


144. Sitzung, Montag, 27. Februar 2006, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Hans Peter Frei (SVP, Embrach)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen..... *Seite 10557*
- Erfreuliche Schweizer Leistungen an den Olympischen Winterspielen 2006 in Turin..... *Seite 10557*

2. Online Schadstoffmessungen im Knonaueramt

Postulat Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau), Eva Torp (SP, Hedingen) und Patrick Hächler (CVP, Gossau) vom 13. Februar 2006

 KR-Nr. [44/2006](#), Antrag auf Dringlichkeit *Seite 10558*
3. Änderung des Gesetzes über die politischen Rechte

Motion Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) und Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon) vom 31. Oktober 2005

 KR-Nr. [293/2005](#), Entgegennahme als Postulat, keine materielle Behandlung..... *Seite 10560*
4. Finanzierung kantonaler Strasseninfrastrukturen

Postulat Carmen Walker Späh (FDP, Zürich), Martin Mossdorf (FDP, Bülach) und Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon) vom 31. Oktober 2005

 KR-Nr. [295/2005](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... *Seite 10561*

5. Einbezug der Eltern im Strafvollzug

Postulat Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil), Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf) und Peter Reinhard (EVP, Kloten) vom 14. November 2005

KR-Nr. [321/2005](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... *Seite 10561*

6. Stimmabgabe an der Urne § 68 GPR

Motion Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon), Werner Bosshard (SVP, Rümlang) und Bruno Walliser (SVP, Volketswil) vom 21. November 2005

KR-Nr. [325/2005](#), Entgegennahme als Postulat, keine materielle Behandlung..... *Seite 10562*

7. Informationspflicht und Qualitätssicherung bei Mammographie-Screenings

Postulat Erika Ziltener (SP, Zürich), Blanca Ramer-Stäubli (CVP, Urdorf) und Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich) vom 28. November 2005

KR-Nr. [334/2005](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... *Seite 10562*

8. Pilotprojekt «Zusammenarbeit statt Zentralisierung» im Rahmen der Agglomerationsprogramme

Postulat Carmen Walker Späh (FDP, Zürich), Dieter Kläy (FDP, Winterthur) und Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon) vom 28. November 2005

KR-Nr. [336/2005](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... *Seite 10563*

9. Durchführung einer kantonalen Lehrstellenkonferenz

Dringliches Postulat Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil), Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) und Johannes Zollinger (EVP, Wädenswil) vom 19. Dezember 2005

KR-Nr. [374/2005](#), RRB-Nr. 152/1. Februar 2006 (Stellungnahme)..... *Seite 10564*

10. Wahl eines Mitglieds der Geschäftsprüfungskommission

für den aus der Kommission zurückgetretenen Fredy Ganz

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. **51/2006**..... Seite 10564

11. Periodische Überprüfung der Staatsbeiträge bzw. Leistungsaufträge an private und öffentlichrechtliche Institutionen

Postulat Hans-Peter Portmann (FDP, Kilchberg) und Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt) vom 28. November 2005

KR-Nr. **337/2005**, Entgegennahme, keine materielle

Behandlung..... Seite 10563

12. Wahl eines Ersatzmitglieds des Verwaltungsgerichts

für den verstorbenen Ernst Hirzel

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. **52/2006**..... Seite 10565

13. Bewilligung eines Objektkredits für die Einhausung der Autobahn Schwamendingen

Antrag des Regierungsrates vom 2. November 2005 und gleich lautender Antrag der KPB vom 19. Januar

2006 **4162b** Seite 10565

14. Keine ÖV-Finanzierung mit Strassengeldern

Ergänzungsbericht des Regierungsrates vom 2. November 2005 zum Postulat KR-Nr. 329/2001 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 17. Januar

2006 **4221b** Seite 10577

15. Förderung der erneuerbaren Energie im Kanton Zürich

Motion Sabine Ziegler (SP, Zürich), Lucius Dürri (CVP, Zürich) und Ueli Keller (SP, Zürich) vom 28. Juni 2004

KR-Nr. [267/2004](#), RRB-Nr. 1627/27. Oktober 2004 (Stellungnahme) Seite 10585

16. Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende (Zigeunerinnen/Zigeuner)

