den Übergangszeiten diese Gebäude geradezu Energieschleudern darstellen. 15 Eisfelder verbrauchen einen Gegenwert von ca. 2500 sanierten Wohnungen. Es ist nicht einsehbar, wieso hier eine Ausnahme gemacht und die Energie von 15 Anlagen nicht gemessen und eingeschränkt wird. Dass man den Aufwand auf 2500 Wohnungen verteilt, das scheint offenbar selbstverständlich zu sein. Fachleute wissen zudem, dass unsere Gebäudehüllen, vor allem wenn Lifte eingebaut sind, grosse Lecks aufweisen, weil die Liftschächte durch Öffnungen, welche die Verordnung vorschreibt, direkt ausgekühlt werden und wir es hier mit dem Umkehrprinzip des Tauchsieders zu tun haben. Auch hier werden die Massnahmen, wo sie sich lohnen würden, nicht getroffen. Die Verwaltung verspricht zudem, in der Verordnung den Schnitt zwischen vernünftig und unvernünftig, bezogen auf den Sanierungsaufwand, sehr ernst zu nehmen. Ich hätte erwartet, dass die Verwaltung genau definiert, was technisch und betrieblich verhältnismässig ist.

Ich komme zum Schluss: Wir müssen und können unsere Gebäude besser isolieren. Wo sinnvoll, muss die Wärme auch zurückgewonnen werden. Wir dürfen aber den administrativen und verwaltungstechnischen Aufwand nicht derart strapazieren, dass statt gespart, die Mietzinse steigen.

Die FDP-Fraktion empfiehlt Ihnen mehrheitlich, die Vorlage abzulehnen.

Liliane Waldner (SP, Zürich): Es handelt sich bei der Energieverordnung eher um ein technisches Geschäft. Es geht darum, das vom Volk angenommene revidierte Energiegesetz in Teilen zu konkretisieren und zu vollziehen. Wir konnten uns in der Kommission vom Baudirektor

und der Verwaltung überzeugen lassen, dass die Verwaltung sorgfältig vorbereitet wurde. Die verschiedenen Interessengruppen und Fachverbände wurden zu den betreffenden Regelungen zu Besprechungen beigezogen und angehört. Auch bei den detaillierten Regelungen, die aufgrund der vom Kantonsrat heute genehmigten Verordnung getroffen werden, können sich nach Auskunft der Baudirektion die einzelnen Fachverbände vernehmen lassen. Ich erachte dies als wichtig, ein Gesetz kann auf dem Papier noch so gut sein, entscheidend ist dessen Vollzug. Eine offene Informationspolitik und der Einbezug der verschiedenen Interessengruppen begünstigen die Umsetzung des Gesetzes in die Alltagswirklichkeit. Dies ist um so wichtiger, als es in diesem Gesetz respektive der Verordnung auch umstrittene Punkte gibt, wie die Verbrauchsabhängige Heizkosten- und Warmwasserabrechnung.

Die Verordnung kommt zur richtigen Zeit. Sie darf auch als gewerbefreundlich betrachtet werden. Wir erwarten einen günstigen Beschäftigungseffekt, vor allem, weil mit der Verordnung beispielsweise das neue Grossverbrauchermodell und der zulässige Höchstanteil an nicht erneuerbaren Energien konkretisiert und in Kraft gesetzt werden. Es ist ferner zu hoffen, dass die vorgesehene Subventionierung der Nutzung von Holzenergie oder Wärme aus Oberflächengewässern und gebäudeexternen Industrieprozessen, angesichts des Spardrucks der öffentlichen Hand, nicht verkümmert.

Ein ewiger Zankapfel bleibt wohl die Verbrauchsabhängige Heizkostenabrechnung. Die entsprechenden Lobbys werden sich hier wohl nie damit abfinden oder höchstens unter dem Gebot der Volksabstimmung dies akzeptieren. Ich möchte hier an die Adresse der entsprechenden Interessenvertreter in diesem Rat sagen, dass geschicktes Lobbying auch darin bestehen könnte, die Hausbesitzer über Alternativen aufzuklären. Eine gescheite Ausweichmöglichkeit stellt in bestimmten einzelnen Fällen wohl das Energiecontracting dar. Es passt in die heutige Zeit des Outsourcing der Leistungen. Grössere Hausverwaltungen sollten keine Mühe haben mit der Energieversorgung eine Contracting Gesellschaft zu beauftragen. Dann sind sie diese Sorgen los. Das Contracting schafft ein win-win-Verhältnis. Die Hausbesitzer ersparen sich Investitionen und administrative Umtriebe mit den einzelnen Mietern. Die Contracting Gesellschaft macht ihr Geld mit dem Verkauf von möglichst rationell und kostengünstig bereitgestellter Energie, die Mieterinnen und Mieter profitieren, weil sich der gesunkene Energieverbrauch auch bei ihnen rechnet.

Mit der Energieverordnung leistet der Kanton Zürich einen Beitrag an das übergeordnete Programm Energie 2000 des Bundes.

Ich habe noch einen Wunsch und eine Frage an Sie, Herr Baudirektor. Könnte der Regierungsrat im Rahmen der vierjährigen Erstellung seiner Energieplanungsberichte künftig auch die Wirkung des Energiegesetzes, respektive der dazu gehörigen Verordnung ermitteln? Wir sollten im Grunde genommen nicht nur Gesetze machen, sondern auch deren Wirkung periodisch überprüfen können. Vor allem auch, weil es in diesem Gesetz einzelne, umstrittene Punkte gibt, die ich bereits in meinem Referat vorher angeführt habe. Die Energieplanungsberichte könnten mit ein Instrument der Überprüfung der Wirkung des Gesetzes sein.

Namens der Sozialdemokratischen Fraktion empfehle ich Ihnen, der Energieverordnung zuzustimmen.

Hans-Jacob Heitz (FDP, Winterthur): Wenn Kollege Dürr die Verordnung als mustergültige Verordnung bezeichnet, Frau Waldner, dann überrascht das nicht, denn er ist tatsächlich ein Lobbyist. Er hat allerdings seine Interessenlage nicht offengelegt, was wir sehr begrüsst hätten.

Sie haben die Vernehmlassung angesprochen und gesagt, es seien Fachverbände eingeladen worden. Das nenne ich eine Feigenblattvernehmlassung, denn die Industrie beispielsweise wurde nicht begrüsst. Jene sind es, die diese Suppe wieder auszulöffeln und die entsprechenden Nachinvestitionen zu tätigen haben, obschon Milliarden von Franken in den Energiesparbereich getätigt wurden. Man nimmt dies in der Politik und auch bei gewissen Ämtern leider, leider nicht zur Kenntnis. Ich zweifle auch – GATT lässt grüssen, Frau Waldner, da sollten Sie auch im Bild sein bezüglich der Öffnung der Submissionen – ob sich wegen der Arbeitswirksamkeit in diesem Staate vieles sehr rasch verändern und verschieben wird. An sich ist es sicher richtig, wenn in der Verordnung geschrieben wird, Bedingung sei die wirtschaftliche Verhältnismässigkeit. Die Frage ist nur, was heisst das? Für mich müsste es heissen, wirtschaftlich tragbar. Dann stellt sich wiederum die Frage, wer gibt diesen Masstab vor und wer tätigt diese Kontrolle. Wenn tatsächlich, wie es hier in der Verordnung geschrieben ist, der Staat und die Verwaltung die Kriterien der wirtschaftlichen Verhältnismässigkeit tragbar vorzugeben hat, dann heisst das im Klartext nichts anderes als Planwirtschaft. Ich glaubte, wir hätten diese historischen Wirtschaftselemente endlich überbrückt. Offenbar machen wir hier in der Schweiz

nach wie vor den Weg in die verkehrte Richtung. Heisst denn das, Herr Regierungsrat Hofmann, dass der Unternehmer im Einzelfall seine Betriebsrechnung offen zu legen und Aufschluss zu geben hat über Rückstellungen, Abschreibungen und dergleichen, damit ihm dann zugestanden wird, ob das wirtschaftlich tragbar ist oder nicht.

Ich spreche aus persönlicher Erfahrung, mein Unternehmen ist an der Fernwärme angehängt. Wenn ich die Verordnung lese, sehe ich morgen schon wieder Kontrollen in meinem Betrieb. Dann heisst es, hier gilt es noch nachzubessern, und die getätigten Millionen werden überhaupt nicht anerkannt.

So geht es nicht. Ich habe den Eindruck, dass man da und dort in diesem Ratsaal und auch bei der Verwaltung immer noch nicht bemerkt hat und nicht zur Kenntnis nehmen will, was heute in der Volkswirtschaft bei den kleinen und mittleren Betrieben und Gewerbebetrieben abläuft. Viele und immer mehr haben Existenzprobleme. Wir können nicht auf der einen Seite immer die hohe Arbeitslosenzahl beklagen und auf der Gegenseite wird fröhlich weiter reguliert.

Wenn man schon Energiesparpotential orten will, Herr Regierungsrat Hofmann, dann bitte ich Sie, einmal im Walcheturm die Toiletten zu benutzen. Das ist ein «Café Durchzug» erster Güte. Gehen Sie einmal mit dem guten Beispiel voran, überprüfen Sie mal diese drei Verwaltungsraumschiffe nach energietechnischen Kriterien, dort ist in der Tat ein sehr grosser Handlungsbedarf zu orten.

Im Übrigen, Herr Rutschmann, glaubte ich bis anhin sei die Regel bei der SVP so gewesen, wenn eine Katze im Sack war, war das genügend, um den Sachverhalt als problematisch zu qualifizieren und die Sache eben nicht einzukaufen. Ich würde es sehr begrüssen, wenn man hier aus den Gewerbekreisen vielleicht etwas mit offenen Augen an diese Verordnung herantritt.

Ich bekämpfte damals das Energiegesetz. Ich bin auch klar gegen diese Verordnung. Ich beanspruche für mich diesbezüglich konsequentes Verhalten. Ob das nun gefällt oder nicht, ich stehe zu diesem Standpunkt. Ich mache dies mit guten Gründen und aus persönlicher Erfahrung. Ich habe ein sehr gutes Gewissen bezüglich energiesparmässigem Verhalten. Ich werde mich gegen diese Verordnung stellen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Nach diesem fulminanten Votum von Herrn Heitz gegen das Energiegesetz wird es Sie nicht überraschen, dass sich die EVP-Fraktion und ich für dieses Gesetz aussprechen

werden. Vielleicht nicht so fulminant wie er, aber trotzdem: Das Gesetz und vor allem auch die Verordnung, die darauf aufbaut, hat viele vernünftige Punkte in sich. Sie ist in einer Kommission des Kantonsrates beraten worden, das war auch einer der Kompromisse, die geschlossen wurden, die Verordnung ist genehmigungspflichtig durch den Kantonsrat. Es hatte dort die verschiedensten Interessenvertreter, die darüber gesprochen haben.

Es ist hier eine Verordnung herausgekommen, die tatsächlich als vernünftig bezeichnet werden kann. Wenn nun die üblichen Argumente wieder ausgetauscht werden, sei es die VHKA, seien es die Bemühungen auf eidgenössischer Ebene, sei es der Vorwurf, der Kanton Zürich sei ein Musterschüler – muss ich Folgendes sagen: Auf eidgenössischer Ebene erleben wir ein bedenkliches hin und her in dieser Geschichte. Es ist vernünftig, wenn der Kanton Zürich mit einer Verordnung vorangeht und zeigt, wie man es macht, nämlich auf eine vernünftige Art und Weise. Im Energiegesetz hat es Vorbehalte, die genau auf diese verschiedenen Kreise, die Herr Heitz vorhin angesprochen hat, eingehen. Deshalb können wir dieser Verordnung zustimmen.

Vielleicht noch eine weitere Frage, die aufgeworfen wurde. Was ist technisch oder betrieblich verhältnismässig? Soll dies jetzt in einem fünf- oder zehnbändigen Werk ausgedeutet werden, damit man dann entsprechend nachschauen kann? Nein, da gilt es nun entsprechende Erfahrungen zu sammeln. Hier erwarte ich von der Verwaltung, dass diese Erfahrungen vernünftig aufgebaut werden und nicht als Schikanen aufkommen, damit man weiterkommt und gute Lösungen findet.

Wir werden also diese Verordnung unterstützen, und ich bitte Sie, ein Gleiches zu tun.

Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Zürich): Die Haltung und die Voten der FDP fordern mich heraus. Das Ja zum Energiegesetz war den Grünen sehr wichtig und offenbar war es auch den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern wichtig. Trotz heftigem Widerstand von bürgerlicher Seite setzten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger eindeutige Schwerpunkte beim Energiesparen. Jetzt geht es – wie schon öfters erwähnt – nur um das Umsetzen dieses Auftrages.

Die effiziente Energienutzung ist aus Sicht des Umweltschutzes von zentraler Bedeutung. Die Vorschriften in diesem Bereich sind absolut notwendig und sinnvoll, weil die Energie nach wie vor zu billig ist und

sich damit die effiziente Energienutzung nicht von selbst verwirklicht. Strengere Vorschriften im Wärmebereich sind auch nötig, weil die Mehrheit offenbar nicht zu wirklichen Einsparungen von Energie im Bereich des Verkehrs bereit ist. Damit der Verkehr weiterhin Energie verschwenden darf, sind eben dann zur Kompensation die Vorschriften im Wärmebereich etwas strenger.

Zum Punkt der individuellen Heiz- und Warmwasserkostenabrechnung: Es wird sehr wohl in dieser Verordnung eine praxistaugliche Lösung gefunden. Es geht auch jetzt um grosszügige und flexible Ausnahmeregelungen. Das ist ein Entgegenkommen an Ihre bürgerliche Seite. Es ist nicht in erster Linie unser Anliegen, denn wir streben eher richtige Lösungen an.

Zum Aufwand fürs Messen und Ablesen: Auch bei Strom und Telefon, da sind Sie sich gewöhnt, dass das Ablesen zum Beispiel Aufwand bringt. Solange eben Energie noch so billig ist, ist dann auch der Aufwand und der finanzielle Ertrag nicht in einem günstigen Verhältnis. Sobald die Energie teurer wäre, würde sich dies finanziell auswirken. Wenn es auf eidgenössischer Ebene keine Fristen gibt für die verbrauchsabhängige Heiz- und Warmwasserkostenabrechnung, dann wollen wir hier nicht mittun, nur damit man möglichst nichts tun muss. Uns ist es ein Anliegen, dass eben etwas geschieht in diesem Bereich.

Herr Isler, wir bieten gerne Hand zu Verbesserungen bei Kunsteisbahnen. Ich denke, es ist trotzdem ein kleines Beispiel gemessen an all den Häusern: Sie haben selber gesagt, 2500 Wohnungen, das ist ein kleiner Teil.

Wir meinen, die Verordnung ist sehr gut und angepasst, gerade eben auch bei Grossverbrauchern und der Industrie, nicht wie es Herr Heitz sagt, sondern eben gerade dort sind flexible Lösungen möglich. Wir meinen, dass die Erfahrungen in der Praxis und im Vollzug eben sehr gut einbezogen wurden in diese Verordnung.

Wir bitten Sie darum, dieser Verordnung zuzustimmen.

Robert Rietiker (FDP, Maur): Leider bin ich nicht im Heizungssektor oder Energiecontractingsektor tätig, sonst würde ich selbstverständlich hier auch unterstützen. Als Präsident von Wohnbaugenossenschaften weiss ich, was das bedeutet, wenn wir hier diese Regulierungen beschliessen. Ich weiss, dass es 12 bis 18 Prozent Mehrkosten bedeutet für die Mieter, die nämlich all das bezahlen müssen. Ich meine vor allem die verbrauchsabhängige Messung kostet für den Mieter viel Geld,

andere profitieren natürlich davon. Ich weiss auch, dass leider das Energiegesetz vor zwei Jahren vom Stimmbürger angenommen wurde – leider –, ich bin auch überzeugt, das kann ich Ihnen aufgrund der Pressemeldungen und Leserbriefe in Zeitungen von letzter Woche zum Beispiel beweisen: Die Mieter sind erstaunt, was das ausmacht und wie wenig Einfluss sie trotz dieser verbrauchsabhängigen Kostenabrechnung haben.

Darum meine ich, es ist unnötig. Ich gehe nicht mehr in Details, Ulrich Isler hat genügend darüber gesagt, was alles noch anfallen wird, ich weiss eines: Wir sollten endlich mit diesen Regulierungen aufhören. Immer wieder sprechen wir von Deregulierung, aber wir tun immer das Gegenteil. Jeden «Hafenkäse» regulieren wir.

Darum bitte ich Sie, diese Verordnung abzulehnen, damit endlich etwas Vernünftiges kommt.

Dr. Ulrich E. Gut (FDP, Küsnacht): Ich glaube, diese Debatte zeigt einen gewissen Handlungsbedarf zur Vertrauensbildung und Vertrauensstärkung zwischen der Wirtschaft einerseits und Ihren Amtsstellen, Herr Regierungsrat, andererseits. Zwar denke ich, dass die Situation nicht ganz so negativ ist, wie sie heute in Erscheinung getreten ist.

Ich habe mich seinerzeit für die Revision des Energiegesetzes eingesetzt und dabei feststellen können, dass sich zum Beispiel die Sektion Zürich des SIA befürwortend ausgesprochen hat. Da kann man in etwa noch sagen: Es hat unmittelbar Interessierte darunter, aber nicht alle, die Meinungen gingen auseinander. Ich habe auch festgestellt, dass es das Energiemodell Zürich gibt, dort sind dann wirklich nur noch Energiekonsumenten dabei. Auf der anderen Seite hat sich dieses Energiemodell Zürich auch sehr positiv zur Revision des Energiegesetzes gestellt. Ganz so schlimm ist es nicht mit den Beziehungen zwischen der kantonalen Energiepolitik zu ihren Exponenten einerseits und der Zürcher Wirtschaft andererseits.

Ich habe den Eindruck, die heutige Debatte zeigt, dass hier noch Handlungsbedarf besteht. Im Übrigen ist doch diese Debatte heute ein Nachvollzug der Debatte über die Revision des Energiegesetzes. Es scheint und es ist nicht zum ersten Mal so, dass man dann und wann doch einmal das Bedürfnis hat, dieselbe Stimme abzugeben, die man bereits beim Gesetz abgegeben hat, wenn es auch nur aus Protest ist gegen die Tendenzen, wie sich das Ganze entwickelt.

Ich persönlich werde auch hier zustimmen, wie ich schon der Revision des Energiegesetzes zugestimmt habe, mit einer Minderheit der Freisinnigen-Fraktion und -Partei. Wenn von den Wohnbaugenossenschaften die Rede ist; und mit Blick auf die Abstimmung über die Revision des Energiegesetzes, sollte man auch die bedauerliche Haltung des Mieterinnen- und Mieterverbandes damals in Erinnerung rufen. Jetzt ist Frau Derisiotis unter uns, es hätte mich gereizt, von Ihr eine Stellungnahme zu erbitten zu dieser Frage. Da muss man doch auch feststellen, dass der Umweltschutz mit marktwirtschaftlichen Mitteln eine liberale Erfindung ist und auch hier das Erscheinungsbild der Freisinnigen Partei durchaus nicht ganz so einheitlich ist, wie es von meinen Fraktionsvorrednern dargestellt wurde.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Kollege Heitz hat mich natürlich herausgefordert. Mein lieber Hans-Jacob: Es ist mittlerweile notorisch bekannt, dass ich dem Heizungs- und Lüftungsverband als Direktor vorstehe. Das muss man nicht noch tausendmal wiederholen, genauso wie Kollege Cavegn den TCS leitet. Ich sage es noch einmal, damit ist es gesagt.

Zur Wirtschaftlichkeit: Es ist völlig klar, diese Vorschriften müssen wirtschaftlich sein. Wirtschaftlich ist zum Beispiel eine Wärmerückgewinnung dann, wenn sie innert drei bis maximal fünf Jahren amortisiert ist. Sonst ist sie es nicht und es wäre völlig verfehlt, wenn man sie vorschreiben würde. Das ist ganz klar.

Ein letzter Punkt: Diese ganze Energiegesetzgebung dient primär dazu, Energie zu sparen und Energie sparen heisst auch Geld sparen. Nutzniesser sollten eigentlich alle sein. Was wäre daran falsch, wenn zufällig noch einige Gewerbler, KMU-Betriebe, die – wie Du gesagt hast – vor dem Abgrund stehen, auch noch einen Vorteil hätten? Ist das denn schlecht, mein lieber Hans-Jacob? Das frage ich Dich. Das ist nicht der Hauptzweck des Gesetzes und der Verordnung. Der Hauptzweck ist, Energie zu sparen, die Umwelt zu schonen, letztlich auch Geld zu sparen. Wenn aber Gewerbler noch einen Vorteil haben, dann ist das legitim und überhaupt nichts Schlechtes.

Elisabeth Derisiotis (SP, Zollikon): Ich bin direkt angesprochen worden bezüglich Neueinführung der verbrauchsabhängigen Heizkostenabrechnung. Der Mieterinnen- und Mieterverband hat in der Tat damals Stimmfreigabe beschlossen, weil wir einerseits natürlich überzeugt

sind, dass wir in die Richtung verbrauchsabhängige Heizkostenabrechnung gehen müssen. Wir haben aber festgestellt, dass die Einrichtungskosten und was damit verbunden ist, auf die Mieterinnen und Mieter überwältigt werden können. Es erstaunt mich ein bisschen, dass ausgerechnet die Seite, die sonst nicht sehr zurückhaltend ist im Überwälzen von Investitionen, Unterhaltskosten usw. sich in dieser Frage so vehement für die Mieterinnen und Mieter einsetzt.