Postulat Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich) und Peter Weber (Grüne, Wald) vom 23. August 2004

KR-Nr. [314/2004](#), Entgegennahme, Diskussion Seite 10605

17. Bau einer dritten Röhre durch beim Gubrist

Postulat Willy Haderer (SVP, Unterengstringen), Hanspeter Haug (SVP, Weiningen) und Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen) vom 23. August 2004

KR-Nr. [315/2004](#), Entgegennahme, Diskussion Seite 10612

Verschiedenes

- Rücktrittserklärungen
 - *Rücktrittsgesuch von Hans Badertscher, Seuzach, aus dem Kantonsrat* Seite 10626
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 10626

Geschäftsordnung

Ratspräsident Hans Peter Frei: Auf der Traktandenliste ist die Nummerierung etwas durcheinander geraten. Wir behandeln die Geschäfte in der aufgeführten Reihenfolge, das heisst die Traktanden 8, 11, 9, und 10.

Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf neun Anfragen zugestellt:

KR-Nrn. [323/2005](#), [327/2005](#), [328/2005](#), [330/2005](#), [342/2005](#), [343/2005](#), [344/2005](#), [345/2005](#) und [361/2005](#).

Erfreuliche Schweizer Leistungen an den Olympischen Winterspielen 2006 in Turin

Ratspräsident Hans Peter Frei: Die präsidentialen Mitteilungen hier in diesem Saal sind nicht selten von einem nüchternen, wehmütigen oder gar traurigen Tenor bestimmt. Heute gibt es nichts zu beklagen und nichts zu bedauern. Heute ist für einmal ungeteilte Frohbotschaft angesagt. Immerhin hat die Schweizer Delegation an den Olympischen Winterspielen in Turin während den vergangenen beiden Wochen grandiose Leistungen vollbracht. Meine Freude wird durch die zahlreichen Spitzenplatzierungen von Athletinnen und Athleten aus unserem Kanton zusätzlich gesteigert. Gerne erinnere ich nochmals an die Höhepunkte aus Zürcher Sicht.

Mit einem Olympiasieg erfreuten uns – Ladies first – die gebürtige Baselieterin Evelyne Leu aus Mettmenstetten im Freestyle; die Davoserin Daniela Meuli, welche an der ETH Zürich studiert und in Thalwil einen Zweitwohnsitz unterhält, im Parallel-Riesenslalom der Damen sowie Philipp Schoch aus Fischenthal im Parallel-Riesenslalom der Herren. Der Tösstaler konnte damit als erster Snowboarder der Geschichte seinen Olympiatitel erfolgreich verteidigen.

Mit einer Silbermedaille erfreuten uns: Michèle Moser aus Dübendorf als Mitglied des Damen-Curlingteams und Simon Schoch, welcher seinen Bruder Philipp auf das Siegerpodest im Parallel-Riesenslalom der Snowboarder begleitete.

Mit einer Bronzemedaille erfreute uns der gebürtige Klotener Gregor Stähli im Skeleton.

Mit einem olympischen Diplom erfreuten uns die Wädenswiler Freestylerin Manuela Müller, die Bülacher Eiskunstläuferin Sarah Meier und die mehrere Zürcher Mitglieder umfassenden Eishockeyteams der Damen und Herren.

Nicht vergessen möchte ich schliesslich all jene Athletinnen und Athleten, welche auf ihrem Weg zu olympischen Spitzenresultaten auf einen Zürcher Verband oder einen Zürcher Betreuerstab bauen durften.

Ich beglückwünsche unsere erfolgreichen Olymponikinnen und Olymponiken herzlich. Mit ihren herausragenden Leistungen haben sie uns in den vergangenen Tagen spannende, attraktive und vor allem erhebende Momente bereitet. Dafür sage ich unseren glänzenden Botschafterinnen und Botschaftern des Wintersports ein herzliches Dankeschön.

Mit Stolz erfüllen uns auch die Persönlichkeiten unserer Wettkämpferinnen und Wettkämpfer. Sie haben damit einen Hauch von «Sion 2006» ins Piemont und in die Fernsehstuben dieser Welt getragen.