Wir haben versucht, hier auf eidgenössischer Ebene einen Vorstoss zu machen, dass die Einrichtungen für die VHKA hälftig von der Hauseigentümer- und der Mieterschaft getragen werden sollen. Die bürgerliche Seite konnte sich natürlich mit diesem Vorschlag nicht einverstanden erklären. Wir sind deshalb zum Schluss gekommen, dass wir diese Vorlage unterstützen, weil unseres Erachtens die Energieeinsparungen und das Verbraucherprinzip dominieren.

Zum Schluss möchte ich zu den Zahlen von acht bis zwölf oder zwölf bis fünfzehn Prozent Mietzinserhöhung etwas sagen: Eine solche Zahl kann man nicht einfach in den Raum stellen. Es sind effektive Kosten, die anfallen und je nach Mietzins macht dies eine gewisse Prozentzahl aus, sicher nicht zwölf bis fünfzehn Prozent.

Dr. Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti): Erlauben Sie mir kurz zwei Bemerkungen zu den Voten der Herren Isler und Heitz. Herr Isler: Sie haben davon gesprochen, dass bei den individuellen Heizkostenabrechnungen sich der Kanton Zürich in Bezug auf Fristen wieder einmal als Musterknabe darstellt. Da muss ich einfach noch richtig stellen, dass im Moment im Energienutzungsbeschluss des Bundes, der gültig ist, die Frist zur Installation der VHKA der Monat April 1998 ist. In unserer Verordnung wird sie aber «fünf Jahre nach Inkraftsetzung» festgelegt, das heisst irgendwann im Jahre 2002. Es ist mitnichten so, dass wir sehr Musterknaben wären. Auch im Energiegesetz des Bundes, das im Moment in Beratung ist, ist die Frist auf das Jahr 2001 festgelegt. Es ist nicht so, dass wir vorprellen.

Zu Herrn Heitz: Sie haben gesagt, dass vor allem für Industriebetriebe mit dieser Verordnung eine neue Planwirtschaft entsteht. Da muss ich Ihnen sagen: Es ist gerade nicht so. Jeder Industriebetrieb kann sich dem neuen Grossverbraucher-Modell anschliessen, einer Gruppe, die dieses Grossverbraucher-Modell anwenden will. Gerade diese Regelung ist nun sehr dereguliert. Es ist nicht so, dass sie planwirtschaftlich irgend etwas oder ein Detail erfüllen müssen, sondern sie haben ein

grosses Ziel, das sie irgendwie erreichen können. Jeder Betrieb und jede Gruppe, die an einem solchen Modell teilnimmt, kann dann diejenigen Massnahmen realisieren, die für sie angepasst am wirtschaftlichsten sind.

Robert Rietiker (SVP, Maur): Frau Derisiotis hat gesagt, dass ich gemeint habe, zwölf bis achtzehn Prozent auf den Mietzins. Das ist natürlich nicht so. Es sind nur die Heizkosten, die um diesen Prozentsatz erhöht werden. Nur dass das klar ist!

Regierungspräsident Hans Hofmann: Ich bedanke mich zunächst bei der vorberatenden Kommission, welche diese Verordnungsänderung sehr gründlich durchberaten und alle Details hinterfragt hat. Ich bedanke mich auch bei der Kommissionspräsidentin. Sie hat die Verordnungsänderungen in ihrem Eintretensreferat sehr gut dargelegt, so dass ich mich relativ kurz fassen kann.

Die Energiegesetzänderung, es wurde verschiedentlich gesagt, war in der damaligen vorberatenden Kommission, im Kantonsrat aber auch in der Volksabstimmung sehr umstritten. Ob es Ihnen oder uns passt, das Volk hat am 25. Juni 1995 dieser Energiegesetzänderung zugestimmt und uns damit einen Auftrag erteilt. Es geht heute nicht mehr darum, ob wir etwas wollen, sondern wie wir das umsetzen wollen. Das hat man schon in der vorberatenden Kommission gespürt, auch bei der Vorbereitung der Verordnungsunterlagen in den Gesprächen mit den Verbänden und Organisationen. Die Voten fanden auch heute hier im Rat meist auf der sachlichen Ebene statt, weil es eben nicht mehr darum geht, ob wir beispielsweise die VHKA wollen oder nicht, sondern wie wir sie umsetzen werden. Auch dafür danke ich.

Der Regierungsrat hat Wort gehalten, er hat eine einfache, praxisbezogene Verordnungsänderung vorgelegt. Es sind sowohl für die Betroffenen wie für die Vollzugsorgane gut handhabbare Lösungen vorgesehen. Auf die Regelung bis ins letzte Detail wurde verzichtet, und die Eigenverantwortung – gerade die Eigenverantwortung der Verbraucher – wurde in den Vordergrund gestellt, Frau Präsidentin hat darauf hingewiesen. Gerade bei der umstrittenen, individuellen Heizkostenabrechnung bei Altbauten sagt schon das Gesetz ganz klar, dass diese installiert werden soll, wenn es technisch und betrieblich möglich und der Aufwand verhältnismässig ist. Daran haben wir uns gehalten. Bei der Definition der Wärmebezüger, die sehr grosszügig vorgenommen

wurde, aber auch bei der Befreiung von der Installationspflicht wurde auf die bestehenden Gegebenheiten weitgehend Rücksicht genommen und zusätzlich noch eine Kann-Vorschrift hineingetan, dass noch weitere Befreiungen dort möglich sind, wo es sich im Einzelfall aufdrängt. Übrigens wurde der Hauseigentümergebiet begrüsst, auch dieser hat sich gegen die Gesetzesänderung gewehrt, hat aber mit dieser Umsetzung keine Probleme. Er ist mit dieser Verordnung einverstanden, obwohl er damals natürlich das Gesetz abgelehnt hat.

Zu Herrn Isler wegen der Frist: Die Frist beginnt zu laufen, wenn die Verordnung und das Gesetz gemeinsam – der Regierungsrat wird dies tun – in Kraft treten werden. Ich nehme an, dass dies in der zweiten Hälfte dieses Jahres der Fall sein wird. Wir möchten noch den Vollzugsordner vollenden und diesen mit den anwendenden Behörden und betroffenen Verbänden besprechen, um auch da noch Wünsche und Anregungen oder gute Ideen einzubauen. Sobald dies alles bereit ist, wird die Baudirektion dem Regierungsrat beantragen, die restlichen Paragraphen des Gesetzes und die Verordnung zusammen in Kraft zu setzen, in der zweiten Hälfte dieses Jahres. Dann beginnt diese Fünfjahresfrist zu laufen. Wie Sie in der Verordnung sehen, können auch da wieder Ausnahmen bewilligt werden. Die Frist kann bis zum Jahre 2006, so steht es in der Verordnung, verlängert werden, wenn ein grösserer Umbau bevorsteht, wenn in den nächsten zwei, drei Jahren ohnehin die ganze Heizanlage ersetzt werden kann. Wir haben uns punkto Frist sehr grosszügig verhalten.

Zu den weiteren Fragen wegen der Eis- und Curlinghallen. Diese verbrauchen 0,3 bis 0,4 Prozent des gesamten Energieverbrauchs, also relativ wenig. Sie haben oft hervorragende Energiekonzepte, indem sie gekoppelt sind mit Hallenbädern beispielsweise, wo dann mittels Wärmepumpen ein Austausch stattfindet. Sie sind nicht unbedingt Energieschleudern, wie das gesagt wurde.

Frau Waldner hat gesagt, wir mögen im Energieplanungsbericht so eine Art Erfolgskontrolle der Gesetzesänderung darlegen. Ich nehme diese Anregung gerne entgegen, und wir werden versuchen, das in die Berichterstattung einfliessen zu lassen.

Herr Heitz hat bemängelt, die Industrie sei nicht begrüsst worden. Das stimmt so, wie Sie das sagen. Wir mussten das nicht tun, denn wir haben die Industrie kopiert. Wir haben genau das umgesetzt, was die Privatwirtschaft schon lange getan hat. Herr Gut hat darauf hingewiesen, dass das Energiemodell in Zürich bestens funktioniert, wo sich eine ganze Reihe Grossverbraucher freiwillig zusammengeschlossen und

sich Ziele gesetzt hat, dies gemeinsam erreichen will und ein Controlling stattfindet. Genau dieses Modell, wie es die Privatwirtschaft, die Industrie es uns vorgelebt hat, haben wir kopiert. Wir möchten auch hier in dieser Verordnung die Eigenverantwortung der Betriebe in den Vordergrund stellen. Das zu den Fragen.

Mit der Änderung des Energiegesetzes und mit den heutigen Verordnungsänderungen – auch das wurde gesagt – leistet der Kanton Zürich einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Programms Energie 2000 des Bundes. Im Bereich der fossilen Brennstoffe und der erneuerbaren Wärmeenergie wird der Kanton Zürich die Ziele von Energie 2000 erreichen. Das ist für einen Grossverbraucheranton, wie der unsere, eine sehr gute Leistung, weil er auch im Hinblick auf die Luftreinhalteverordnung und Luftreinhaltepolitik ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung darstellt. Wenn Sie heute die Verordnungsänderungen genehmigen, dann bringen wir zwei Punkte klar zum Ausdruck:

1. Die Änderungen des Energiegesetzes werden im Kanton Zürich vollzogen, daran gibt es nichts zu rütteln.
2. Wir wollen das nicht mit der Brechstange tun, sondern wir wollen das flexibel und unter Berücksichtigung des Verhältnismässigkeitsprinzips tun.

Von einem Chefbeamten der Baudirektion stammt folgender Ausspruch: Es gibt keine Vorschrift auf dieser Welt, die es uns verbieten würde, ein Gesetz mit Vernunft anzuwenden. Genau das wollen wir gemeinsam tun. Namens des Regierungsrates bitte ich Sie, diese Verordnungsänderungen zu genehmigen.

Eintreten

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

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Änderung der Besonderen Bauverordnung I vom 6. Mai 1981

§§ 42; 42 a; 44; 45; 46; 47; 47 a; Marginale zu § 48; 48 a; 48 b; 48 c, Marginale zu § 49

II. Änderung der Energieverordnung vom 6. November 1985

§ 16 a

6946

III.

IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst, die geänderte Besondere Bauverordnung I, Energieverordnung mit 93 : 48 Stimmen zu genehmigen.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Stellungnahmen, Berichte und Anträge des Regierungsrates an den Kantonsrat zu den Motionen KR-Nrn. 273/1991, 213/1992, 9/1994, 104/1995, 232/1995, 285/1995 und 286/1995 sowie die Initiativen KR-Nrn. 245/1992 und 34/1994 betreffend Änderung des Strassengesetzes und der Strassenfinanzierung im Kanton Zürich (Stellungnahmen, Berichte und Anträge des Regierungsrates vom 17. Januar 1996 und ergänzter Antrag der Kommission vom 20. Januar 1997) 3491 b

Hans Rutschmann (SVP, Rafz), Präsident der vorberatenden Kommission: Unsere Kommission beschäftigte sich mit einer ganzen Reihe von Vorstössen, welche Änderungen im Bereich der Strassenfinanzierung fordern. Konkret handelt es sich dabei um folgende Vorstösse:

1. Die Parlamentarische Initiative Stirnemann/Winkler. Dieser Vorstoss beantragt eine Änderung von § 28 des Strassengesetzes. So sollen neu auch die Kosten für die Sicherheit und den Immissionsschutz auf Staats- und Nationalstrassen aus dem Strassenfonds finanziert werden. Sodann sollen die Substanzerhaltung, die Sicherheit und der Immissionsschutz Vorrang vor Strassenneubauten erhalten. Im Weiteren fordert die Parlamentarische Initiative, dass keine Einlage von allgemeinen Staatsmitteln in den Strassenfonds für Neu- und Ausbauten möglich sind.
2. Die Motion Schellenberg fordert, das Strassengesetz so zu ändern, dass nicht zwingend jährlich 10 Millionen Franken für Radwege ausgegeben werden müssen. Das Bauprogramm für Radwege soll sich an den vorhandenen Mitteln und der Dringlichkeit orientieren.
3. Eine Motion von Helen Kunz fordert, im § 28 des Strassengesetzes dem Verursacherprinzip Nachachtung zu schaffen. Im Weiteren fordert die Motion eine Änderung von Abs. 4 in dem Sinn, dass künftig keine Mittel aus der Staatskasse in den Strassenfonds eingelegt werden dürfen.
4. Eine weitere Motion Heitz möchte einen neuen, nutzungs- und verursachergerechten Kostenverteiler schaffen, an welchem alle Benutzer des Systems «Strasse» beteiligt sind. Sodann verlangt diese Motion eine Überprüfung der Notwendigkeit des Strassenfonds.
5. Der fünfte Vorstoss, eine Behördeninitiative, stammt vom Grossen Gemeinderat Winterthur. Auch hier geht es um eine Änderung des Strassengesetzes im Bereich der Strassenfinanzierung. Der Vorstoss fordert, dass die kantonalen Strassenpauschalen für den Bau, Aus-

bau und Erneuerung von Strassen mit überkommunaler Bedeutung vermehrt für die Werterhaltung der bestehenden Strassen eingesetzt werden können.

6. Im Jahre 1995 reichten Astrid Kugler und Helen Kunz eine Motion ein mit dem Begehren um Einreichung einer Standesinitiative. Diese Standesinitiative möchte den Bund verpflichten, die vollen Kosten für den Bau, Unterhalt und Betrieb aller Nationalstrassen zu übernehmen. Gegenwärtig ist es bekanntlich so, dass der Kanton aus dem Strassenfonds hier noch namhafte Beiträge beisteuern muss. Eine Übernahme dieser Kosten durch den Bund würde den Strassenfonds merklich entlasten. Dieser Vorstoss wurde im Rat bereits behandelt und mit 96 : 0 Stimmen überwiesen. Wir hoffen, dass diesem Begehren raschmöglichst Folge geleistet wird.

Neben der Motion Kugler/Kunz unterstützte der Regierungsrat noch die Motion KR-Nr. 273/1991 betreffend den jährlichen Beiträgen an die Radwege. Bei allen anderen Vorstössen beantragt die Regierung Ablehnung.

Drei weitere Motionen, welche ebenfalls Einfluss auf die Strassenfinanzierung nehmen wollten, wurden von den Motionären an der Kantonsrats-sitzung vom 4. März 1996 zurückgezogen.

Die vorberatende Kommission beriet alle diese Vorstösse an fünf Sitzungen. Neben externen Fachleuten wurden im Zusammenhang mit der Behördeninitiative der Stadt Winterthur auch Vertreter der Städte Zürich und Winterthur angehört.

Über die Situation im Strassenfonds haben wir in diesem Rat schon mehrfach diskutiert. Das letzte Mal im Zusammenhang mit der Initiative Kunz und dem Strassenbauprogramm. Dabei stellten wir fest, dass das Strassenbauprogramm von der schlechten, finanziellen Situation des Strassenfonds diktiert wird. Der notwendige Unterhalt kann nur ungenügend ausgeführt werden, neue Staatsstrassen sind praktisch keine geplant.

Die eingereichten Vorstösse verlangen nun einerseits eine Erweiterung der zu finanzierenden Aufgaben durch den Strassenfonds, ohne dass dem Strassenfonds zusätzliche Mittel zufließen. Eine Motion fordert sogar, dass dem Strassenfonds in Zukunft gar keine Mittel aus dem allgemeinen Staatsgut zufließen dürfen. Andererseits sollen gesetzliche Aufgaben reduziert und der Kreis der kostenpflichtigen Strassenbenützer erweitert werden.

Die einzelnen Vorstösse beinhalten zum Teil gegensätzliche Forderungen.

Zusätzliche Einnahmen für den Strassenfonds, mit denen weitergehenden Aufgaben finanziert werden können, sind auf kantonaler Ebene politisch kaum realisierbar. Aufgrund der schlechten Lage des Strassenfonds können jedoch dem Strassenunterhalt durch neue Aufgaben auch kaum mehr zusätzliche Mittel entzogen werden.

Die Kommission hat aus diesen Gründen – vernünftigerweise – beschlossen:

– auf die Parlamentarische Initiative Stirnemann/Winkler nicht einzutreten

und

– die Motionen Kunz und Heitz abzuschreiben.

Der Strassenfonds kann wohl nur durch zusätzliche Mittel vom Bund saniert werden. Dannzumal ist allenfalls über eine Änderung der Zweckbestimmung zu diskutieren.

Bei der Motion KR-Nr. 273/1991 geht es um die jährlichen 10 Millionen Franken für die Radwege. Diese Forderung wurde vor ungefähr zehn Jahren durch eine Volksabstimmung ins Strassengesetz aufgenommen. Die Regierung wäre, ich habe es bereits gesagt, bereit gewesen, diese Motion zu unterstützen. Dies auch unter dem Aspekt der fehlenden Mittel im Strassenfonds. In den vergangenen Jahren wurde seitens der Regierung versucht, diesen gesetzlichen Auftrag zu erfüllen. Allerdings konnten nicht mehr Radwege erstellt werden als baureife Projekte vorlagen. Zugunsten eines Kompromisses in der Kommission beantragen wir Ihnen, diese Motion nicht erheblich zu erklären. Die Kommission erachtet es auch nicht unbedingt als opportun, diesbezüglich nach 10 Jahren bereits wieder eine Volksabstimmung anzusetzen. Zudem hoffen wir auf die bereits erwähnte Verbesserung der Finanzierung seitens des Bundes.

Bei der Behördeninitiative des Grossen Gemeinderates der Stadt Winterthur beantragt die Kommission ebenfalls, diese nicht definitiv zu unterstützen. Allerdings konnte hier unseres Erachtens das Anliegen der Initianten erfüllt werden.

Gemäss § 46 des Strassengesetzes leistet der Kanton für die Erstellung, den Ausbau und die Erneuerung der Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur jährlich eine

Baupauschale. Desgleichen leistet der Staat aufgrund von § 47 StrG eine jährliche Unterhaltspauschale.

Aufgrund der schlechten Lage des Strassenfonds werden zur Zeit in den Städten kaum neue Staatsstrassen gebaut. Dadurch sind die Reserven bei den Baupauschalen relativ hoch. Umgekehrt fehlen den Städten Zürich und Winterthur Mittel für den Strassenunterhalt. Die Initiative fordert nun, dass die Baupauschalen vermehrt für den werterhaltenden Unterhalt eingesetzt werden können.

Anlässlich der Anhörung von Vertretern der Städte Zürich und Winterthur wurde in der Kommission festgestellt, dass dem Anliegen der Städte auch ohne Änderung des Strassengesetzes Rechnung getragen werden kann. Eine entsprechende schriftliche Zusicherung der Baudirektion liegt der Kommission nun vor.

Die vorberatende Kommission beantragt Ihnen deshalb, die Behördeninitiative des Grossen Gemeinderates Winterthur nicht definitiv zu unterstützen.

Wenn Ihnen die vorberatende Kommission nun mit 14 : 1 Stimmen empfiehlt

1. drei Motionen abzuschreiben
2. auf die Parlamentarische Initiative Stirnemann/Winkler nicht einzutreten und
3. die Initiative des Grossen Gemeinderates Winterthur nicht definitiv zu unterstützen,

war die Kommissionsarbeit doch nicht ergebnislos.

So wurde doch eine Motion betreffend Einreichung einer Standesinitiative auf Antrag der Kommission vom Rat überwiesen und bei der Initiative des Gemeinderates Winterthur konnte eine einfache, unbürokratische Lösung gefunden und eine Volksabstimmung vermieden werden.

Im Namen der vorberatenden Kommission beantrage ich Ihnen, der Vorlage 3491 b zuzustimmen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Die SP-Fraktion unterstützt den Antrag der Kommission, gesamthaft nicht auf die fünf Vorstösse einzutreten, die auf eine Änderung des Strassengesetzes beziehungsweise der Strassenfinanzierung hinzielen, beziehungsweise diese abzuschreiben. Die SP-Fraktion kann sich der Einschätzung der Kommission anschliessen, dass kurzfristig Änderungen des Strassengesetzes und der Mittel aus dem Strassenfonds bei einer Volksabstimmung nur sehr geringe Chan-

cen hätten. Die intendierten Änderungen zielen denn auch in verschiedene Richtungen. Die SP-Fraktion bewertet somit die Nulllösung als zum heutigen Zeitpunkt als salomonisch.

Es gilt aber festzuhalten, dass das Problem der verursachergerechten Finanzierung des Strassenwesens und die Einbeziehung der wesentlichen Kostenfaktoren nicht gelöst ist. Die Grundlagen hierfür fehlen noch. Politische Lösungen müssen nach wie vor gesucht werden. Insofern sind die Anliegen der Parlamentarischen Initiative Stirnemann/Winkler pendent und müssen gelegentlich wieder hervorgeholt werden. Hierzu Folgendes:

1. Wir können uns nicht mit der von der Regierung eingereichten Standesinitiative zur vollumfänglichen Finanzierung der Nationalstrassen durch den Bund vertrösten. Wir sollten uns keinen grossen Illusionen hingeben. Der Erfolg dieser Standesinitiative ist nicht sicher. Die Hände in den Schoss zu legen und nichts mehr zu tun wäre wohl falsch.
2. Auf die Mittelzuweisung der Schwerverkehrsabgabe vom Bund an die Kantone zur Finanzierung der Strassen zu hoffen ist, glaube ich, auch nicht gerade gescheit. Die Realisierung dürfte hier ziemlich viel Zeit in Anspruch nehmen. Die Knacknuss dürfte der Verteilschlüssel vom Bund auf die Kantone sein. Die notwendigen Kennzahlen müssen erst ermittelt werden. Man muss Modelle entwickeln, wie man das machen kann und dann fängt wohl das grosse Tauziehen der Kantone untereinander an. Sind es nun Wagenkilometer, Tonnenkilometer, oder was immer man da heranziehen will, und wie will man sie auf die Kantone umlegen? Das dürfte nicht allzu einfach sein.
3. Bei der Einführung einer Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene, wir werden uns darüber noch unterhalten, dürfte auch wieder das Problem des Verteilschlüssels auftauchen. Also genau die gleiche Schwierigkeit.
4. Auch bei der Finanzierung des Strassenwesens über Treibstoffzölle, die nur auf Bundesebene erhoben werden können, bleibt wieder die Verteilfrage, die Schlüsselfrage, zu lösen.

Fazit:

A. Kurzfristig bleibt dem Kanton wohl nichts anderes übrig als über die Verkehrsabgaben die Sache in den Griff zu bekommen. Es ist dies ja die einzige Möglichkeit, die der Kanton selber im Griff hat, um die Finanzierung zu lösen. Im Finanzplan hat denn auch der Regierungsrat

vorgesehen, die Verkehrsabgabefrage wieder aufzurollen und neu zu lösen. Grundsätzlich ist das richtig und wir werden hier in diese Richtung auch aktiv werden. Um aber die Verkehrsabgaben richtig dimensionieren zu können, unter Einbezug aller Kostenfaktoren, braucht es doch noch einiges. Es braucht eine umfassende Strassenrechnung, wie es auch in der parlamentarischen Initiative formuliert wurde, vor allem eben die Einbeziehung der Sicherheitskosten. Darauf wurde vom Präsidenten bereits hingewiesen.

B. Die Motion aus SP-Reihen – Stirnemann, Attenhofer und Jaun –, die eine vollumfängliche Strassenrechnung forderte, ist zwar zurückgezogen worden. Der Zeitpunkt schien uns nicht geeignet, und wir wollten sie nicht gefährden, sie ist nach wie vor aktuell. Wir werden zu gegebenem Zeitpunkt diese wieder hervorholen.

C. Vor dem Hintergrund der Globalbudgetierung wird unseres Erachtens die andere Motion wieder aktuell, die auf eine Neuordnung des Strassenwesens hinzielte, nämlich auf eine unselbständige Anstalt des öffentlichen Rechts.

Zusammenfassend ist von Seite der SP Folgendes festzuhalten und sind folgende Forderungen offen:

1. Es muss eine umfassende Strassenrechnung eingeführt werden. Die Kosten für die Sicherheit und die Überwachung der Strassen müssen hier miteinbezogen werden.
2. Mit der Globalbudgetierung ist das Strassenwesen als Ganzes zu budgetieren und in eine geeignete Organisationsform zu bringen.
3. Für die Mittelbeschaffung, Verkehrsabgaben, muss ein Modus Vivendi gefunden werden, der es erlaubt, die anfallenden Kosten jährlich begleichen zu können. Es müssen die Verkehrsabgaben in kürzeren Abständen angepasst werden können. Die SP-Fraktion wird in dieser Hinsicht am Ball bleiben und zum gegebenen Zeitpunkt neue Vorstösse vorbringen.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Die vorgeschlagene Nulllösung der Kommission weckt auf keiner Ratseite Begeisterung, begreiflicherweise. Die erfolgreiche Erledigung der beiden Vorstösse, Standesinitiative und Behördeninitiative, waren die Kunst des Möglichen. Die weiteren hängigen Vorstösse hätten aber die Kunst des Unmöglichen verlangt, bekanntlich ein unmögliches Unterfangen. Die Kommission musste zur Kenntnis nehmen, dass die Versuche, das Strassengesetz in irgend eine Richtung zu verändern, zum heutigen Zeitpunkt

scheitern müssen. Die Positionen sind teilweise diametral entgegengesetzt und die Fronten haben sich mehr und mehr verhärtet.

Die Kommission sieht eine mögliche Lösung oder auch Entlastung auf nationaler Ebene. Dazu gehört die Standesinitiative, dazu gehört die Absicht, dass Teile der Schwerverkehrsabgabe an die Kantone gehen, dazu gehört auch die Einzelinitiative Meyer, die an einer nächsten Kommissionssitzung behandelt werden wird. Die Nulllösung ist auch uns nicht leicht gefallen. Die beiden Motionen Schellenberg und Heitz würden die Basis für die Strassenfinanzierung klären und aus unserer Sicht auch verbessern. Die Bereitschaft der Gegenseite, der Abschreibung ihrer Vorstösse zuzustimmen, ermöglicht es uns heute, auch diesen Abschreibungen zuzustimmen.

Mit der vorgeschlagenen Abschreibung sind die Vorstösse zwar heute vom Tisch, aber ihr Inhalt wird frühestens dannzumal wieder zur Diskussion stehen, wenn der Regierungsrat eine neue Vorlage präsentieren wird. Dem regierungsrätlichen Finanzplan können wir entnehmen, dass es noch in diesem Jahrtausend der Fall sein wird. Unsere Zustimmung zum Übungsabbruch rüttelt aber nicht an unserer Überzeugung, dass die Strasseninfrastrukturen im Kanton Zürich mehr Mittel notwendig haben. Wir fordern den Regierungsrat auf, dem Erhalt und Unterhalt der Strasseninfrastrukturen die nötige Priorität zu geben, damit die mit Sicherheit zu erwartenden Sparschäden in Grenzen gehalten werden können. Wir unterstützen auch die Regierung in ihren Anstrengungen bezüglich vorschüssiger Finanzierung und Teilnahme am Investitionsbonus.

Die Fraktion der FDP stimmt dem Antrag der Kommission zu.

Prof. Kurt Schellenberg (FDP, Wetzikon): Die vorberatende Kommission beantragt, die Motion KR-Nr. 273/1991, abzuschreiben, welche verlangt, dass nicht jedes Jahr mindestens zehn Millionen Franken im Voranschlag für die Verwirklichung des Radwegnetzes einzustellen seien, sondern nur soviel, wie verfügbare Mittel vorhanden sind und die Dringlichkeit zur Erstellung solcher Anlagen nachgewiesen ist. Ich bin froh, dass man sich in diesem Falle von der üblichen Redens- beziehungsweise Schreibart lösen konnte und nicht beantragt, die Motion als erledigt abzuschreiben, denn erledigt ist diese Motion mit Sicherheit nicht.

Die Motion wurde im November 1991 eingereicht. Am 18. Januar 1993 von diesem Rat mit deutlichem Mehr an den Regierungsrat zum Voll-

zug überwiesen. Der Regierungsrat hat am 17. Januar 1996, das heisst einen Tag vor Ablauf der dreijährigen Frist, zur Erledigung einer überwiesenen Motion mit der Vorlage 3491 beantragt, die Motion erheblich zu erklären. Der Begründung zur Erheblicherklärung auf den Seiten neun und zehn der Vorlage 3491 habe ich nichts beizufügen, da sie weitgehend mit meiner Begründung anlässlich der Überweisung übereinstimmt. Der Regierungsrat hat mit der Vorlage 3491 einen etwas unüblichen Weg gewählt, indem er sieben Motionen, von denen vier bereits vom Kantonsrat überwiesen, drei, welche erst eingereicht wurden, zusammen mit zwei weiteren vorläufig unterstützten Initiativen zu einem Antrag vereinigte. Mit diesem Vorgehen war es zum vornherein klar, dass es zu einer Patt-Situation kommen musste, stehen doch die Forderungen, die mit den verschiedenen Vorstössen verbunden sind, einander zum Teil diametral gegenüber. Ich bin daher überzeugt, dass in diesem konkreten Fall der bisher übliche Weg eher zum Ziel geführt hätte. Das Ziel meines Vorstosses bestand in erster Linie darin, eine Entspannung der Strassenrechnung herbeizuführen und dies zu einem Zeitpunkt, da der Kanton gerade begann, rote Zahlen zu schreiben. Mit einer einfachen Gesetzesänderung gemäss Motion wäre dies möglich gewesen. Zugegebenermassen, die jährlich fixen Beträge von zehn Millionen Franken zuzüglich einer Anpassung nach Baukostenindex hätten bei einer entsprechenden Anpassung an die verfügbaren Mittel und die Dringlichkeitsrealisierung, die Strassenrechnung beziehungsweise den Strassenfonds auch nicht gerettet, aber es wäre ein Schritt in die richtige Richtung gewesen.

Der Regierungsrat hat 1995 mit seiner Vorlage 3460 über Massnahmen zur Haushaltsanierung Gesetzesänderungen vorgeschlagen, mit denen eine weit geringere Entlastung der Staatsrechnung angestrebt wurde, als es mit einer entsprechenden Änderung des Strassengesetzes im Sinne meiner Motion für den Strassenfonds möglich gewesen wäre. So betrachtet habe ich sehr grosse Mühe, der Abschreibung der vor über vier Jahren überwiesenen Motion nicht zu opponieren. Wenn ich nun aber trotzdem der Abschreibung nicht entgegenrete, tue ich dies aus einem einfachen Grund. Ich möchte mithelfen, dass die Problematik der Finanzierung für den Bau und den Unterhalt unserer Strassen und Radfahreranlagen raschmöglichst einer Lösung zugeführt werden kann, hinter der alle stehen können.

Ich erwarte daher vom Regierungsrat baldmöglichst einen Vorschlag, wie er sich die Finanzierung vor allem für den Erhalt der bereits gebauten und der noch zu bauenden Verkehrswege vorstellt. Für die Finan-

zierung dieser Aufgaben müssen neue Lösungen gefunden werden. Der Weg führt aber mit Sicherheit nicht über eine Erhöhung der Verkehrsabgaben. Vielmehr sind neue, innovative Vorschläge gefragt. Dies möchte ich mit einem Verzicht auf die Erheblicherklärung meiner Motion ermöglichen. Ich werde daher der Abschreibung meiner Motion nicht mit Überzeugung, aber im Sinne einer Öffnung für neue Lösungen zustimmen.

Hans-Jacob Heitz (FDP, Winterthur): Als einer der Motionäre gestatte ich mir, noch einige Gedanken vorzutragen. Ich glaube, es ist ein Faktum, dass der Bestand des Strassenfonds nicht ausreicht, um den gesetzlich vorgeschriebenen Unterhalt der Strassen und die Vollendung des Strassennetzes gemäss dem demokratisch zustande gekommenen Willen der Stimmberechtigten, was nicht genug unterstrichen werden kann, zu verwirklichen. Das zweite Faktum ist, das sehen wir täglich, dass unser Strassennetz langsam aber sicher zerfällt und uns ganz gewaltige Investitionen erwarten werden, wenn wir nicht rechtzeitig handeln. Ein weiteres Faktum ist, dass die Verkehrsabgabenvorlagen nun mehrmals beim Souverän auf Ungnade gestossen sind. Schliesslich haben wir das Faktum der Standesinitiative bezüglich der Finanzierung der Nationalstrassen. Herr Stirnemann hat uns allerdings die Vorfreude bereits genommen und die Illusionen vom Tisch gefegt bezüglich der noch ausstehenden Antwort.

Von meiner oder unserer Seite wurde der Kostenverteilschlüssel und der Strassenfonds an sich hinterfragt, in der Meinung, Herr Schellenberg hat es angesprochen, dass wir endlich neue Modelle entwickeln und gezwungen sind, neue Wege zu suchen. Es wird wohl als Antwort zu meiner Motion gesagt, der heutige Verteilschlüssel sei der beste. Man kann mit Fug und Recht auch umgekehrt formulieren und sagen: Er ist möglicherweise weniger schlecht.

Ich habe ein gewisses Verständnis für diese Paketlösung. Sie ist gemessen an der Entlastung der Ratsarbeit und auch des Urnengangs sicher effizient, aber es ist und bleibt eine Nulllösung. Damit ist es an sich keine Lösung der anstehenden Probleme. Es ist eine Art Zeichen unserer Ratlosigkeit in dieser Frage. Wir müssen uns nicht wundern, wenn man uns in der Bevölkerung wie Eulenspiegel den Spiegel vorhält, wenn die Strassen immer mehr zerfallen.

Ich frage den Herrn Regierungsrat und Baudirektor an, was für vorbehaltene Entschlüsse haben Sie in petto? Wie wird die Standesinitiative

mit den Zürcher Ständerätinnen und den Nationalrätinnen und Nationalräten begleitet, damit vielleicht die Skepsis von Herrn Stirnemann doch zu Unrecht besteht?

Wenn im Finanzplan bezüglich der Verkehrsabgaben, der Finanzierung des Strassenunterhalts wieder etwas vorgesehen ist, dann ist das ja nur finanzpolitisch eine vorsorgliche Massnahme, aber noch kein Lösungsansatz. Das allein kann sicherlich nicht genügen.

Wenn Herr Stirnemann den Inhalt seiner Parlamentarischen Initiative, wie er sich ausdrückte, pendent halten möchte, also gewissermassen in die Tiefkühltruhe des Regierungsrates legt, möchte ich selbes tun und auch die Motion von Herrn Schellenberg in ein solches Fach legen.

Mit Genugtuung habe ich immerhin als Winterthurer zur Kenntnis nehmen dürfen, dass bezüglich jener Initiative doch eine sachliche und zweckdienliche Lösung hat gefunden werden können. Wir haben etwas Neues entdeckt, eine Art Gefriertruhenpolitik. Ich hoffe allerdings, Herr Stirnemann, dass Ihr dort hineingelegtes Produkt nicht bereits morgen in anderer Form wieder auftaut.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Die LdU-Fraktion wird die Anträge der Kommission unterstützen. Sie ist mit den Übereinkommen, die die Kommissionsmitglieder gefunden haben, einverstanden.

Es ist richtig, Herr Heitz, dass wir tatsächlich im Grossen und Ganzen zu Nulllösungen gekommen sind. Wir hatten aber auch Vorstösse zu beraten, die gegensätzlicher nicht hätten sein können. Wir haben alle gemerkt, dass wir uns in eine Sackgasse verrannt haben, aus der es eben tatsächlich am geschicktesten ist, wenn wir uns jetzt darauf beschränken eben zu einer Nulllösung zu kommen. Insofern danke ich allen Postulantinnen, Motionären und Motionärinnen, die bereit waren, ihre Vorstösse zurückzuziehen. Ich begreife Herrn Schellenberg, dass er da etwelche Mühe hatte, zuzustimmen. Auf der anderen Seite mussten Leute über ihren eigenen Schatten springen.

Zur Standesinitiative Kunz und Kugler, die bereits überwiesen und beim Bund gelandet ist, möchte ich Folgendes sagen: Offensichtlich hat diese Standesinitiative, die auch in anderen Kantonen in Beratung, oder bereits überwiesen ist, einigen Druck ausgelöst. Wir haben einen kleinen Erfolg zu verzeichnen, indem nämlich der Bund bereit ist, an den Unterhalt der Nationalstrassen – wieder auf das ursprüngliche Mass – seine Beiträge zu leisten. Ich denke, das ist auf den Druck der Kantone

zurückzuführen und hängt auch mit diesen diversen Standesinitiativen zusammen.

Allerdings muss ich sagen, dass wir vom LdU mit dieser Lösung noch nicht ganz zufrieden sind. Wir möchten, dass der Bund sämtliche Kosten im Nationalstrassenbau übernimmt. Also nicht nur einen Anteil daran bezahlt, sondern dass er Bau, Betrieb und Unterhalt vollständig in seine Obhut nimmt, nicht nur aus Kostengründen, sondern auch wegen der Transparenz, die heute noch fehlt.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Erlauben Sie mir drei kurze Bemerkungen, obwohl in der Kommission meines Wissens abgemacht wurde, dass nur der Kommissionspräsident in dieser Sache, in dieser unrühmlichen Sache, sprechen werde.

Zuerst muss ich einmal auf ein anderes Traktandum hinweisen. Eigentlich hätte auch mein Vorstoss «Behinderungskosten des öffentlichen Verkehrs» in das Paket hineingehört. Es handelt sich dabei um eine Interpellation. Ich gebe offen zu, es war eine Reaktion auf den Vorstoss Heitz, den ich übrigens durchaus begrüsst hätte, im Sinn von Kostenwahrheit, aber wenn wir über Kostenwahrheit sprechen, müssen wir auch akzeptieren, dass für den öffentlichen Verkehr Behinderungskosten entstehen. Diesen Vorstoss hätte ich heute, wenn es ein Postulat gewesen wäre, auch zurückgezogen. Meine Interpellation kommt später zur Behandlung. Wir können es dannzumal sehr kurz machen.

Erlauben Sie mir aber noch einige giftige Bemerkungen. Es handelt sich heute um ein Trauerspiel schlimmster Art. Es ist der letzte Akt, es ist das Begräbnis, das wir da jetzt veranstalten. Die ganze Diskussion betreffend Strassenfinanzierung über Jahre hinweg ist ein Beispiel dafür, wie Polarisierung – um der Polarisierung willen –, einfach zu einem Nullsummenspiel führen muss. Das haben wir jetzt. Es gibt keine andere Lösung als alles zurückzuziehen und auf den Bund zu hoffen. Es ist ein Beispiel dafür, wie in Fragen der Strassenfinanzierung dieser Rat unfähig war, sich zusammenzurufen; wie dieser Rat unfähig war, einen Konsens zu finden. Ich erinnere daran, am Anfang war ein Konsensvorstoss über mehrere Parteien hinweg. Das war das Postulat Kunz, da waren mehrere, auch die FDP, die CVP dabei, wir haben das initiiert, am Anfang auch die SP. Dann begann ein unrühmliches Pingpong-Spiel. Ich habe in diesem Rat noch nie so etwas erlebt. Das spielte sich weitgehend eben in der Kommission ab, das absorbierte unglaublich viele Kräfte. Ich sage noch einmal, es wäre der Konsens gewesen und

es war ernüchternd, dass schlussendlich nur die CVP diesen Konsens durchgezogen hat. Der Konsens hätte geheissen, und heute ist offenbar die Bereitschaft wieder da, Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern, damit wir mehr Geld haben um besser zu verteilen. Das wäre ein Punkt gewesen. Also eine Erweiterung der Zweckbestimmung. Da fehlte dann die Zustimmung von rechts. Ein weiterer Punkt war dann, die Lösung beim Bund zu suchen. Jetzt haben wir diesen Punkt noch in der Hand. Das andere ist pendent. Wir dürfen nicht darauf verzichten, über Motorfahrzeugsteuern oder Sonderabgaben, wie sie dann heissen, wieder bei unseren Automobilisten anzuklopfen und um eine Erhöhung zu bitten.

Es geht letztlich nur, da ist wieder ein anderer Vorstoss, der auch nicht im Paket war, der Vorstoss Honegger, wenn wir die Kompetenz in dieser Sache vom Volk auf das Parlament verlagern. Sonst haben wir dauernd einfach nur ein Volksnein aus unheiligen Allianzen. Ich glaube, wir müssen jetzt wieder einmal eine gewisse Besinnungspause einschalten, schauen ob der Bund vernünftig ist. Es geht auch um eine Frage der Gerechtigkeit, das müssen wir betonen, wir sind immer Nettozahler. Dann glaube ich, müssen wir gemeinsam unbelastet wieder an die Sache herangehen.

Ernst Frischknecht (EVP, Dürnten): Es ist müssig, den Reigen der Gespräche weiterzuführen. Ich glaube, das Trauerspiel, das vorhin angesprochen wurde, betrifft weniger diese Vorstösse, es trifft mehr die Ratsarbeit. Wir unterhalten uns über New Public Management und merken nicht, dass wir selber nicht fähig sind, einmal gefasste Beschlüsse stehen zu lassen. Die Kommission hat beschlossen, dass nur der Präsident spricht. Es wurde in allen Fraktionen diskutiert, die Vorzüge und Nachteile der einzelnen Vorstösse waren bekannt. Was passiert? Es meint wieder jeder, er müsse seine eigene Initiative oder seinen Vorstoss noch einmal hervorstreichen, er müsse die Startlöcher graben, um – kaum wird abgestimmt – wieder vorzuprellen. Das ist doch nicht Arbeit im Rat, das sind Kommissionssitzungen, das ist vorbei. Die EVP ist einverstanden mit dem Vorgehen. Es ist nicht dem eigenen Triebe, es ist der Not gehorchend. Die Finanzen und die Verhältnisse haben uns eingeholt, wir müssen dazu stehen, dass wir auch sparen könnten, wenn wir uns wirklich an die Empfehlung der Kommission halten würden und nur der Präsident im Rat sprechen würde.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Die Wortwahl von Frau Kugler hat mich herausgefordert. Sie spricht von Nulllösung. Das impliziert, dass es wohl eine Lösung sei, das ist natürlich mehr als beschönigend. Es ist überhaupt keine Lösung, was wir beschliessen. Wir machen nichts anderes, – bereits in der Kommission und hier im Rat wieder –, als eine Bankrotterklärung.

Wenn nun Herr Germann wieder davon spricht, dem nicht fügigen Volk sei das Wort, die Kompetenz wegzunehmen und bei uns festzulegen, dann frage ich ihn, in welcher Demokratie er überhaupt lebt.

Wir müssen uns wieder einmal überlegen, ob wir Lösungen erbringen wollen. Ob wir Probleme, die anstehen, überhaupt zum Vollzug bringen wollen. Erst dann, wenn wir auch wieder unseren Bürgern signalisieren können, dass wir Probleme lösen, dann steht es vielleicht um die wirtschaftliche Situation für die Zukunft auch wieder etwas besser.

Regierungspräsident Hans Hofmann: Ich möchte mich auch hier bei der vorberatenden Kommission ganz herzlich für die grosse Arbeit, die sie geleistet hat, bedanken. Die Kommission hat sich in der ganzen Breite und Tiefe mit der Strassenfinanzierung befasst und wie Sie aus eigener Erfahrung wissen, ich denke an die jeweiligen Budgetdebatten, ist die Strassenfinanzierung ein recht ausgiebiger Streitgegenstand. Die Kommission musste sich natürlich an Hand dieser völlig unterschiedlichen Vorstösse mit der Materie in der ganzen Breite befassen. Mit dem Regierungsrat ist sie letztlich zum Schluss gelangt, dass es eigentlich keinen Sinn macht, über die Zweckbestimmung von Mitteln zu streiten, die ja gar nicht vorhanden sind. Zuerst geht es darum, die Strassenfinanzierung in Ordnung zu bringen, um dann, wenn wir wieder eine volle Kasse hätten, allenfalls über die Verwendung zu streiten. Ich glaube, das ist ein weiser Entscheid, den der Regierungsrat grösstenteils so auch aufgezeigt hat.

Mit Herrn Stirnemann gehe ich einig, dass es keinen Sinn macht, jetzt auf den Bund zu warten und zu denken, über den Bund werde die Strassenkasse dann finanziert. Hoffen darf man natürlich, Herr Stirnemann, und ich hoffe, dass die Standesinitiative, die wir überwiesen haben, Anklang findet. Wir werden die zürcherischen Mitglieder der eidgenössischen Räte dokumentieren und motivieren, das zu unterstützen. Ich hoffe vor allem auf die Schwerverkehrsabgabe, hier glaube ich nicht, dass der Bund darum herum kommt, die Kantone an der Schwerverkehrsabgabe zu beteiligen. Ich war selbst in der Verhandlungsdele-

gation der Baudirektoren bei Bundesrat Leuenberger. Hier braucht der Bund die Unterstützung der Kantone. Die Kantone werden diese Schwerverkehrsabgabe nicht unterstützen, wenn sie nicht in diesem Ausmass daran beteiligt werden, so dass ich hier berechtigt hoffe, dass von Bundesseite etwas kommen wird.

Natürlich machen wir uns unsere eigenen Gedanken, – die Herren Schellenberg und Heitz haben das angesprochen –, für den Fall, dass eben gar nichts vom Bund zu erreichen ist, wie wir selbst diese Strassenfinanzierung in Ordnung bringen können. Da gibt es natürlich eine ganze Palette von Ideen, hier möchte ich heute die Katze noch nicht aus dem Sack lassen.

Bei der Motion Schellenberg, er hat das dargelegt, weicht der Antrag des Regierungsrates vom Antrag der Kommission ab. Nachdem nun die Kommission – ich glaube – den weisen Entscheid getroffen hat, zum heutigen Zeitpunkt am Strassengesetz überhaupt nichts zu ändern, kann sich der Regierungsrat diesem Antrag anschliessen und hält nicht an seinem Antrag fest.

Ich bitte Sie ebenfalls im Namen des Regierungsrates, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Hans Rutschmann (SVP, Rafz): Materiell sind wir uns einig in der Kommission und ich hoffe auch hier im Rat. Herr Germann und auch Herr Frischknecht haben erwähnt, wir hätten in der Kommission beschlossen, dass niemand hier reden würde. Der Ordnung halber stelle ich hier fest: In der Kommission haben wir nicht darüber diskutiert, es war kein Antrag vorhanden, wir haben das auch nicht beschlossen. Wenn jetzt jemand von der Kommission gesprochen hat, wurde somit keine Spielregel verletzt. Das noch als eine Feststellung.

Detailberatung

Titel und Ingress

- 1.
- 2.
- 3.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Schlussabstimmung***Der Kantonsrat beschliesst mit 115 : 1 Stimmen dem Antrag der Kommission vom 20. Januar 1997 zuzustimmen.**

- Abschreibung der Motionen KR-Nr. 273/1991; KR-Nr. 213/1992 und KR-Nr. 9/1994.
- Nichteintreten auf die parlamentarische Initiative KR-Nr. 245/1992 und KR-Nr. 245a/1992.
- Nicht definitive Unterstützung der Behördeninitiative des Grossen Gemeinderates Winterthur KR-Nr. 34/1994.

Die Motionen KR-Nr. 232/1995; KR-Nr. 285/1995 und KR-Nr. 286/1995 wurden zurückgezogen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Postulat Helen Kunz (LdU, Opfikon) und Mitunterzeichnende vom 8. Januar 1996 betreffend Verbot für Grundstückverkäufe aus Mitteln des Fluglärmfonds (schriftlich begründet), Entgegennahme, Diskussion

KR-Nr. 3/1996

7. Postulat Susi Moser-Cathrein (SP, Urdorf), Liselotte Illi (SP, Bassersdorf) und Ruedi Keller (SP, Hochfelden) vom 8. Januar 1996 betreffend kantonseigenes Land in Höri zwischen Altmannstein und Wehntalerstrasse, in der Anflugschneisse gelegen, Lärmzone C (schriftlich begründet), Entgegennahme, Diskussion

KR-Nr. 4/1996

Diese Geschäfte sind infolge eines Antrags von Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen) von der heutigen Traktandenliste abgesetzt worden.

Hier werden die Beratungen unterbrochen.

Ratspräsidentin Esther Holm: Es ist noch eine Petition eingegangen eines Herrn Felix Glutz aus Glion. Er hat die Petition an den Bundesrat, die eidgenössischen Kammern, an die kantonalen und kommunalen Exekutiven und Parlamente eingereicht, mit der bitte um Unterstützung. Es geht um einen Fonds für nachrichtenlose Vermögen.

Fortsetzung der Beratungen.

8. Postulat Astrid Kugler (LdU, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 29. April 1996 betreffend umweltfreundlicher Verkehrsbe-wältigung im Zürcher Weinland (schriftlich begründet), Stellung-nahme, Fortsetzung der Beratungen

KR-Nr. 126/1996, RRB-Nr. 2819/18.9.1996

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat Bericht und Antrag zur umweltgerechten Bewältigung des Verkehrs im Zürcher Weinland vorzulegen.

Begründung:

Der Baudirektor des Kantons Zürich will auf die zur Hebung der Si-cherheit notwendig betrachtete Reduktion der Fahrbahnbreiten des zweispurigen Abschnitts der Weinländer N4 verzichten und als Alter-native die Autobahn sofort auf vier Spuren ausbauen.

Aus allen Erfahrungen der Vergangenheit ist bekannt, dass die Ver-grösserung von Strassenkapazitäten wieder neuen Verkehr zur Folge hat, ohne irgendein Problem zu lösen. Das Weinland ist aber zu scha-den, als dass dort wieder derselbe Fehler zum x-ten Mal wiederholt wird. Es müssen nun Anstrengungen unternommen werden, den Ver-kehr auf eine umweltverträgliche Art zu bewältigen. Dies muss durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs geschehen. Während man auf der Baudirektion innert kürzester Zeit mehrere 100 Millionen Franken mehr für den Autobahnbau alleine im Weinland aufbringt, mühen sich die Volkswirtschaftsdirektion und die SBB seit Jahren damit ab, Lö-sungen zu finden, wie die Bahnkapazität zwischen Zürich und Winter-thur den heutigen Bedürfnissen anzupassen sei.

Leider verfügt der Regierungsrat immer noch über keine Strategien, die aufzeigen, mit welchen Massnahmen eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene erreicht werden kann. Das Weinland bietet sich nun geradezu an, modellhaft aufzuzeigen, welche Massnah-men ins Auge gefasst werden müssen, um das auch vom Regierungsrat mehrmals verkündete Ziel der Verkehrsumlagerung endlich in die Tat umzusetzen.

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

Die Nationalstrasse N4 im Zürcher Weinland ist im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 als Nationalstrasse 2. Klasse aufgeführt. Die Strecke von Flurlingen bis zum Anschluss Oerlingen wurde dementsprechend in den Jahren 1961/62 kreuzungsfrei erstellt. Die südlich anschliessende Strecke Oerlingen bis Hettlingen wurde bereits in den Jahren 1955 bis 1958 mit Ausnahme des Anschlusses Henggart mit Niveauekreuzungen als Hauptverkehrsstrasse gebaut. Der Bundesrat genehmigte am 5. Dezember 1973 das generelle Projekt der Nationalstrasse N4, Teilstück Verzweigung N1/N4-Andelfingen, als vierspurige Nationalstrasse. Gleichzeitig beauftragte er den Kanton Zürich mit der Ausführungsprojektierung. In deren Gefolge entstanden in der Bevölkerung Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich des Bedürfnisses und der Gestaltung der geplanten Nationalstrasse. Nach jahrelangen Verhandlungen und Gesprächen zwischen Bund, Kanton und Gemeinden sowie der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) und der Planungsgruppe Zürcher Weinland (ZPW) einigte man sich dahingehend, den Abschnitt N4.2.9, Verzweigung N1/N4-Henggart, zweispurig als halbe Autobahn neu zu erstellen und für den Abschnitt N4.2.8, Henggart-Andelfingen, die bestehende Umfahrungsstrasse Andelfingen zwischen den Anschlüssen Henggart und Kleinandelfingen zu einer kreuzungsfreien Autostrasse (Nationalstrasse 2. Klasse) auszubauen. Am 15. August 1996 wurde das Teilstück N4.2.9, Verzweigung N1/N4-Henggart, dem Verkehr übergeben. Der Baubeginn für das kreuzungsfreie Teilstück N4.2.8, Henggart-Andelfingen, ist auf 1997 vorgesehen. Damit wird die ganze Strecke Winterthur-Schaffhausen kreuzungsfrei ausgestaltet sein.

Der in den Jahren 1961/62 erstellte rund 10 km lange Abschnitt von Kleinandelfingen bis Flurlingen ist sanierungsbedürftig. Verkehrstechnische Unfallanalysen haben gezeigt, dass Hochleistungsstrassen mit zweistreifigen Querschnitten und Pannestreifen äusserst gefährlich sind. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit kann auf solchen Strassen u.a. durch eine Reduzierung der zu grossen Belagsbreiten (Rückbau) erzielt werden. Die Kosten der Sanierung des rund 10 km langen Abschnitts Kleinandelfingen bis Flurlingen betragen mit Rückbau und - während der Bauzeit - Umleitung des Süd-Nord-Verkehrs durch die Dörfer rund 51,5 Millionen Franken. Bei einer Sanierung ohne Rückbau und mit Umleitung des Süd-Nord-Verkehrs durch die Dörfer entstehen Mehrkosten von rund 2 Millionen Franken. Der Ausbau

zu einer vierspurigen Autobahn mit minimalsten Abmessungen würde für den rund 8,5 km langen Abschnitt Anschluss Trüllikon bis Flurlingen Mehrkosten von rund 20 Millionen Franken und für den gesamten Abschnitt Kleinandelfingen bis Flurlingen (einschliesslich Abschnitt Trüllikon-Flurlingen) Mehrkosten von 25 bis 30 Millionen Franken verursachen.

Die Baudirektion klärt derzeit mit dem Bundesamt für Strassenbau ab, ob der Abschnitt Kleinandelfingen bis Flurlingen - anstelle eines Rückbaus - zu einer vierspurigen und nur 16 m breiten Autobahn (ohne Standspuren) ausgebaut werden soll, weil dadurch mit einem relativ geringen Mehraufwand ein hohes Mass an Verkehrssicherheit erzielt werden könnte. Zudem wären während der Bauzeit oder bei Verkehrsunfällen kaum Verkehrsumleitungen durch die Dörfer erforderlich. Mit dem ins Auge gefassten vierspurigen Ausbau wird keine massgebliche Vergrösserung der Strassenkapazität erzielt, verbleiben doch die restlichen Abschnitte der Weinland-Autobahn zweiseitig. Die absoluten Reisezeitgewinne des Individualverkehrs dürften daher insgesamt gering bleiben. Eine Modal Split-Veränderung infolge des Ausbaus der N4 zwischen Flurlingen und Kleinandelfingen auf vier Spuren ist nicht zu erwarten.

Ein Ausbau weiterer Teilstrecken der Nationalstrasse N4 im Zürcher Weinland ist in absehbarer Zeit nicht vorgesehen, wenngleich aufgrund der hohen Verkehrsmenge und aus Gründen der Verkehrssicherheit eine durchgehende richtungsgetrennte vierspurige Autobahn zu gegebener Zeit ins Auge gefasst werden muss. Dementsprechend wird für die Strecke Anschluss N1/N4 bis Kleinandelfingen die Option eines vierspurigen Ausbaus aufrechterhalten.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Personenverkehr ist im Weinland relativ niedrig. Dies ist darin begründet, dass – bedingt durch die disperse Besiedlung des Weinlandes – nur die grösseren Orte direkt durch Bahnlinien erschlossen sind. Fahrgäste, welche von anderen Orten anreisen, müssen eine zusätzliche Busfahrt in Kauf nehmen, was die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs spürbar mindert.

Im Rahmen der 2. Teilergänzung zur S-Bahn wird derzeit der Bahnhof Marthalen so umgebaut, dass mit den Zügen der S33 (Schaffhausen-Winterthur) in Winterthur Anschluss an die S12 hergestellt werden kann. Damit wird die Reisezeit vom Weinland nach Zürich um etwa zehn Minuten gekürzt, so dass der öffentliche Verkehr seine Wettbewerbsstellung verbessern kann.

Der internationale Bahnverkehr ist in der Verantwortung der jeweiligen Bahnverwaltungen. Der Regierungsrat hat keine Möglichkeit, bauliche oder gar betriebliche Massnahmen zu veranlassen. Eine am 4. Dezember 1995 paraphierte Vereinbarung zwischen Deutschland und der Schweiz sieht vor, dass die Vertragsparteien im Rahmen ihrer Zuständigkeit darauf hinwirken, dass die Eisenbahngesellschaften neben anderen Massnahmen auch solche zur Stärkung des Korridors Stuttgart-Zürich vollziehen. Diese bestehen in einem ersten Schritt im Einsatz der Neigetechnik und in einem zweiten im Ausbau gewisser Linienabschnitte in Deutschland. Wenn die Züge zwischen Schaffhausen und Zürich über Winterthur geführt werden sollen, sind dafür kapazitätserhöhende Massnahmen zwischen Zürich und Oerlikon sowie im Raum Flughafen-Winterthur erforderlich. Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass die wichtigsten Elemente davon in eine zweite Etappe von «Bahn 2000» aufgenommen werden. Über die Finanzierung solcher Massnahmen wird noch in einer eidgenössischen Volksabstimmung zu entscheiden sein.

Angesichts der kritischen Situation der Staats- und teilweise auch der Gemeindefinanzen ist ein gezielter Mitteleinsatz unerlässlich. In verdichteten Siedlungsräumen kann für zusätzliche Angebote des öffentlichen Verkehrs ein weit besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis – und das auch für den Umweltschutz – erwartet werden als bei Siedlungsstrukturen, wie sie im Weinland vorherrschen. Beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs steht deshalb das Glattal im Vordergrund, wo Vorbereitungen für die Baulinienfestsetzung für ein Bahnsystem (Mittelverteiler) getroffen werden. Mit diesem System wird es dort mittel- und längerfristig möglich sein, den Verkehrsanteil des öffentlichen Verkehrs nachhaltig zu erhöhen. Eine derartige Wirkung könnte im Weinland nicht erzielt werden.

Verkehrspolitische Massnahmen müssen auf eine volkswirtschaftliche Optimierung ausgerichtet sein. Die dem Massnahmenplan Lufthygiene 1990 zugrundeliegende Strategie, die technischen Möglichkeiten zur Schadstoffreduktion zu nutzen und das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu fördern, hat sich bewährt und wird weitergeführt. Dabei müssen vermehrt verkehrslenkende Massnahmen sicherstellen, dass der erzielte Erfolg nicht durch Mehrverkehr wieder gefährdet wird. Im Rahmen des Massnahmenplans Lufthygiene 1996 hat der Regierungsrat daher die Polizeidirektion beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Bau- und der Volkswirtschaftsdirektion das Strassennetz in den Agglomerationen Zürich und Winterthur sowie in

weiteren verkehrsüberlasteten Räumen so zu bewirtschaften, dass beim motorisierten Individualverkehr Staus möglichst vermieden und beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr die Wartezeiten gegen Null reduziert werden. Ziel ist es, den öffentlichen Verkehr zu fördern und den Individualverkehr – ohne generelle Verkehrsausweitung – zu optimieren (Beseitigung von Gefahrenstellen und Engpässen). Dabei sollen auch die Bedürfnisse der Nachbarregionen angemessen berücksichtigt werden.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass die Zürcher Weinland-Autobahn mit ihrem bestehenden bzw. vorgesehenen Ausbaustandard das Resultat eines langen demokratischen Prozesses ist, an welchem neben Bund, Kanton und Gemeinden nicht zuletzt auch die betroffene Bevölkerung massgeblich mitgewirkt hat. Der von der Baudirektion aus Gründen der Verkehrssicherheit vorgesehene Ausbau des rund 35 Jahre alten und sanierungsbedürftigen Abschnitts von Kleinandelfingen nach Flurlingen zu einer vierspurigen Autobahn (Minimalvariante ohne Standspuren) hat in der Bevölkerung ebenfalls breite Zustimmung gefunden. Die Mehrkosten für diesen Ausbau betragen rund 25-30 Millionen Franken. Die Zürcher Weinland-Autobahn – mit oder ohne vierspurigen Ausbau des Teilstücks Kleinandelfingen bis Flurlingen – entlastet zahlreiche Dörfer vom Durchgangsverkehr und trägt damit auch zu einer umweltfreundlicheren Verkehrsbewältigung bei.

Damit sind die verschiedenen für den Verkehr im Zürcher Weinland massgebenden Faktoren bekannt. Die erforderlichen Massnahmen sind realisiert bzw. eingeleitet worden oder werden zu gegebener Zeit getroffen.

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

Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach): Der Zug scheint wieder einmal abgefahren zu sein oder eben nicht. Strassenbau hat Priorität. Die EVP ist sich bewusst, dass ein gut ausgebautes Strassennetz Vor- und Nachteile bringt. Sicher wird der Strassenverkehr auch künftig einen grossen Teil der Verkehrsbedürfnisse decken müssen, vor allem auf dem Land. Gefordert ist aber eine neue Strassenverkehrsphilosophie. Leichte und sparsame Fahrzeuge sollen die langsame und ruhige Fahrweise – gerade das neu erstellte Strassenstück der N4 Winterthur-Henggart soll durch die schmale Ausführung Aufmerksamkeit und Vorsicht wecken – fördern. Die rasante Zunahme des motorisierten

Individualverkehrs hat grosse Gefahren für Leib und Leben und hohe Unfallkosten gebracht. Das wissen wir alle. Die Umweltbelastung durch Abgase, Lärm und Landschaftszerstörung ist enorm. Die EVP fordert deshalb unter anderem Mut zu Engpässen im Strassennetz. Engpässe im Strassennetz haben auch ihre Bedeutung im Zusammenhang mit der A4 zwischen Winterthur und Schaffhausen. Leider war die vorgesehene zweispurige Sanierung des Strassenstückes zwischen Kleinandelfingen und Flurlingen ohne Umleitung durch die umliegenden Dörfer nicht möglich. Die vorgesehenen Sicherheitsmassnahmen waren beachtlich, jetzt soll das Stück vierspurig ausgebaut werden.

Unser Postulat fordert eine umweltfreundliche Verkehrsbewältigung im Zürcher Weinland. In der Antwort des Regierungsrates heisst es, die Strategie des Massnahmenplanes Lufthygiene 1990 soll die technischen Möglichkeiten zur Schadstoffreduktion nutzen und das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr fördern. Vermehrte verkehrslenkende Massnahmen müssen sicherstellen, dass der erzielte Erfolg nicht durch mehr Verkehr wieder gefährdet wird. Die EVP findet für einen weiteren Ausbau der Strasse keine Begeisterung. Damit wird das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr ganz sicher nicht gefördert. Verkehrsuntersuchungen zeigen, dass ein grosser Teil des Verkehrs aus der Region stammt. Es ist nicht nötig, die Strassenverhältnisse noch interessanter, noch einladender zu gestalten, und so immer längere Arbeitswege zu ermöglichen.

In der Antwort der Interpellation ist zu lesen: Mit einem Ausbau des Teilstücks Kleinandelfingen beziehungsweise Anschluss Trüllikon bis Flurlingen wird eine durchgehende, vierspurige Autobahn von Winterthur bis Schaffhausen nicht präjudiziert. Wir können diese Auffassung nicht teilen. Dieser Strassenausbau wird die Verkehrsmenge sicher nicht reduzieren und bremsen.

Am 30. November 1996, kurz nach der Eröffnung der ausgebauten A4 war in einer Tageszeitung zu lesen: Die A4 verzeichnet seit der Eröffnung der Schaffhauser Stadtautobahn und des Teilstücks Winterthur-Henggart Mitte August bereits eine massive Verkehrszunahme. Im Oktober wurden bei Andelfingen schon zehn Prozent mehr Fahrzeuge gezählt als ein Jahr zuvor. Zudem stellte die Schaffhauser Regierung schon ein Gesuch an das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement, dass 40 Töner über die A4 zu den Umladestationen in Embrach gelangen können. Das Gesuch wurde abgelehnt, damit die Agglomeration Winterthur-Zürich nicht mit zusätzlichem 40-Tonnenverkehr belastet wird. Mit dem weiteren Ausbau sind aber vermehrt solche Forde-

rungen zu erwarten. Mit jedem Ausbau wird die Verkehrsmenge noch mehr zunehmen und den durchgehenden Ausbau fördern.

Der Präsident der Zürcher Planungsgruppe Weinland stellt sogar eine Lücke in der Nord-Süd-Verbindung fest, zwischen Dänemark und Messina. Wünscht die betroffene Bevölkerung das Schliessen dieser Lücke? Eine zweispurige Variante zwischen Flurlingen und Trüllikon, vorteilhaft mit Richtungstrennung, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist vorzuziehen. So wird das Verkehrsvolumen eher im Rahmen gehalten. Eine richtungsgetrennte, zweispurige Strasse ist sicher und funktioniert gut, wenn sie kreuzungsfrei ist und ausreichende Ein- und Ausfahrstrecken erstellt werden. Ich stand dieser Variante skeptisch gegenüber, bis ich im letzten Jahr selber ein solches Strassenstück von etwa 35 km Länge befahren habe. Im Staat Massachusetts, Cape Cod, funktioniert eine solche Strasse mit regem, aber flüssigem Verkehr problemlos. Weiter wird in der Postulatsantwort ausgeführt: Verkehrspolitische Massnahmen müssen auf eine volkswirtschaftliche Optimierung ausgerichtet sein. Die EVP versteht dies so: Möglichst gute Sicherheit, möglichst wenig Strassenvolumen und nur absolut notwendige Sanierungen und Bauten. Geld im Überfluss haben wir nicht. Wir können es uns auch nicht leisten, eine Strassenkapazität herzustellen, die wir gar nicht unterhalten können.

Dazu möchte ich auf meine Anfrage betreffend Ausbau des Strassenstückes Henggart–Andelfingen, inklusive auf einen zweiten Thurviadukt, hinweisen. Der Bau wird als unumgänglich betrachtet. Dies soll notwendig sein, um den Landwirtschaftsverkehr und Ausnahmetransport, das heisst Schwerverkehr, zu befördern. Es interessiert mich, welche und wie oft Ausnahmetransportfahrten zu erwarten sind. Ich frage mich, ob eine zweite Brücke nicht wieder Luxusausführung und Maximierung statt Optimierung sei. Seit ich in diesem Rat dabei bin, haben wir immer und immer dringender mit Finanzknappheit zu tun. Vom Staat werden Investitionen gefordert. Die Nachhaltigkeit im Strassenbau ist fraglich und damit sind nicht viele Arbeitsplätze für Schweizer zu erwarten. Es ist sehr zu begrüßen, dass die Bahnverbindungen zwischen Winterthur und Schaffhausen und der Anschluss an die S 12 verbessert werden. Damit der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Weinland erhöht werden kann, sollen Park-and-ride-Anlagen sowie Ortsbusse mit günstigem Anschluss unterstützt werden. Wo gute S-Bahnverbindungen vorhanden sind, haben sich solche Ortsbuslinien auch schon bewährt. All die möglichen Verbesserungen der Bahnverbindungen bis Stuttgart sind sehr zu begrüßen. Auch die Förderung des

Güterverkehrs mit der Bahn ist notwendig. Die Antwort auf die Interpellation lässt für die EVP Ziele und Fragen offen. Eine weitere kritische Überprüfung des Verkehrskonzeptes im Zürcher Weinland ist nötig. Auf einen vierspurigen Ausbau soll verzichtet werden. Mit dem Bau einer getrennten, zweispurigen Strasse bleiben Mittel frei, welche in Park-and-ride-Anlagen bei Bahnhöfen investiert werden können. Hier wird das Baugewerbe auch profitieren. Der Halbstundentakt soll auch im Weinland auf dieser Strecke eingeführt werden. Auf diese Weise wird eine umweltfreundliche Verkehrsbewältigung erreicht.

Die EVP unterstützt das Postulat.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich): Wenn das Postulat eine umweltgerechte Verkehrsbewältigung im Zürcher Weinland verlangt, dann haben Sie das Gefühl, der Begriff «umweltgerecht» zu stark zu unseren Gunsten auszulegen, im Sinne der Förderung des öffentlichen Verkehrs. Sie sagen sich auch, die Hochleistungsbahnen benötigen auch immer mehr Energie, die Bahn braucht sehr viel Platz und so weiter und so fort. Ich denke, ich muss das Verhältnis oder eher die Konkurrenz zwischen Bahn und Autoverkehr an Hand von ein paar Punkten wieder einmal grundsätzlich erklären und festhalten. Eine Rückblende 50 Jahre zurück:

1. Fatale Weichenstellung: Die Autobahnnetze verbinden als System im wesentlichen die Städte, also dort, wo die grössten Verkehrsströme verlaufen. Dort auch, wo die Bahn ihre eigentliche Stärke hat. Es entsteht eine klassische Konkurrenzsituation.
2. Der Autobahnbau ist nie von einer griffigen Raumordnungspolitik flankiert worden. Gewachsene dichte Siedlungs- und Wirtschaftsräume werden völlig aufgelöst. Dadurch entsteht ein Siedlungsbrei, der heute vom öffentlichen Verkehr quasi nicht mehr wirtschaftlich erschliessbar ist. Die Konkurrenz zugunsten des Autos wächst.
3. Autobahnen verdoppeln die durchschnittliche Geschwindigkeit des Autos. Sie brauchen nur noch halb soviel Zeit für die gleiche Distanz oder umgekehrt, Sie verdoppeln ihre Reichweite, ihren Radius bei gleichem Zeitaufwand.
4. Zu den Finanzen: Bei den Investitionen hat man im Vergleich zu heute in den 70er und 80er Jahren jährlich zwei bis drei Milliarden Franken ausgegeben. Während sich die Bahn mit einem Viertel dieses Geldes begnügen muss. Heute wird zu Recht von der Schienenseite tüchtig nachgeholt. Zum Teil artet dies zu folgenschweren

Wettbewerbsunterschieden aus. Das Resultat: Immer grössere Investitionen werden immer schwieriger finanzierbar. Ein Beispiel für die unheilige Konkurrenzsituation: Macht es einen Sinn, die Bahnverbindung Zürich–Bern im Halbstundentakt auszuführen und gleichzeitig die N1 auf sechs Spuren auszubauen? Macht es einen Sinn, am Gotthard einen Basistunnel zu beschliessen und gleichzeitig eine zweite Strassenröhre zu verlangen? Es gibt unzählige Beispiele in den Regionen, die zeigen, wie unsinnig die Konkurrenz ist. Wenn Sie das im Detail verfolgen, muss man von einer unsinnigen Konkurrenz sprechen. Erst recht, wenn man weiss, dass trotz allen technischen Verbesserungen im Autobereich eine Fahrt im Auto gesamthaft zehn bis zwanzigmal umweltbelastender ist als mit der Bahn. Zum Visualisieren kann ich Ihnen das im Bereich Fläche darstellen. Die Fussgänger benötigen eine dynamische Fläche von 0,4 m², ein Velo benötigt 4 m² und ein Tram oder Bus oder die S-Bahn brauchen 2,9 m². Ein Auto durchschnittlich mit 1,7 Personen besetzt braucht 41 m², satte 41 m². Rechnet man den Parkplatz und den Manövrierraum dazu, benötigt man 20 m² dazu. Dies ist mehr als jedem Kind als Spielfläche zugestanden wird. Ein Auto braucht zehn- bis zwanzigmal mehr Fläche.

Zum Energieverbrauch: In einem Auto benötigen Sie dreimal soviel Energie wie in einem mässig ausgelasteten Bus, sechsmal mehr als im Tram; im Auto brauchen Sie zehnmal mehr als in der S Bahn und dreissigmal mehr als in einem Schnellzug. Wer hätte das gedacht? Wenn wir dann noch die Energiearten unterscheiden, den Klimaeffekt und die Luftverschmutzung anschauen, kommt man zur Grundaussage, dass der Strassenverkehr gesamthaft zehn- bis zwanzigmal umweltbelastender ist als der öffentliche Schienenverkehr. Bei einer solchen Konkurrenz vom System her und so einer Eindeutigkeit von der Umweltbelastung her frage ich mich, ob wir es uns leisten können, so weiter zu wursteln. Wäre ist nicht intelligenter, gewisse Aufgabenteilungen zwischen dem öffentlichen- und dem Autoverkehr zu finden. Zum Beispiel – dies möchte ich als Beispiel verstanden haben –: Verbindungen in die Städte oder Agglomerationen könnte man eventuell mit einer ÖV-Lösung bestreiten. Dagegen würde man für die tangentialen und peripheren Verbindungen eher auf eine Strassenverbindung setzen. Das wären mögliche Arbeitsteilungen. Das würde in unserem Fall, dem Zürcher Weinland, um das es geht, heissen, dass die zweispurige N4 die letzte Fehlinvestition gewesen ist und das Weinland in Zukunft die klassische Bahnstrecke wäre, radial zu den Städten. Wenn Sie mir

dies nicht unbedingt glauben, können Sie es nachlesen in der Fachliteratur. Ich kann Sie ermuntern, das Postulat zu unterstützen, dann wird von Amtes wegen, vom Baudirektor – er wird das sicher gewissenhaft machen – geprüft, was ein umweltgerechter Verkehr wäre, auch fürs ganze Weinland.

Christoph Schürch (SP, Winterthur): Die A4, wahrlich ein altes leidiges Thema, auch in diesem Rat. Der Ruf nach einem Ausbau auf eine vierspurige Autobahn war eigentlich längstens zu erwarten. Die Baudirektion hat es auch sehr gut eingefädelt. Sie hat mit dem Schreckgespenst, dass für den Umbau, für die Sanierung der N4 durch die Weinländer Dörfer gefahren werden muss, diese Forderung provoziert. Als dann der Herr Baudirektor an einer Veranstaltung in Benken dieses Projekt auf den Tisch gelegt hat, ist ein Grossteil oder ein Teil der Bevölkerung geradezu in Begeisterungstürme über einen Ausbau ausgebrochen. Herr Weilenmann hat im Herbst, als wir diese Debatte hier im Rat über die A4 ein weiteres Mal lanciert haben, so getan, als rede er für die ganze Bevölkerung im Weinland.

Erstens ist dem nicht so, es gibt im Weinland auch noch viele Leute, die wollen keinen Ausbau der A4 auf vier Spuren wollen.

Zweitens kann Verkehrspolitik nie punktuell sein.

Verkehr bedeutet nämlich, dass in unserem Fall zum Beispiel, der individuelle, motorisierte Verkehr kommuniziert zwischen zwei Regionen. Diese zwei Regionen müssen berücksichtigt werden. Das heisst konkret, in Winterthur kann die A1 nicht mehr Verkehr aufnehmen, das wird sogar von der Baudirektion so bestätigt. In Schaffhausen ist der Tunnel zweispurig. Was bringt nun ein vierspuriger Ausbau der A4? Ausser immens hohen Kosten bringt er nichts. Warum wird die A4 nicht ohne Umfahrung saniert? Weil zu viele Leute in der Baudirektion dies nicht wollen, obwohl es möglich wäre. Das wird zwar in den zwei Vorstössen von Frau Kugler bestritten. Im letzten Sommer wurde die A4 saniert, nämlich der Mittelstreifen in der Mitte musste neu gespritzt werden. Zu diesem Zweck wurde die Fahrbahn gedrittelt. In der Mitte stand der Spritzlastwagen plus viele andere grosse Fahrzeuge. Links und rechts hat der Verkehr problemlos zirkuliert, und zwar mit 100 Stundenkilometer. Es ist also möglich, die Fahrbahn zu sanieren, ohne Umfahrung und ohne Ausbau auf vier Spuren. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.

Zum Thema Verkehrssicherheit: Zwischen Ulm und Lindau gibt es ein Stück, das eigentlich zu vier Spuren hätte ausgebaut werden sollen. Es ist aber nur zweispurig, wohlverstanden nicht einmal richtungsgetreunt. Fünfzehn Kilometer praktisch unverbaute Strasse durchs Allgäu, wo die Autos mit 80 km/h fahren und ein konsequentes Überholverbot besteht, dies in Deutschland, in einem Land, wo sehr viele Automobilisten auf sehr schnelles Fahren wert legen. Es funktioniert und es funktioniert gut. Seit August 1996 ist der erste Teil der A4 bis Henggart in Betrieb, wider Erwarten gut. Alle Prognostiker haben gesagt, es wird viele Unfälle geben, es wird grosse Probleme geben. Es gibt wenig Unfälle und praktisch keine Probleme.

Ich fordere mehr Selbstverantwortung der Autofahrer. Der Staat ist nicht für alles verantwortlich. Die Selbstverantwortung, die Verantwortung beim Autofahren sollen die Bürgerinnen und Bürger selber übernehmen. Verkehrssicherheit ist viel billiger zu haben, auch auf der A4. Frau Bolleter hat eine weitere Lösung der richtungsgetreunten, zweispurigen Strasse erläutert.

Die SP-Fraktion fordert, die A4 zu sanieren und zwar ohne Ausbau und ohne Umleitung, die Fahrbahn so dreizuteilen, wie ich das skizziert habe, wie das nämlich die Baudirektion selber im letzten Sommer vorge-macht hat. Keine Abnahme der A98 und in diesem Fall Widerstand des Kantons zu allfälligen Druckversuchen seitens der Bundesrepublik. Endlich ist der Halbstundentakt auf der S 33 einzuführen. Das Busan-gebot im Weinland darf auf keinen Fall ausgedünnt werden.

Ein grundsätzlicher Schlussgedanke: Der motorisierte Individualver-kehr ist nicht Gott gewollt. Für mich geht es nicht nur um die Verteilung und die Bewältigung, den sogenannten Modal-Split, sondern, auch wenn dies etwas altmodisch klingen mag, um Vermeidung der Mobili-tät. Raumplanung, sinnvolle Raumplanung ist gefragt, Frau Petri hat dies vorhin auch erwähnt. Unser Konsumbedürfnis, unseren Konsum-wahn, müssen wir hinterfragen. Nicht nur in Bezug auf die A4, sondern auch in Bezug auf die Alpentransversale. In diesem Sinn geht mir ei-gentlich das Postulat von Frau Kugler zu wenig weit.

Trotzdem ist die SP-Fraktion bereit, dieses Postulat zu unterstützen, ohne dass wir uns grosse Illusionen machen, dass es irgend etwas än-dern wird.

Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Zürich): Ich möchte Ihnen zeigen, wie die Baudirektion und der Regierungsrat Verschiedenes mit sehr

verschiedenen Ellen misst. Wenn wir auf kantonaler Ebene zum Beispiel mehr Tempo 30 verlangen, wenn wir mehr Schutz für Fussgängerinnen und Fussgänger fordern oder wenn wir uns mehr nutzungsorientierte, ansprechend gestaltete Ortszentren wünschen, wie zum Beispiel mehr Fussgängerzonen, lehnt die Baudirektion fast sämtliches ab. Sie verhält sich sehr unnachgiebig, sie bleibt stets sich selber treu. Sie sagt, so wie es heute ist, so ist es auch gut.

Was im Weinland mit der A4 geschieht, wie es da vor sich geht, das ist etwas ganz anderes. Die Baudirektion ist völlig unsicher, von jedem kleinsten Argument lässt sie sich von ihren vorherigen Ideen abbringen. Sie argumentiert schon fast nicht mehr. Ich möchte Ihnen diese Geschichte, wie es mit der Begeisterung für die A4 eben geschehen soll, kurz nacherzählen. Anlässlich einer Sitzung der Raumplanungskommission wurde uns vom Kantonsingenieur geschildert, warum eben die A4 jetzt breiter werden soll. Die heute zehneinhalb bis elfeinhalb Meter breite Strasse hätte aufgrund einer Studie der ETH Zürich verschmälert werden sollen, um die Sicherheit zu verbessern. Das war die Ausgangssituation. Ich zitiere aus dem Protokoll der Raumplanungskommission Herrn Pleisch, Kantonsingenieur: «Auf einen ganzflächigen Belag, wie im ursprünglichen Projekt 1995 vorgesehen, ist zu verzichten. Anstelle einer normalen Pannenspur sind überbreite befestigte Bankette zu erstellen, also standfeste Kiesstreifen, befahrbar für Pannenfahrzeuge und für den Unterhalt. Lastwagen im Verkehrsstrom werden damit abgehalten, auf diese Streifen auszuweichen, um Überholfreudige zu riskanten Manövern zu verleiten. Man will damit eindeutige Verhältnisse schaffen». Die Baudirektion war so wenig überzeugt von dieser hier vorgeschlagenen Lösung, dass sie die Kiesbankette nicht zu verteidigen suchte, sondern aufgrund von Kritik an diesen Kiesbanketten wieder eine Fahrbahnverbreiterung vorschlug. Wir waren bei 10,5 Metern. Die Umleitung durch die Dörfer gilt es zu vermeiden. Diese Auffassung teilen die Grünen auch. Es gäbe Möglichkeiten der Sanierung eben ohne verbleibende Verbreiterung. Das würde übrigens nicht mehr kosten als die jetzt favorisierte Verbreiterung. Aber nein, für eine wenige Monate dauernde Sanierung müsste die Strasse noch etwas verbreitert werden, eben von 10,5 auf 11,7 Meter, wurde uns erklärt. Auch damit ist die folgenschwere Kettenreaktion noch nicht abgeschlossen. Herr Pleisch sagte, es wurde der Wunsch nach einer Trennung der Fahrtrichtungen geäussert. Die Folge, statt 11,7 Meter wird die Strasse dann eben 14 Meter breit. Das Fazit der sonst eben so standfesten Baudirektion, ich zitiere wieder aus dem Protokoll der

Raumplanungskommission: «Man sieht, wir können auf alle Wünsche eingehen. Es wird immer etwas breiter und etwas teurer. Aber ein befriedigendes Resultat erreichen wir nicht, weil der prognostizierte Verkehr einfach zu gross ist». Nun also auch neben der Sicherheit noch ein Argument mehr für die Verbreiterung der Strasse, eben der prognostizierte Verkehr. Etwa von 20'000 Fahrzeugen heute auf 27'000 bis 31'000 Fahrzeuge. Damit diese Steigerung möglich ist, braucht es diese permanent vier Spuren. Darum soll es eben die vierspurige, reduzierte Autobahn mit Richtungstrennung geben. Die Strasse wird dann nicht mehr 14 Meter breit, sondern 16 Meter breit. Der nächste Schritt wäre dann, auf 20 Meter zu verbreitern. Eine richtige Autobahn. Das wäre viel interessanter für die Baudirektion, für die Autofans im allgemeinen, doch da setzen dann die Kosten die Grenzen. So kommt die Baudirektion zur Schlussfolgerung – unter dem Deckmantel der Sicherheit als oberstes Gebot –, dass die minimale vierspurige Variante im Vordergrund steht.

Für mich heisst aber die Schlussfolgerung anders. Die Baudirektion ist überall für mehr Sicherheit, wo es um den Ausbau des Strassennetzes geht. Geht es aber zugunsten der Sicherheit zum Beispiel um die Beruhigung des Verkehrs, dann hat es dafür fast kein Geld oder gar keines. Wir fordern, dass diese verhängnisvolle Kettenreaktion nicht ausgeführt wird. Wir wünschen, dass auf die Verbreiterung der N4 im Weinland verzichtet wird. Aus Sicherheitsgründen ist sie absolut nicht notwendig, allein mit der Sanierung zu argumentieren ist schlicht nicht haltbar und aus Sicht der Belastungen für die Umwelt kann eben diese Verbreiterung nur kontraproduktiv werden.

Ich danke Ihnen, wenn Sie sich weiterhin in dieser Form äussern.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Wenn man die Diskussionen, vor allem im Weinland, verfolgt, stellt man fest, dass ein komplexes Problem allzu schnell auf zwei Fragen reduziert wird, auf die Vierspurigkeit zwischen Kleinandelfingen und Flurlingen und auf den Halbstundentakt bei der S 33.

Als Herr Hirt im Kantonsrat und Herr Ueli Weidmann im Zürcher Gemeinderat Ende der 80er Jahre eine bessere Anbindung des Wirtschaftsraumes Zürich an die stark wachsenden Wirtschaftsräume im Osten und Norden auf der Schiene verlangten, wurde das Anliegen wohl in der Stadt Zürich sehr ernst genommen, im Kanton liess es die Regierung weitgehend bei zwei netten Brieflein an Herrn Ogi bewen-

den. Allzu lange fehlte also auch der öffentliche Druck gegenüber Bern. Nun stehen wir vor unheilvollen Sachzwängen. Immer mehr Motorfahrzeugverkehr wird an die Zürcher Grenze geführt und sollte im Weinland abgenommen werden. In der Bevölkerung wachsen dort verständlicherweise die Ängste. Bei allen Massnahmen im Weinland sind jetzt folgende acht Punkte vor Auge zu halten:

1. Das Problem im Weinland wird immer weniger der hausgemachte Verkehr sein. Das Problem werden jene Verkehrslawinen aus dem Süddeutschen Raum und noch weiter nördlich und östlich liegenden Gebieten sein. Ich möchte daran erinnern, dass die EU in den nächsten Jahren mit einer Zunahme des Warenverkehrs um 50 Prozent vor allem beim Ost–West–Verkehr rechnet. Das Problem Weinland kann also nur grenzüberschreitend gelöst werden. Verkehrsbewältigung im Weinland fängt zuerst im Ausland an.
2. Die bestehenden Alternativen auf der Schiene sind völlig ungenügend. Wenn zum Beispiel der Güterverkehr aus Deutschland und anderen Ländern vermehrt auf die Schiene verlagert werden soll, sind neben Umlageanlagen auch Kapazitätserweiterungen auf dem bestehenden Netz nötig. Sonst werden wir in wenigen Jahren im Weinland einen so schlechten Modal-Split haben wie in keiner Ecke der Schweiz.
3. Die vorgesehenen Reisezeitverbesserungen beim Personenverkehr werden den Modal-Split eher um Promill statt Prozentgrösse verändern. Vor allem ist es stossend, dass die Neigezüge nicht als Flughafenzubringer genutzt werden sollen, darüber werden wir ja später sprechen.
4. Bevor nicht beim öffentlichen Verkehr Kapazitätsverbesserungen und eine Attraktivitätssteigerung durch deutlich kürzere Reisezeiten vorgesehen sind, darf die N4 keine Kapazitätserweiterung erfahren. Dass eine ausreichende Attraktivitätssteigerung bei der Bahn zwischen Zürich und Stuttgart, Ulm, München, Wien und so weiter nur über teilweise neue Korridore erreicht wird, haben wir hier im Rat schon dargelegt.
5. Der Verkehr darf während der Sanierungsarbeiten der N4 keinesfalls durch die Dörfer geführt werden. Ob eine Sanierung sinnvoller ist, wie sie Herr Schürch vorgeschlagen hat, oder vorübergehend über eine Vierspurigkeit, das bleibe dahin gestellt. Eine vierspurige N4 mit einer Gesamtbreite von 16 Metern stellt noch nicht unbedingt eine Kapazitätserweiterung oder eine Attraktivitätsstei-

gerung dar, sofern die Tempolimite nicht erhöht wird. Die Sicherheit aber dürfte mit einem solchen schmalen, vierspurigen Teilstück eher vermindert werden. Es sei denn, der Regierungsrat könne dort Tempo 80 durchsetzen.

6. Auf jeden Fall müsste der Rückbau zugunsten von ein bis zwei Standspuren möglich sein. Ein allfälliges vierspuriges Teilstück dürfte den Ausbau weiterer Teilstücke auf vier Spuren auf keinen Fall präjudizieren.
7. Eine Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs ist auch beim regionalen Verkehr unumgänglich. Obwohl das nur ein kleines Stück des Verkehrskuchens ausmacht. Allerdings dürfte, und jetzt muss ich da die Illusion nehmen, mit einem Halbstundentakt zwischen Schaffhausen und Winterthur dieses Ziel kaum erreicht werden. Ähnlich wie im Säuliamt liegt im Weinland das Problem bei der Feinverteilung durch den strassengebundenen, öffentlichen Verkehr. Es droht bei der teilweisen schlechten Wirtschaftlichkeit sogar die Gefahr einer Fahrplanausdünnung in Randzeiten. Mit alternativen Betriebsformen, ich komme darauf immer wieder zurück, zumindest in Randzeiten und in Randgebieten könnte im Weinland die Flucht nach vorn ergriffen werden, je früher, um so besser. Aber auch da sind die Gemeinden noch gefordert.
8. Für den ZVV liegt gerade angesichts knapper Finanzen die Priorität eindeutig dort, wo das Nachfragepotential am grössten ist, ehrlicherweise ist das im Weinland nicht der Fall. Eine Million Franken Investition in den öffentlichen Verkehr im Glattal zum Beispiel könnte ein mehrfaches von Autoverkehr substituieren als im Weinland. Allzu enges regionalpolitisches Denken ist dem Umweltschutzgedanken nicht eben förderlich. Diesbezüglich ist der Bericht des Regierungsrates ehrlich und gar nicht so schlecht. Vor allem in einem Punkt macht die Regierung wieder in Fatalismus, nämlich beim internationalen Schienenverkehr, genau dort, wo wir den Hebel ansetzen müssten. Ein zusätzlicher kantonaler Bericht würde aber diesbezüglich nicht viel bringen. Wir machen uns, wie Herr Schürch, keine grossen Illusionen. Es geht bei diesem Postulat nicht um eine Glaubensfrage. Nötig aber wäre ein geschlossenes Vorgehen der Zürcher Regierung und des Bundesrates und vor allem auch der Zürcher Deputation in Bern. Diesbezüglich müsste die Regierung die Initiative ergreifen. Vielleicht sollten auch die

Gespräche intensiviert werden. Soviel ich gehört habe, werden nur locker Gespräche geführt.

Ulrich Isler (FDP, Seuzach): Frau Bolleter, es wird im Weinland niemandem geholfen, und ich sage es noch einmal, wenn die vorhandenen Verkehrsströme – zum Teil eben internationaler Provenienz – umgelenkt und die locker verteilten Bauerndörfer überfluten.

Ich gestatte mir hier die Bemerkung, dass nach EU-Norm diese Strasse nie und nimmer nur zweispurig und nicht richtungsgetreunt hätte gebaut werden dürfen. Nach heute gültiger EU-Norm sind ab 15'000 Verkehrsbewegungen die Richtungen der Verkehrsströme zu trennen und auf vier Bahnen zu verteilen. Wir haben es in der letzten Debatte schon einmal gesagt, es ist eine Tatsache, es tut einem weh, aber man muss es sagen. Die Abstimmung findet täglich auf den berühmten vier Gummirädern in diesen Weinlanddörfern statt.

Herrn Aeschbacher möchte ich sagen und auch allen Vorrednern auf Ihrer Seite, die Weinländer Bevölkerung ist angewiesen auf diese Lückenschliessung. Leider hat die umstrittene Aufhebung respektive der sogenannte Rückbau der alten N4 im Bereich Henggart–Hettlingen in vielen östlich und westlich gelegenen Weinlanddörfern zu erheblich mehr lokalem Verkehr geführt. Dies ist möglicherweise eine Folge der nun fehlenden Sammelstrasse zwischen Hettlingen und Henggart, respektive sogar das Fehlen eines Autobahnanschlusses im Bereiche Hettlingen. Es ist aber auch offensichtlich, dass die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Weinland bei der vorhandenen offenen Siedlungsstruktur mittels Kombination von Bahn und Bus nur beschränkt verbessert werden kann. Die Antwort des Regierungsrates ist nachvollziehbar aus der Sicht der Weinländer Bevölkerung und die FDP empfiehlt, das Postulat nicht zu überweisen. Weil zudem grosse Teile der Weinländer Bevölkerung auch keine zeitlich beschränkte Umleitung durch ihre Dörfer wollen, muss die bauliche Richtungstrennung unter Aufrechterhaltung der Verkehrsströme auf den bestehenden Achsen vorgenommen werden.

Eine Verbesserung des lokalen öffentlichen Verkehrs wäre eventuell auf folgender Ebene zu suchen. Die stark defizitären SBB-Linien, es sind deren zwei, Winterthur–Schaffhausen einerseits und Winterthur–Stein am Rhein andererseits, berühren sich bei den Thur-Brücken in Andelfingen beinahe. Wenn je ein Ast eliminiert würde, könnte eventuell eine attraktive Verbindung zwischen Winterthur und Schaff-

hausen hergestellt werden, welche unterstützt durch lokale Busse eine echt attraktive Verbindung darstellen würde. Vielleicht gibt es dereinst leichte Schienenbusse, welche wie zum Beispiel in Holland günstig und attraktiv die bestehenden Schienenstränge benutzen.

Wir von der FDP empfehlen Ihnen, das Postulat nicht zu unterstützen.

Hans Badertscher (SVP, Seuzach): Trotz allen Anstrengungen ist es den Verantwortlichen nicht gelungen, die SBB auf der Strecke Winterthur–Schaffhausen besser auszulasten und dies wird sich auch in naher Zukunft nicht ändern. Der SBB sicher scheinende Transportaufträge wurden auf die Strasse verlegt. Ich erinnere Sie an Cargo Domizil, der jetzt von Zürich aus nach Schaffhausen per Lkws transportiert wird. Ich erinnere Sie an den jüngsten Kauf der Transportunternehmung Setz durch die PTT. Was dies alles heisst, muss ich Ihnen, so glaube ich, nicht erklären. Es wird die Strasse auch noch zusätzlich belasten mit Material, welches bis jetzt auf der Schiene transportiert wurde. Warum dies so ist? Über das möchte ich keine Debatte führen, ich glaube, das ist klar.

Diese Tatsache müssen wir akzeptieren, ob es uns passt oder nicht. Die wichtige Süd-Nordverbindung wird weiter an Bedeutung zunehmen, deshalb ist die N4 von Andelfingen bis Flurlingen zu einer vierspurigen Autobahn mit einer Breite von minimum 16 Metern auszubauen. Mit diesem Ausbau leisten wir ein hohes Mass an Verkehrssicherheit, und dies nicht nur auf der N4. Die nahe der N4 liegenden Dörfer müssen während der Bauzeit nicht durchfahren werden. Gesamthaft gesehen ist der Ausbau der N4 auf vier Spuren eine Sicherung für die Verkehrsteilnehmer und für die ganze Bevölkerung; ich glaube, für das ganze Weinland eine gute Lösung.

Hans-Jacob Heitz (FDP, Winterthur): Der damalige Regierungsrat Leuenberger sagte anlässlich der Eröffnung, es wäre das zweite Strassenstück, das er eröffnen dürfe, allerdings das erste Nationalstrassenstück. Als erstes habe er als Regierungsrat noch eine Kantonsstrasse eröffnet. Er müsse feststellen, dass dieses Nationalstrassenstück nur unwesentlich breiter sei als die Kantonsstrasse. Ich glaube, er hat den Nagel auf den Kopf getroffen.

An die Adresse von LdU und SP, die ja immer den Minderheiten das Wort reden, gelegentlich berechtigterweise, gelegentlich etwas weniger, möchte ich zu Bedenken geben, hier geht es tatsächlich um eine Bevölkerung im schönen Weinland, die Sorgen und Nöte hat wegen den

ungelösten Verkehrsproblemen. Bereits in den 70er Jahren, vor einem Vierteljahrhundert, wurde vom Bundesrat ein generelles Projekt aufgelegt für diesen Raum, und Sie wissen, wie weit wir es diesbezüglich bislang gebracht haben. Ich denke, es müsste Ihnen eigentlich leicht fallen, den nötigen Respekt vor diesen Bedürfnissen, es ist ja diese Petition eingereicht worden, an den Tag zu legen und den Tatbeweis zu erbringen. Man spricht ja immer von Demokratie im Strassenbau. Ich meine, wenn wir dies bedenken und dieser Bevölkerung Rechnung tragen, dann ist das demokratisches Verhalten.

Im Übrigen geht es auch etwas um die Solidarität des grenzüberschreitenden Verkehrs, beziehungsweise der Bewältigung dieses Verkehrsaufkommens. Herr Schürch, die Durchfahrt Schaffhausen ist teilweise dreispurig. Ich weiss nicht, ob Sie das noch nicht abgeschritten sind. Dennoch kann festgehalten werden, dass dort, ganz unabhängig von den Kapazitäten zwischen Winterthur und Schaffhausen, ein gewisses Nadelöhr eingebaut wurde. Damit ist dieses Argument gemäss Postulat, es würde mehr Verkehr bewirken, a priori vom Tisch, denn das ist technisch ja gar nicht mehr denkbar.

Ich denke, wenn wir diesen Sorgen und Nöten der Weinländer Bevölkerung Rechnung tragen, dann dürfen wir dieses Postulat, das gemessen an der Diskussion über die Interpellation ohnehin – nach meiner Meinung – überflüssig geworden ist, nicht überweisen. Es ist überflüssig.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Es ist gesagt worden, dort, wo Infrastruktur erstellt und angeboten wird, dort wird sie auch genutzt. So ist ja bekannt, dass in weiser Vorausahnung der Kapazitätserweiterung im Weinland bereits vor der Eröffnung der Strasse zum Beispiel im Bereich Schaffhausen sich die Autokolonnen fast den ganzen Tag vom «Arovagelände» bis Stadteinfahrt Schaffhausen und auf der anderen Seite bis tief nach Herblingen gestaut haben. Die Erweiterung der Verkehrsmenge hat stattgefunden, bevor die Strasse überhaupt eröffnet wurde, dies während einer beachtlichen Einschränkung auf der Strasse durch verschiedene Anpassungen auf dem Trasse. Von daher wissen wir, dass die Verkehrsmenge wächst und auch gewachsen ist, auch auf der A4 mit Eröffnung dieser neuen Strasse. Wir haben ja die Neuführung, die Verlagerung des Gestanks und Lärms aufs freie Feld mit wieder erneutem Landverschleiss nicht gefördert. Wir haben andere Lösungen suchen wollen. Die Umlagerung hat nun stattgefunden.

Nun soll diese Strasse bereits wieder zu klein sein. Der Anlass ist offensichtlich. Denn es soll eine Strassensanierung sein, das ist sicher nicht der Grund. Es ist gesagt worden, es gibt viele Orte, wo auf bestehenden Strassen saniert werden kann. Auch im Weinland auf der A4 ist während einer beachtlichen Belastung mit Strassenverkehr bereits eine Sanierungsetappe abgeschlossen worden. Von mir aus gesehen kann auch die Sicherheit vorläufig nicht als beachtliches Problem betrachtet werden, die schweren Unfälle haben sich mit dem neuen Verkehrsregime, das heisst mit einer grosszügigeren Handhabung der Sicherheitslinien auf dieser Strasse doch beachtlich entschärft. Es geht offensichtlich doch um eine Kapazitätssteigerung auf dieser Strasse. Die ist aus meiner Sicht aus drei Gründen falsch:

1. Jede Kapazitätssteigerung schafft an einem anderen Ort wieder Engpässe, die wiederum zu Kapazitätserweiterungen führen. Irgendwo muss man einmal aufhören und sagen, es ist jetzt Schluss. Wir können nicht immer noch mehr verlangen.
2. Die Kapazitätserweiterung findet wohlweislich am falschen Ort statt. Wenn schon im Weinland Verkehr stattfindet, dann ist er hauptsächlich zwischen Winterthur und Andelfingen zu finden und nicht zwischen Andelfingen und Schaffhausen.
3. Dies scheint mit doch auch ein Hauptgrund zu sein: Die A1 ist heute schon voll im Bereich Umfahrung Winterthur. Wir können nicht noch mehr Verkehr auf diese Strasse schleusen. Ich weiss gar nicht, was man will, ob man wirklich die Absicht hat, noch mehr Verkehr auf der Nord-Südachse über das Weinland auf die sehr dichtbefahrene A1 zwischen Winterthur und Zürich zu schleusen.

Noch ein kleiner Vergleich mit der Bahn. Bei der Bahn hat noch nie jemand gefragt, ob der Schienenersatz auf dem einen Gleis, das befahren wird, möglich ist. Die Bahn muss immer dafür sorgen, dass der Betrieb aufrecht erhalten werden kann und Gleiserneuerungen und Gleissanierungen gleichzeitig stattfinden. Sonst hätten wir im Weinland schon lange eine zweispurige Bahn oder ein zweispuriges Schienennetz. Wenn wir den Vergleich wiederum mit der Bahn anstellen, würde eine vierspurige A4 im Weinland konkret bedeuten, wir hätten eine zweispurige Kantonsstrasse für den Regionalverkehr von Dorf zu Dorf, die sich auch von Schaffhausen nach Winterthur zieht. Wir haben zwei Spuren rechts auf der vierspurigen Strasse für den Güterverkehr und auf der linken Spur würde dann der Personenverkehr fahren. Die Bahn

könnte nur träumen davon, für jede dieser Verkehrsarten ein Gleis auf beide Seiten zu haben.

Ich bitte Sie, das Postulat zu unterstützen.

Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur): Die öffentlichen Verbindungen im Weinland sind für die Bevölkerung nicht so befriedigend. Ich muss da Herrn Isler leider widersprechen. Ich spreche aus der Praxis der Musikschule Andelfingen und Umgebung, deren Schulleiterin ich bin, zwanzig Schulgemeinden im Weinland sind angeschlossen. Dreiviertel meiner Lehrpersonen sind nicht motorisiert. Dank der schlechten Verbindungen und der fehlenden Vernetzung im öffentlichen Verkehr heisst das, dass ich die Lehrerinnen und Lehrer entweder anstelle für die Linie Winterthur–Schaffhausen oder für die Linie Winterthur–Stein am Rhein, weil es schlicht unmöglich ist, innert vernünftiger Zeit vom Westen in den Osten und umgekehrt zu kommen. Die stundenplantechnischen Komplikationen sind gross.

Ich muss also das Lob auf den öffentlichen Verkehr im Weinland aus einer alltagspolitischen, alltagspraktischen Sicht dämpfen und möchte Sie daran erinnern, dass noch immer nicht – und zum Glück noch immer nicht – alle Menschen motorisiert sind. Ich denke, auch sie hätten ein Anrecht darauf, dass ihnen unsere jetzige und zukünftige Verkehrsplanung gerecht würde.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Ich möchte gerne noch einmal replizieren, was wir jetzt diskutiert haben. Es ist offensichtlich, dass ich diese beiden Vorstösse simultan eingereicht habe, weil ich der Forderung Ausdruck verleihen möchte, dass der Regierungsrat endlich eine ganzheitliche Verkehrspolitik betreibt und Abschied nimmt vom Kästli-Denken – hier die Strasse, dort die Bahn –, als hätten diese beiden Verkehrssysteme überhaupt nichts miteinander zu tun. Es ist mir natürlich ein Anliegen, dass in Zukunft der Verkehr umweltgerecht abgewickelt wird und dass das Geld, das wir noch zur Verfügung haben, eben vermehrt beim öffentlichen Verkehr investiert wird und etwas mehr Zurückhaltung bei den Strassen geübt wird. Wir haben nicht mehr unendlich viel Geld zu verteilen.

Selbstverständlich müssen wir dieses Problem grenzüberschreitend angehen, Willy Germann. Entsprechende Vorstösse sind bereits schon eingereicht, aber wie Du sicher gelesen hast, ist der Regierungsrat nicht

gewillt, da eine Vorreiterrolle oder eine Führungsrolle zu übernehmen. Er distanziert sich lieber von dieser Problematik.

Herr Heitz, natürlich, ich gebe Ihnen Recht, wir haben einen Verkehrssalat, aber wem haben wir diesen Verkehrssalat heute zu verdanken? Es ist doch Ihre Verkehrspolitik, die Sie seit Jahrzehnten betreiben und die uns in diesen Schlamassel geführt hat. Sie verbessern eben nicht, Sie verschlimmbessern. Sie wollen den Teufel mit dem «Belzebub» austreiben. Da sind wir nicht gewillt, mitzumachen.

Jetzt noch einmal zwei Hauptargumente: Ich bin mit Herrn Schürch einverstanden, dass es selbstverständlich möglich ist, diese Strasse zu sanieren, ohne sie auf vier Spuren auszubauen. Es ist auch möglich, wenn wir sie zweispurig beibehalten und den Verkehr nicht durch die Dörfer jagen. Es ist nicht die erste zweispurige Staatsstrasse, die in diesem Kanton saniert wird. Bei allen anderen ist es auch gegangen, ohne sie gleich auf vier Spuren auszubauen. Oder wollen Sie etwa behaupten, dass sich die Verkehrssituation derart geändert hat, dass wir zukünftig damit rechnen müssen, dass sämtliche zweispurigen Staatsstrassen bei der nächsten Sanierung auf vier Spuren ausgebaut werden, nur weil es Baustellenprobleme gibt. Das kann doch nicht sein. Diese logische Überlegung sagt mir, dass Herr Schürch Recht hat, es geht mit zwei Spuren. Wo ein Wille ist, ist ein Weg, das haben wir schon gehört.

Herr Isler, es ist mir völlig fremd, dass es sich hier um eine Lückenschliessung handeln soll. Ich weiss nicht, ob Sie da eine Verwechslung gemacht haben oder ob Sie da mit Absicht die ganze Sache ins Gegenteil verkehren. Unserer Ansicht nach ist genau das Umgekehrte richtig, dass eine vierspurige Autobahn zwischen Schaffhausen und Winterthur mit diesem 8,5 km langen Abschnitt präjudiziert wird. Das hat der Regierungsrat in seiner Stellungnahme auch zugegeben.

Zum letzten Punkt, die finanzielle Situation: Diese Verbreiterung wird zusätzlich 25 bis 30 Millionen Franken kosten. Ich weiss nicht, wie das mit dem regierungsrätlichen Credo, Herr Regierungsrat Hofmann, übereingeht, wenn sie ja sagt, dass wir mehr Geld in die Sanierung der Staatsstrassen stecken wollen. Hier haben wir einen Ausbau der Staatsstrassen. Das hat für mich nicht sehr viel mit der eigentlichen Sanierung zu tun.

Ausserdem möchte ich Sie an die letzte Budgetdebatte erinnern. Ich wollte eine Aufstockung des Verkehrsfonds um 30 Millionen Franken, welche notabene gesetzlich verankert sind und wir begehen Jahr für Jahr Gesetzesbruch, wenn wir diese gesamten 70 Millionen Franken

nicht einlegen. Da haben Sie opponiert aus finanziellen Gründen und haben nicht mitgemacht. Es sei zu viel und sie machen ein Theater, wenn wir mehr Geld für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs wollen. Aber im Strassenbau, da scheint das ein kleiner «Klacks» zu sein, da möchten Sie nicht einmal echt darüber diskutieren, da möchte man am liebsten dem Baudirektor freie Hand geben. Da finde ich, da müssen Sie schon ehrlich sein und einmal dazu stehen, dass Sie gar nicht den Ausbau des öffentlichen Verkehrs verlangen.....(Die Redezeit ist abgelaufen).

Werner Schwendimann (SVP, Oberstammheim): Wie gesagt, ich habe schon zu diesem Thema gesprochen. Ich möchte nur zwei, drei Sachen noch richtig stellen.

Zu Herrn Schürch: Sie haben zuerst gesagt, es sei ein Grossteil der Bevölkerung. Es ist nur eine Minderheit, die diesen vierspurigen Ausbau verhindern möchte, nachher wollten Sie es noch korrigieren. Es ist tatsächlich so, die Mehrheit, die grosse Mehrheit des Bezirks und des Weinlandes sieht die Problematik und will diesen vierspurigen Ausbau und zwar nicht nur – und das möchte ich klar sagen – es geht nicht nur darum, diesen Umleitungsverkehr während der Bauarbeiten zu verhindern. Es geht auch darum – bei jedem kleineren und grösseren Unfall wird es passieren –, dass der gesamte Verkehr wieder durch die Dörfer geht. Wir werden das auch erleben im Zusammenhang mit der Sanierung des neuen Strassenstückes zwischen Andelfingen und Winterthur. Auch dort werden wir wieder erleben, dass wir phasenweise den gesamten Verkehr in den Dörfern haben, nicht nur während der Bauphase, auch beim späteren Unterhalt und bei Unfällen. Vergessen Sie nicht, den Verkehr von über 20'000 Fahrzeugen, den können wir durch die Dörfer nicht mehr bewältigen, darum braucht es jetzt einen richtigen Schritt.

Zu den Kosten: Es ist richtig, Frau Kugler, wenn Sie sagen, das sind 25 Millionen Franken mehr. Wenn wir dies jetzt nicht tun und in fünf Jahren doch zugeben müssen, dass wir es hätten tun sollen, dann kostet es eben 80 Millionen Franken, das wollen wir verhindern.

Regierungspräsident Hans Hofmann: Auch zu diesem Verkehrsproblem – wenn ich die Sitzung vom 2. Dezember dazu zähle und heute – war die Diskussion sehr ausführlich und wie meistens bei Verkehrsfragen, sehr kontrovers. Es wurde alles gesagt, was es dazu zu sagen gibt, sodass ich Sie lediglich auf den neuesten Stand bringen will.

Was ist seither passiert, seit wir dieses Gesuch nach Bern gesandt haben? Gestatten Sie mir trotzdem eine Vorbemerkung. Wenn es so gegangen wäre, wie der Kanton, die Regierung und auch der Bund vorgehabt haben, dann wäre jetzt die Strecke Andelfingen–Flurlingen im Ausbau begriffen, beziehungsweise im Rückbau. Wir wären jetzt daran, das ursprüngliche zweispurige reduzierte Projekt auszuführen. Kurz bevor wir mit dieser Ausführung beginnen wollten, ist diesem Projekt in der Region eine vehemente Opposition entstanden. Nicht nur in den Gemeinden, es wurde eine Petition eingereicht, in sehr kurzer Zeit sind 1500 Unterschriften im Weinland zusammengekommen. Das ist für diese Gegend sehr viel, welche sich gegen dieses Projekt zur Wehr gesetzt haben. Wir haben das Projekt, in Absprache mit dem Bundesamt für Strassenbau, gestoppt und haben nach Alternativen gesucht. Diese Alternativen haben wir an einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt. Eine dieser Alternativen war ein minimaler, vierspuriger Ausbau. Dieser ist dort auf ein sehr positives Echo gestossen, sodass wir das weiter verfolgt haben und letzten Sommer dem EVED, Bundesrat Leuenberger, geschrieben haben, wir möchten gerne eine minimale, vierspurige Ausbauvariante, keine Autobahn, nur eine minimale Variante gerne prüfen und weiterverfolgen, ob der Bund dazu grünes Licht geben kann. Die Antwort von Bundesrat Leuenberger ist nun eingetroffen, Sie haben es den Medien zum Teil entnehmen können, aber nicht ganz richtig. Bundesrat Leuenberger sagt ja aber, und er weist zu recht darauf hin, dass die N4 in der heutigen zweispurigen Ausgestaltung der Ausfluss eines hart umkämpften, demokratischen Kompromisses sei, an welchem Bund, Kanton und Gemeinden und die betroffene Bevölkerung damals massgeblich mitgewirkt hätten. Vor diesem Hintergrund könnte ein Ausbau auf eine minimale vierspurige Variante, auch eines Teilstückes, nur stattfinden, wenn ein eigentlicher Meinungsumschwung in der betroffenen Gegend stattgefunden hätte. Dies gelte es zu ergründen und er hat uns beauftragt, eine Vernehmlassung oder was immer durchzuführen, um zu ergründen, ob tatsächlich ein derartiger Meinungsumschwung stattgefunden hat. Ich habe dann in einem persönlichen Gespräch mit Bundesrat Leuenberger darauf hingewiesen, dass es wohl am einfachsten sei, ein generelles Projekt aus-

zuarbeiten, das ist kein Ausführungsprojekt, sondern nur das generelle Projekt, das kostet nicht sehr viel und den dazugehörigen Umweltverträglichkeitsbericht zu erstellen; dann die Vernehmlassung bei den Gemeinden und bei der betroffenen Bevölkerung durchzuführen und dem EVED wieder vorzulegen zum definitiven Entscheid. Es ist also noch nichts entschieden. Erst dann wird das EVED oder Bundesrat Leuenberger entscheiden, ob er dem Bundesrat eine Änderung des generellen Projektes beantragen will. Wenn der Bund nicht mitmacht oder Nein sagt oder herauskommt, dass dieser Meinungsumschwung gar nicht so stattgefunden hat, wie wir jetzt glauben, dann bleibt es bei der zweispurigen Variante. Dann werden wir wieder dieses Projekt hervorheben und zur Ausführung bringen.

Das wird seinen Lauf nehmen, dazu braucht es dieses Postulat jetzt nicht. Es ist tatsächlich überflüssig, weshalb ich Sie bitte, auch im Namen des Regierungsrates, dieses Postulat nicht zu überweisen.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Ich möchte nur zwei Aussagen nicht unwidersprochen im Raum stehen lassen, die Herr Regierungsrat Hofmann und vorher Herr Schwendimann gemacht haben. Da geht es um den Verkehr, der durch die Dörfer geführt wird. Von mir aus gesehen hat die Bevölkerung im Weinland vor allem Angst vor diesem Umleitungsverkehr während der Bauphase, respektive während der Rückbauphase. Sie haben eine Petition gegen diesen Umleitungsverkehr erhalten. Sie hat gesagt, wir wollen diesen Umleitungsverkehr nicht durch die Dörfer, sie hat nicht gesagt, wir wollen eine vierspurige Strasse. Eigentlich müsste die Petition oder die Umfrage im Weinland so gestellt werden, dass man fragt:

1. Wollt Ihr eine vierspurige Strasse und nochmals Landverschleiss im Weinland, mit dem Umleitungsverkehr auf der Strasse selbst?
2. Wollt ihr einen Rückbau ohne Umleitung durch die Dörfer, nämlich einen Rückbau, der den Verkehr auf der Strasse lässt?
3. Wollt ihr einen Rückbau mit einer Umleitung durch die Dörfer?

Wenn diese drei Fragen gestellt würden, würde nach meinem Dafürhalten die Bevölkerung klar sagen, wir wollen einen Rückbau und der Verkehr soll auf der Strasse bleiben. Ich begreife, dass die Leute sich zur Wehr setzen. Von mir aus gesehen ist absolut klar, dass wenn ein Unfall auf dieser Strasse passiert, ob diese Strasse zweispurig oder vierspurig ist, es braucht nicht viel, dass der Verkehr nicht mehr auf dieser Strasse rollen kann, dass er entweder staut und einbahnweise an

einer solchen Unfallstelle vorbeigeführt werden muss oder eben im schlimmeren Fall, was ich hoffe, dass dies die Verkehrspolizei möglichst vermeidet, dass der Verkehr durch die Dörfer geführt wird.

Übrigens noch als Zusatzaussage zu dem was zu dieser Petition gesagt worden ist: Die Weinländer möchten eigentlich auch einen besseren öffentlichen Verkehr.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 69 : 66 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Interpellation Astrid Kugler (LdU, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 29. April 1996 betreffend Überprüfung des Ausbauvorhabens der N4 im Zürcher Weinland (Flurlingen–Trüllikon) (schriftlich begründet)

KR-Nr. 128/1996, RRB-Nr. 1870/19.6.1996, Fortsetzung der Diskussion

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben der N4 im Zürcher Weinland und der Tatsache, dass Regierungsrat Hofmann gemäss TA vom 29. März in diesem Projekt "voll drauflosgehen" will, bitten wir den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Hat der Regierungsrat geprüft, ob die Sanierung der heute zweispurigen Autostrasse (ohne Vierspurausbau und ohne Rückbau – also mit Belassung im heutigen Zustand) möglich ist, ohne den Verkehr durch die Dörfer zu leiten? Welches sind die Ergebnisse dieser Prüfung?
2. Wie hoch beziffert der Regierungsrat die Kosten, die durch eine Sanierung ohne Ausbau und ohne Rückbau entstehen würden?
3. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass sein Entscheid, die N4 zwischen Flurlingen und Trüllikon auf vier Spuren auszubauen, die Initialzündung für einen vollständigen Ausbau der Autobahn zwischen Winterthur und Schaffhausen bedeutet? Entsprechende Vorstösse sind zumindest vorhanden.

4. Wie hoch beziffert der Regierungsrat die Kosten eines durchgehenden vierspurigen Ausbaus?
5. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass der Ausbau der N4 den heute schon schlechten Modalsplit von 5:1 für den motorisierten Individualverkehr noch mehr zuungunsten des OeV verschlechtern wird und schliesslich der regionale Schienenverkehr im Weinland aus Renditegründen in Frage gestellt wird?
6. Fürchtet der Regierungsrat nicht, dass durch den Ausbau der N4 im Weinland schliesslich auch dem deutschen Vorhaben, die deutsche Autobahn A98 (Lauchringen–Rheinau–Benken–Schlatt–Bietigen) über Zürcher Boden zu führen, Vorschub geleistet wird?
7. Wie will der Regierungsrat seinem Bekenntnis nach Förderung von umweltgerechtem Verkehr im Zürcher Weinland Nachdruck verleihen?
8. Welches sind die punktuellen Verbesserungen (baulicher und betrieblicher Art), welche der Regierungsrat vorsieht, um den Bahnverkehr zwischen Zürich/Winterthur und Schaffhausen/Süddeutschland entscheidend zu verbessern?

Begründung:

Der Entscheid von Baudirektor Hofmann, die heutige Autostrasse Flurlingen auf vier Spuren auszubauen, hat die Diskussion, wie der Verkehr umweltgerecht zu bewältigen sei, neu entfacht.

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

Verkehrs- und sicherheitstechnische Überprüfungen haben ergeben, dass grössere Sanierungsarbeiten auf der bestehenden zweispurigen Autostrasse, Abschnitt Kleinandelfingen bis Flurlingen, nur bei Umleitungen des Verkehrs über untergeordnete Strassen vorgenommen werden können. Bei einer Belagsbreite von nur 10,50 m besteht – unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf zwei Fahrspuren – kein Raum für Bauarbeiten. Nachdem die vorgesehene dreimonatige Umleitung des ganzen Süd-Nord-Verkehrs der N4 durch die Dörfer Oerlingen, Benken und Uhwiesen bei der betroffenen Bevölkerung zu heftigen Protesten geführt hat – eine entsprechende Petition mit 1500 Unterschriften kam innert kürzester Zeit zustande –, schlägt die Baudirektion vor, das Teilstück Anschluss Trüllikon bis Flurlingen als vierspurige Autobahn mit baulicher Richtungstrennung, allerdings mit minimalsten Abmessungen, auszubauen. Ein solcher Ausbau ist aus der Sicht der Ver-

kehrssicherheit und angesichts der hohen Verkehrsmenge in absehbarer Zeit ohnehin unerlässlich.

Ein vierspuriger Ausbau des Abschnitts Anschluss Trüllikon bis Flurlingen bedingt die Ausarbeitung eines generellen Projekts. In der Folge müssen bis zur Genehmigung des Ausführungsprojekts die gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren durchlaufen werden, bei denen die entsprechenden Mitwirkungsrechte (Einsprache-/Beschwerdeverfahren) gegeben sind. Für den Abschnitt Anschluss Trüllikon bis Anschluss N1/N4 liegt bereits ein vom Bundesrat 1973 genehmigtes generelles Projekt mit einem vierspurigen Ausbau vor.

Verkehrstechnische Unfallanalysen haben gezeigt, dass Hochleistungsstrassen mit zweistreifigen Querschnitten und Pannestreifen äusserst gefährlich sind. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit kann auf solchen Strassen u.a. durch eine Reduzierung der zu grossen Belagsbreiten (Rückbau) erzielt werden. Die Kosten der Sanierung des rund 10 km langen Abschnitts Kleinandelfingen bis Flurlingen betragen mit Rückbau und Umleitung des Süd-Nord-Verkehrs durch die Dörfer rund 17,5 Millionen Franken. Bei einer Sanierung ohne Rückbau und mit Umleitung des Süd-Nord-Verkehrs durch die Dörfer entstehen Mehrkosten von rund 2 Millionen Franken. Der Ausbau zu einer vierspurigen Autobahn mit minimalsten Abmessungen würde im Vergleich zu den vorstehenden Sanierungsvarianten für den Abschnitt Kleinandelfingen bis Flurlingen Mehrkosten von 25 bis 30 Millionen Franken, für den rund 8,5 km langen Abschnitt Anschluss Trüllikon bis Flurlingen Mehrkosten von rund 20 Millionen Franken verursachen.

Mit der von der Baudirektion vorgeschlagenen Ausbauvariante (vierspurige, nur 16 m breite Minimalvariante ohne Standspuren) kann mit einem relativ geringen Mehraufwand – und ohne Verkehrsumleitung durch die Dörfer während der Bauphase – ein hohes Mass an Verkehrssicherheit erzielt werden. Mit einem Ausbau des Teilstücks Kleinandelfingen bzw. Anschluss Trüllikon bis Flurlingen wird eine durchgehende vierspurige Autobahn von Winterthur bis Schaffhausen nicht präjudiziert. Allerdings wird aufgrund der hohen Verkehrsmenge und aus Gründen der Verkehrssicherheit zu gegebener Zeit eine durchgehende richtungsgetrennte vierspurige Autobahn ins Auge zu fassen sein. Entsprechend wird für die Strecke Anschluss N1/N4 bis Kleinandelfingen die Option eines vierspurigen Ausbaus aufrechterhalten.

Die Mehrkosten eines durchgehenden vierspurigen Ausbaus der Weinlandautobahn N4 von Winterthur bis zur Kantonsgrenze Schaffhausen

betragen gemäss einer groben Kostenschätzung rund 400 Millionen Franken.

Der Verkehrsanteil des öffentlichen Verkehrs am Personenverkehr ist im Weinland relativ niedrig. Dies hängt damit zusammen, dass – bedingt durch die disperse Besiedlung des Weinlandes – nur einige grössere Orte direkt durch Bahnlinien erschlossen sind. Fahrgäste, welche von anderen Orten anreisen, müssen eine zusätzliche Busfahrt in Kauf nehmen, was die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs spürbar mindert.

Im kantonalen Richtplan ist die N4 auf dem Abschnitt Kleinandelfingen–Winterthur als Autobahn, auf dem Abschnitt Schaffhausen–Kleinandelfingen als Autostrasse eingetragen. Bei einem vierspurigen Ausbau der N4 zwischen Kleinandelfingen und Flurlingen dürften die absoluten Reisezeitgewinne des Individualverkehrs gering bleiben. Es ist festzustellen, dass die Leistungsgrenze der Nationalstrasse N1 Winterthur–Zürich in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zum Teil heute schon erreicht wird. Die Modalsplit-Veränderung dürfte sich deshalb in engen Grenzen halten. Eine Quantifizierung ist allerdings nicht möglich.

Im Rahmen der 2. Teilergänzung zur S-Bahn wird derzeit der Bahnhof Marthalen so umgebaut, dass mit den Zügen der S33 (Schaffhausen–Winterthur) in Winterthur Anschluss an die S12 hergestellt werden kann. Damit wird die Reisezeit vom Weinland nach Zürich um etwa 10 Minuten verkürzt, so dass der öffentliche Verkehr seine Wettbewerbsstellung verbessern kann.

Der Regierungsrat hat am 18. Januar 1995 zum Generalverkehrsplan 1994-2010 des Landes Baden-Württemberg Stellung genommen. Dabei wurde zu den Fragen einer Fortsetzung der Hochrheinautobahn A98 (West-Ost-Verbindung) über den Jestetter Zipfel und der Fortführung der A81 (Nord-Süd-Verbindung) aus Richtung Stuttgart auf schweizerischer Seite östlich Schaffhausen festgehalten, dass Erweiterungen und Ausbauten des National- und Staatsstrassennetzes im grenznahen Raum in den Richtplan nur aufgenommen werden könnten, wenn eine umfassende Bedarfsabklärung und ein genereller Entscheid seitens des Bundes über die Linienführung vorliegen.

Übereinstimmung mit den Vorstellungen des Bundesrates, dass das in den sechziger und siebziger Jahren festgelegte Nationalstrassennetz grundsätzlich nicht erweitert werden soll, fällt eine Weiterführung der A98 durch das Zürcher Weinland ausser Betracht.

Bezüglich der A81 ist davon auszugehen, dass die Verkehrsübergabe der durchgehenden Nationalstrasse N4 mit Anschluss an die N1 zur Verkehrsentlastung im süddeutschen Raum beitragen wird. Weitere Hochleistungsstrassen in dieser landschaftlich empfindlichen Gegend des Zürcher Weinlands und auch des Gebiets des Kantons Schaffhausen sind kaum denkbar. Aufgrund einer Anfrage vom Februar 1994 ist dies den Bürgermeistern der Gemeinden Dettighofen, Jestetten, Klettgau und Lottstetten bereits Mitte 1994 mitgeteilt worden.

Die Verantwortung für den internationalen Bahnverkehr liegt bei den jeweiligen Bahnverwaltungen. Für den Regierungsrat bestehen keine Möglichkeiten, bauliche oder gar betriebliche Massnahmen zu veranlassen. Eine am 4. Dezember 1995 paraphierte Vereinbarung zwischen Deutschland und der Schweiz sieht vor, dass die Vertragsparteien im Rahmen ihrer Zuständigkeit darauf hinwirken, dass die Eisenbahngesellschaften neben anderen Massnahmen auch solche zur Stärkung des Korridors Stuttgart–Zürich vollziehen. Dies sind in einem ersten Schritt der Einsatz der Neigetechnik und in einem zweiten der Ausbau gewisser Linienabschnitte in Deutschland. Wenn die Züge zwischen Schaffhausen und Zürich über Winterthur geführt werden sollen, sind dafür kapazitätserhöhende Massnahmen zwischen Zürich und Oerlikon sowie im Raum Flughafen/Winterthur erforderlich. Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass die wichtigsten Elemente davon in eine zweite Etappe von «Bahn 2000» aufgenommen werden. Über die Finanzierung solcher Massnahmen wird noch in einer eidgenössischen Volksabstimmung zu entscheiden sein.

Ratspräsidentin Esther Holm: Traktandum 9 haben wir anlässlich der Diskussion bei Traktandum 8 erledigt.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Motion Dr. Ueli Betschart (SVP, Nürensdorf) und Mitunterzeichnende vom 20. Mai 1996 betreffend Senkung der Verbrennungskosten von Kehrlicht im Kanton Zürich (schriftlich begründet)

KR-Nr. 147/1996, RRB-Nr. 2675/4.9.1996 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Esther Holm: Traktandum 10 ist abgesetzt.

11. Postulat Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich), Thomas Dähler (FDP, Zürich) und Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich) vom 20. Mai 1996 betreffend Vorfinanzierung des Uetlibergtunnels (schriftlich begründet)

KR-Nr. 148/1996, Entgegennahme, Diskussion

12. Interpellation Peter Stirnemann (SP, Zürich), Dr. Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich) und Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich) vom 7. Oktober 1996 betreffend Realisierungsprogramm flankierender Massnahmen zum Schutz der betroffenen Bevölkerung vor Emissionen und Mehrverkehr im Zusammenhang mit der Ausführung des Uetliberg-Autobahntunnels (schriftlich begründet)

KR-Nr. 289/1996, RRB-Nr. 3359/27.11.1996

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, beim Bund auch die Vorfinanzierung des Uetlibergtunnels zu erreichen und dem Kantonsrat über die ausgehandelten Modalitäten Bericht zu erstatten.

Begründung:

Gemäss Aussagen von Regierungsrat Hofmann an öffentlichen Veranstaltungen sollen in erster Priorität die Autobahnumfahrung Birmensdorf und die N4 fertig gebaut werden. Der Uetlibergtunnel soll anschliessend ausgeführt werden. Die Abstimmung vom 24. September 1995 macht diese Etappierung notwendig. Dies heisst aber auch, dass, obwohl das Bundesgericht der gesamten Westumfahrung inkl. Uetlibergtunnel zugestimmt hat, die Ausführung des Uetlibergtunnels zurückgestellt werden muss. Diese Zurückstellung verhindert eine Entlastung verschiedener Quartiere in der Stadt Zürich vom Verkehr. Die Stadt muss deshalb weiterhin unter dem Durchgangsverkehr leiden. Deshalb soll der Regierungsrat beim Bund vorstellig werden und errei-

chen, dass der Uetlibergtunnel aus Bundesgeldern vorfinanziert werden kann. Der Kanton Zürich würde dann dieses zinslose Darlehen zurückbezahlen, sobald die dazu nötigen Gelder im Strassenfonds vorhanden sind.

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten, die sich im Hinblick auf die gleichzeitig mit der Realisierung des Uetlibergtunnels zu treffenden flankierenden und schon heute absehbaren Schutzmassnahmen stellen:

1. Ist der Regierungsrat bereit, einen Katalog dieser flankierenden Schutzmassnahmen zu erstellen, worin die Dringlichkeiten festgestellt und die Abfolge der Realisierung festgelegt werden? Bis wann wäre dies möglich?
2. Ist der Regierungsrat bereit, den zu erwartenden Mehrverkehr auf der Sihlhochstrasse mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h zu dämpfen?
3. Mit welchen Massnahmen soll Mehrverkehr in den Quartieren Brunau, Giesshübel und Alt-Wiedikon abgewendet werden?
4. Ist gewährleistet, dass die Weststrasse im Stadtkreis 3 und die Sihlfeldstrasse im Stadtkreis 4 zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Uetlibergtunnels für den Durchgangsverkehr gesperrt und gemäss kantonalem Richtplan abklassiert sind, und auf welche Zeit veranschlagt der Regierungsrat die Dauer allfälliger Rechtsverfahren?
5. Ist gewährleistet, dass die Seebahnstrasse in den Stadtkreisen 3 und 4 zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Uetlibergtunnels auf ihrer ganzen Länge lediglich noch als zweispurige kommunale Strasse im Gegenverkehr betrieben wird und auf welche Zeit veranschlagt der Regierungsrat die Dauer allfälliger Rechtsverfahren?
6. Mit welchen Massnahmen will der Regierungsrat dem tendenziellen Mehrverkehr auf der Waldeggstrasse–Birmensdorferstrasse entgegenwirken? Mit Geschwindigkeitsreduktionen, mit Querschnittsreduktionen bzw. Einführung von durchgehenden Busspuren?
7. Wird konsequenterweise zur vorausgesagten 20%-igen Abnahme des Verkehrs auf den heutigen vom Durchgangsverkehr befahrenen Achsen auch die N1 zwischen Limmattaler Kreuz und Pfingst-

weidstrasse von 2 mal 3 auf 2 mal 2 Spuren reduziert und die Geschwindigkeit auf 80 km/h bzw. auf Stadtgebiet auf 60 km/h reduziert, um so zu verhindern, dass von der Nordumfahrung (Gubristtunnel) Schleichverkehr via Rosengartenstrasse nachströmt?

8. Ist gewährleistet, dass die Rosengartenstrasse ebenfalls auf diesen Zeitpunkt gemäss kantonalem Richtplan abklassiert und im Querschnitt reduziert bzw. mit durchgehenden Busspuren versehen wird?
9. Ist sichergestellt, dass mit der angestrebten Vorfinanzierung für den Uetlibergtunnel auch die nachgefragten flankierenden Massnahmen mitfinanziert sind?

Begründung:

Laut Antwort des Regierungsrates vom 14. August 1996 auf die Anfrage KR-Nr. 171/1996 (Vorfinanzierung von Zürcher Autobahnen mit Bundesgeldern) hat der Regierungsrat am 3. Juli 1996 beim Bundesrat das Begehren um ein zinsloses Darlehen zur Vorfinanzierung des Uetliberg-Autobahntunnels gestellt. Ausserdem sollte die vorausgesagte und wiederholt versprochene Entlastung der Stadt vom Nord-Süd-Durchgangsverkehr durch griffige flankierende Massnahmen im Interesse der betroffenen Bevölkerung gefördert werden. Allerdings wird die immer wieder beschworene Entlastung nur mit der gleichzeitigen Realisierung der aufgeführten Schutzmassnahmen eintreten.

Aufgrund bereits vorliegender Modellrechnungen sind die oben angegebenen Auswirkungen zu erwarten. Eine Reihe erforderlicher Schutzmassnahmen können folglich schon heute konkret aufgezeigt werden. Wie der Regierungsrat in seiner Antwort vom 10. Juli 1996 auf die Anfrage KR-Nr. 129/1996 (Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung Zürich) richtigerweise feststellt, müssen Vorkehrungen (Planung, Beschlüsse der Behörden, Ausschreibungen) nicht zuletzt wegen allfälliger Einsprachen sehr frühzeitig getroffen werden. Nur so ist zu verhindern, dass diese Massnahmen auf Jahre nach Inbetriebnahme des Uetlibergtunnels hinaus verzögert und damit in ihrer Wirkung fragwürdig werden.

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

Im Hinblick auf den Bau der Westumfahrung Zürich (Umfahrung Birnensdorf/Uetlibergtunnel) besteht seit Herbst 1994 eine «Arbeitsgruppe für flankierende Massnahmen in der Stadt Zürich». In

dieser aus Vertretern des Kantons und der Stadt Zürich bestehenden Arbeitsgruppe werden in erster Linie Grundlagen erarbeitet, Szenarien für flankierende Massnahmen festgelegt und mögliche Auswirkungen von Verkehrsverlagerungen – unter anderem anhand des kantonalen Verkehrsmodells – diskutiert. Wie der Regierungsrat in seiner Antwort vom 10. Juli 1996 auf die Anfrage KR-Nr. 129/1996 (Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung Zürich) ausgeführt hat, können heute noch keine detaillierten Aussagen über geplante flankierende Massnahmen gemacht werden.

Das Bundesgericht hat in seinen Entscheiden vom 3. April 1996 betreffend Einsprachen gegen das Ausführungsprojekt für den Bau der Westumfahrung die vom Regierungsrat bezüglich der flankierenden Massnahmen stets vertretene Haltung bestätigt. Danach macht es keinen Sinn, bereits heute einzelne flankierende Massnahmen festzulegen, weil über einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren, was etwa der Bauzeit der Westumfahrung entspricht, keine fundierten Annahmen über die dannzumal herrschende Situation getroffen werden können. Mit zunehmendem Baufortschritt und näherrückender Inbetriebnahme der Westumfahrung werden sich die Auswirkungen auf das Stadtzürcher Strassennetz immer genauer abschätzen lassen, und die erforderlichen flankierenden Massnahmen können konkret aufgezeigt und vorbereitet werden. In der Folge wird der Regierungsrat die flankierenden Massnahmen in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich festlegen und um deren Verwirklichung gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der projektierten Nationalstrassenabschnitte besorgt sein.

Wie in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 129/1996 festgehalten, wird allein der Umstand, dass die Umfahrung der Stadt auf dem neuen Autobahnabschnitt weniger Zeit beanspruchen wird als eine Fahrt quer durch die Stadt, das Stadtstrassennetz entlasten. Dieser Effekt soll mit flankierenden Massnahmen gesichert und verstärkt werden. Bei der Prüfung der verschiedenen Massnahmen wird die Möglichkeit einer Temporeduktionen auf der Sihlhochstrasse in die Untersuchungen miteinbezogen. Es wird auch beurteilt, in welchem Ausmass sich der Verkehr in den einzelnen Quartieren entwickeln wird. Die Verkehrsentwicklung dürfte dabei in erster Linie – so auch in den Quartieren Brunau, Giesshübel und Wiedikon – durch Umnutzungen, z.B. von Industriearealen, durch demographische Veränderungen, den Rückgang von Arbeitsplätzen oder Veränderungen der Mobilitätsbedürfnisse beeinflusst werden.

Mit gezielten Massnahmen im inneren Bereich der Stadt soll die Fahrt durch die Stadt unattraktiv gestaltet und so der Durchgangsverkehr auf die Umfahrung geleitet werden. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, das Einbahnstrassensystem der überkommunalen Strassen (S-10 und S-11) der Westtangente zwischen Hardplatz und Brandwache aufzuheben und den Verkehr auf die Achse Hohl-/Seebahn-/Schimmelstrasse (S-10) im Gegenverkehr umzulegen. Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse (S-11) sollen dabei zurückgebaut und als zweispurige kommunale Strassen (mit Gegenverkehr) ausgestaltet werden. Entsprechend ist dieser Streckenabschnitt im kantonalen Richtplan als «bei Ersatz zur Umklassierung vorgesehen» bezeichnet (Beschluss des Kantonsrates vom 31. Januar 1995). Die normale Dauer allfälliger Rechtsmittelverfahren (ca. zwei bis drei Jahre) wird in den Terminplan zur Erarbeitung und Realisierung der flankierenden Massnahmen einbezogen. Wie lange tatsächlich angestregte Rechtsmittelverfahren dann effektiv dauern werden, kann aber nicht mit genügender Sicherheit vorausgesagt werden.

Gemäss den derzeitigen Verkehrsprognosen ist mit der Inbetriebnahme der Zürcher Westumfahrung auf der Waldegg- und Birmensdorferstrasse kein Mehrverkehr, sondern tendenziell eine Entlastung zu erwarten.

Der bestehende Nationalstrassenabschnitt zwischen Limmattaler Kreuz und Anschluss Altstetten soll mit der Inbetriebnahme der Zürcher Westumfahrung nicht zurückgebaut werden. Auf dem Gebiet der Stadt Zürich, Grünau-Hardturm, werden Gestaltungsmassnahmen mit Spurabbau geprüft. Ebenso werden Möglichkeiten und Auswirkungen von Temporeduktionen geprüft.

Die Rosengartenstrasse wird durch die Inbetriebnahme der Zürcher Westumfahrung nur unwesentlich entlastet werden, weil der innerstädtische Verkehr auf diesem Abschnitt weiterhin bestimmend sein wird. Bei einer zu erwartenden Verkehrsreduktion von höchstens 10 Prozent dürfte ein Spurabbau aufgrund des heute herrschenden grossen Verkehrsaufkommens fraglich sein. Eine Abklassierung der Rosengartenstrasse ist gemäss kantonalem Verkehrsrichtplan nur im Zusammenhang mit dem geplanten Waidhalden-Tunnel vorgesehen.

Auch bei einer Vorfinanzierung des Uetlibergtunnels durch den Bund ist die Finanzierung der flankierenden Massnahmen in der Stadt Zürich sichergestellt.

Ratspräsidentin Esther Holm: Bei Traktandum 11 hat Frau Petri den Ablehnungsantrag gestellt.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich): Ich nehme nicht an, dass Sie mein Ablehnungsantrag in diesem Parlament sehr beunruhigt. Hier haben Sie, was die Vorfinanzierung von Autobahnen anbelangt, die Mehrheit. Draussen bei den Leuten, da schlägt Ihnen ein kalter Wind entgegen. Wenn man den Umfragen glauben darf, welche die Zeitungen veranstalten, geniesst das Militär immer noch erste Priorität, wenn es ums Sparen geht, der Strassenbau hat zweite Priorität. Das ist und bleibt so.

Ich darf es noch einmal sagen und nicht ohne Genuss, Sie haben fünf Abstimmungen in Serie zur Strassenfinanzierung verloren und somit auch die Legitimation für das vorliegende Geschäft. Bei der letzten Abstimmung zu den Sonderabgaben ist deutlich geworden, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, trotz dem väterlichen Mahnfinger von Herrn Hofmann und trotz allen Drohungen über die kommende Bauzeitverlängerung, nein gesagt haben zum forcierten Autobahnbau. Die Leute haben es in Kauf genommen, länger auf den Fertigbau der entsprechenden Autobahnstücke zu warten, vor allem auch auf die Westumfahrung. Warten, haben Sie es gehört. Die Motive zu dem Nein vom vorletzten Jahr müssen wir hoffentlich heute nicht mehr allzu viel diskutieren. War es eine autokritische Haltung oder nur der Blick ins Portemonnaie, auch das ist in der heutigen Zeit legitim, oder aus anderen Gründen, das ist Wurst.

Tatsache ist heute, dass Sie nicht mehr Einnahmen haben im Zürcher Strassenfonds, obwohl Sie fünf Abstimmungen durchführten. Tatsache ist auch, dass Sie ein massives Defizit im Fonds haben und auch ein enormer Finanzbedarf ausserhalb der Neuinvestitionen für weit sinnvollere Sachen besteht, wie Verkehrssicherheit, Immissionsschutz und das Letzte ist auch von Ihnen anerkannt, den Unterhalt. Diese Aufgaben müssen warten.

Jetzt kommen Sie und die Regierung – oder vielleicht war es auch ein Tip von der schlecht beratenen Konkurrenz –, mit einem billigen Taschenspielertrick, eigentlich einem teuren Taschenspielertrick und lassen sich die Autobahnen vom Bund bezahlen. Mit dem Wort «zahlen» ist das Problem nicht vom Tisch, sondern nur auf spätere Zeiten verschoben. Das weiss auch meine Tochter, wenn sie mit der Karte zum Postomat geht, es kommt eine gewisse Zeit immer noch Geld heraus,

es ist aber nicht sicher, ob es Geld auf dem Konto hat. Das funktioniert nicht allzu lange so.

Zahlen ist das eine, finanzieren können Sie die Autobahnen und Neuinvestitionen nicht. Heute nicht und auch in absehbarer Zeit nicht. Auch wenn Sie versuchen, das Gegenteil zu behaupten. Die Lage ist schwärzer, als Sie denken. Nicht einmal ein Kleinkreditinstitut würde auf einen solchen Deal mit einer solch schlechten finanziellen Basis einsteigen. Es wäre gescheiter, Sie gingen von Beginn weg nach Konstanz ins Casino. Ihnen fehlen die Einnahmen im Fonds und gleichzeitig schaffen Sie mit den neusten Autobahnprojekten, die im Bau sind, enorme neue Belastungen, vor allem auch Folgekosten für den Strassenfonds, der jetzt noch besteht. Belästigungen nicht nur für den Fonds, auch für den Mensch und die Umwelt, dass dies auch noch gesagt ist. Die Rechnung geht nicht auf. Das heisst, jede sogenannt vorfinanzierte Autobahn ist notabene eine Autobahn auf Pump. Solchen Pump- und Risikogeschäften können wir als verantwortungsvolle Grüne sicher nicht zustimmen.

Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich): Zuerst möchte ich der Regierung danken, dass Sie gewillt ist, unser Postulat entgegenzunehmen und damit zum Ausdruck bringt, dass sie das berechtigte Anliegen der Bevölkerung der Stadt Zürich, zumindest desjenigen Teiles, den wir Postulanten vertreten, um Verkehrsentlastung entlang der Westtangente ernst nimmt. Seit über 25 Jahren müssen diese Einwohner auf eine Lösung harren, obwohl man ihnen beim Bau versprach, dass es sich um eine vorübergehende Lösung handle. Bedauerlich ist, dass dieses Anliegen hier im Rat nicht breite Unterstützung fand.

Es geht heute nicht mehr darum, ob der Uetlibergtunnel gebaut werden soll oder nicht, sondern nur noch um den Zeitpunkt. Es ist für uns Stadtzürcher wichtig, so früh wie möglich vom Durchgangsverkehr entlastet zu werden. Es ist aus meiner Sicht auch selbstverständlich, dass mit dieser Entlastung alle flankierenden Massnahmen einhergehen müssen, sowohl während dem Bau als auch nach der Vollendung. Es darf dann schon nicht vorkommen, dass der Weg durch die Stadt schneller zurückzulegen ist als via Autobahn. Hier sind sofort nach einer Eröffnung des Uetlibergtunnels, allenfalls auch mit provisorischen Massnahmen, Einschränkungen vorzusehen.

Es versteht sich auch von selbst, dass ein solches Darlehen zinslos zu gewähren ist. Dies, weil der Kanton Zürich wesentlich mehr abliefert

als er zurückerhält, hierfür schon Gegenrecht gehalten hat, als der Bund kein Geld hatte und Strassen vorfinanziert hat. In diesem Sinn ist mit dem Bund zu verhandeln, ansonsten man auch bei der Zürcher Kantonalbank das Geld aufnehmen kann. Dies ist aber hypothetisch. Ohne zinsloses Darlehen mit einem vorher fixierten Rückzahlungsmodus kommt eine Vorfinanzierung über den Bund nicht in Frage.

Zum Ablehnungsantrag: Der Grund für das Nein war nicht, dass man das Gefühl hatte, man will die Strassen nicht. Der Grund für das Nein war, dass man eben das Gefühl hatte, der Bund selbst hätte genügend Geld und nicht der Kanton Zürich müsse für diese Strassen aufkommen. Deshalb hat die Bevölkerung am 25. September 1995 Nein gestimmt.

Nachdem nun wirklich alle gerichtlichen, das Bundesgericht hat letztinstanzlich dem Bau zustimmt, aber auch alle politischen Mittel, ich erinnere an die Kleeblattinitiative oder an die Einzelinitiative zur Umweltverträglichkeit des Uetlibergtunnels, welche allesamt vom Volk abgelehnt wurden, nachdem alle diese Mittel ausgeschöpft wurden, ist es für mich nicht mehr verständlich, wieso dieser Ablehnungsantrag überhaupt gestellt wird. Ich kann mir nur noch vorstellen, dass man hofft, in zehn Jahren die nötigen Mittel nicht mehr zu haben, um den Tunnel zu bauen. Gerade in der heute wirtschaftlich schwierigen Lage würde dieser Bau, diese Investition richtige Zeichen setzen.

Zum Argument des Unterhalts ist zu sagen, dass Bestrebungen vorhanden sind, den Unterhalt der Nationalstrassen den vollen Kassen des Strassenbaus beim Bund anzulasten. Diese Bestrebungen sind aus meiner Sicht weiter zu verfolgen. Sie weisen in die richtige Richtung. Nationalstrassenbau ist eine Bundesaufgabe.

Ich bitte Sie deshalb, diesem Postulat zuzustimmen und nach Bern Zeichen zu geben, dass wir dieses Bauwerk nicht erst im Jahre 2015 benötigen, sondern so rasch wie möglich.

Noch ein Wort zur Interpellation, falls ich darf, bevor Herr Stirnemann gesprochen hat: Der Regierung gebührt Dank für die klare und eindeutige Interpellationsantwort. Der Wille, die entsprechenden flankierenden Massnahmen, die auch wir wollen, zu vollziehen, werden klar aufgezeigt und dafür auch eine Arbeitsgruppe zwischen Stadt und Kanton eingesetzt. Mit Bezug auf den Zeitraum der Realisierung dieser flankierenden Massnahmen scheinen aber noch gewisse Unklarheiten vorhanden zu sein. Bedenkt man das ganze Auflageverfahren, dann sind wir zwar noch im Fahrplan, aber Zeit zum Trödeln gibt es sicher nicht

mehr. So ist wohl auch die Einsetzung dieser Arbeitsgruppe zwischen Stadt und Kanton für die flankierenden Massnahmen als vorausschauend zu bezeichnen. Die flankierenden Massnahmen sind auszuführen und zwar auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme. Die Aussage, dass die Umfahrung auf dem neuen Autobahnabschnitt weniger Zeit beanspruchen wird als die Fahrt quer durch die Stadt, stimmt so mit dem heutigen Verkehrsregime sicher nicht. Es erstaunt mich immer wieder, wie schnell man via Innenstadt selbst in Stosszeiten, von der einen Stadthälfte in die andere zu gelangen vermag. Auch hier ist eine Gegenmassnahme nötig, spätestens bei der Eröffnung des Uetlibergtunnels.

Nicht ganz zu befriedigen vermag die Aussage mit Bezug auf die Rosengartenstrasse. Hier stellt sich die Frage, ob man den Waidhalden-Tunnel unter diesen düsteren Voraussetzungen fordern soll, um auch diesem Quartier eine Entlastung zu bringen oder ob nicht eine nochmalige Überprüfung der Aussage des Regierungsrates zu einem späteren Zeitpunkt sinnvoll ist. Schade auch, dass man für die Rosengartenstrasse diese klare Aussage macht, obwohl einleitend in der Interpellationsantwort gesagt wird, dass keine fundierten Annahmen über die dannzumal herrschende Situation getroffen werden können. Diese Aussage lässt noch hoffen, dass auch für den Rosengarten die Beurteilung nochmals relativiert werden muss.

Ich bitte Sie nochmals, unser Postulat zu unterstützen.

Hier werden die Beratungen abgebrochen.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- Motion *Astrid Kugler (LdU, Zürich)* und *Esther Zumbrunn (DaP, Winterthur)* betreffend Ausbau der Strecke Zürich-Winterthur
- Postulat *Esther Zumbrunn (DaP, Winterthur)* und *Astrid Kugler (LdU, Zürich)* betreffend Einbindung der Stadt Winterthur und des Flughafens Zürich-Kloten in die Eisenbahnverbindung Stuttgart–Zürich–Mailand
- Anfrage *Christian Bretscher (FDP, Birmensdorf)* betreffend Altlasten der Gasversorgung im Raum Fildern/Wettswil
- Anfrage *Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich)* betreffend finanzielle Mittel für die Prävention
- Anfrage *Dr. Jörg N. Rappold (FDP, Küsnacht)* betreffend rechtliche Vorprüfung von Gesetzesvorlagen
- Anfrage *Peter Reinhard (EVP, Kloten)* betreffend Versuchsbetriebe für Kunststoffrecycling
- Anfrage *Dorothee Fierz (FDP, Egg)* und *Dr. Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon)* betreffend Kostenvergleiche unter den Akutspitälern im Kanton Zürich

Rückzüge

Die unter dem heutigen Traktandum 89 aufgeführte Einzelinitiative von Fritz Hammer, Uster, vom 6. Januar 1997 betreffend Änderung des Steuergesetzes (Streichung des Abzugs von Schuldzinsen des Hypotheken) KR-Nr. 12/1997 wurde vom Initianten zurückgezogen, nachdem festgestellt worden ist, dass sie dem Steuerharmonisierungsgesetz, also Bundesrecht, widerspricht. Das Büro hat mit dem Initianten Kontakt aufgenommen und er wird die zurückgezogene Einzelinitiative durch eine neue Eingabe ersetzen.

Motion *Susanne Huggel (EVP, Hombrechtikon)*, *Dr. Jörg Rappold (FDP, Küsnacht)* und *Dr. Markus Notter (SP, Dietikon)* vom 6. November 1995 betreffend Abschaffung der Volkswahl für Gemeindevorsteher und Betriebsbeamte, heutiges Traktandum Nr. 16. Herr Rappold hat mir den Rückzug signalisiert. Wird aus dem Rat ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall. Dieser Rückzug ist so genehmigt.

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr.

Nächste Sitzung: Montag, 3. März 1997, 8.15 Uhr und 14.30 Uhr
(Doppelsitzung).

Zürich, den 24. Februar 1997

Die Protokollführerin:
Therese Spiegelberg

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 17. April 1997 genehmigt.