Als ehemaliges Nationalmannschaftsmitglied im Bobsport hoffe ich, dass der Glanz der vergangenen Tage auch in Zukunft strahlen wird. Unsere Spitzenathleten haben unsere langfristige Unterstützung verdient, auf dass wir auch an künftigen internationalen Titelkämpfen viele glückliche Schweizer Gesichter erleben dürfen. (*Applaus.*)

2. Online Schadstoffmessungen im Knonaueramt

Postulat Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau), Eva Torp (SP, Hedingen) und Patrick Hächler (CVP, Gossau) vom 13. Februar 2006

KR-Nr. [44/2006](#), Antrag auf Dringlichkeit

Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau): Mit unserem Postulat wollen wir sicherstellen, dass die Schadstoffmessungen im Knonaueramt durchgeführt und die Messwerte durch die Öffentlichkeit online abgerufen werden können. Wie verschiedene Unterlagen der Baudirektion zeigen, sind Messstationen im Knonaueramt geplant – hauptsächlich im unteren Teil – und die Inbetriebnahme vorgesehen. Das tönt gut und ich bin froh, dass Messstationen vorgesehen sind. Doch es gibt drei Punkte, zu welchen es noch keine Gewähr gibt.

Erstens: Es fehlt die Zusicherung, dass es elektronische Messstationen an verschiedenen Orten geben wird und dass sie für die Öffentlichkeit jederzeit abrufbar sind. Genau das ist aber der Gewinn von den Online Messstationen «OSTLUFT» und «INLUFT». Es hilft, Vertrauen in der Bevölkerung zu schaffen. Neben diesen muss unbedingt auch eine Vergleichsstation an andern Orten gemessen werden.

Zweitens reicht uns das Jahr 2007 nicht. Wir möchten ja Daten vor Eröffnung zum Vergleich mit nachher haben. Da offenbar das erste Teilstück in Birmensdorf bereits im Sommer 2006 eröffnet werden soll, ist es wichtig, zwei elektronische Stationen möglichst bald zu erhalten. Daher der Antrag zur Dringlichkeit.

Die EVP-Fraktion wird die Dringlichkeit unterstützen. Wir bitten Sie, dasselbe zu tun. Danke.

Eva Torp (SP, Hedingen): Dass die Inbetriebnahme neuer Nationalstrassen die Verkehrsströme ändert und dass damit auch die Luftqualität beeinflusst wird, ist wohl unbestritten. Ab Juli 2006 wird das Knonaueramt schrittweise mit neuen Verkehrsströmen belastet. Wie genau sich die Luftqualität durch die Wirkungskette von Verkehrsfrequenzen–Verkehrsemissionen–Schadstoffausbreitung–Schadstoffimmissionen dann im topografisch heikel gelegenen Filderenbecken und im ganzen Knonaueramt verändern wird, ist äusserst unklar. Hier ist die Bevölkerung stark verunsichert und das Misstrauen gegenüber den Behördenaussagen ist gross. Online aufrufbare Schadstoffmessstationen wären in hohem Mass vertrauensbildend. Selbstverständlich muss dabei der Messbeginn vor den ersten Veränderungen stattfinden, um brauchbare Vergleiche zu erhalten, das heisst also vor der Teileröffnung im Sommer 2006.

Es geht hier immerhin unter anderem um eine Mehrbelastung mit PM10, zusätzlichem Russ und Benzol, also mit kanzerogenen Substanzen. Unterstützen Sie mit uns, der SP, die Dringlichkeit dieses Postulates!

Patrick Hächler (CVP, Gossau): Die Dringlichkeit ist berechtigt, und zwar geht es darum, die Station im Rahmen der übrigen Bauarbeiten rechtzeitig oder eben schon vorzeitig aufzubauen. Generell ist die Messung in dieser Zone wichtig. Wir haben hier demnächst eine neuartige Situation. Wir würden gerne wissen, wie sich die Immissionslage in diesem speziellen Becken verändern wird – qualitativ und quantitativ. Unterstützen Sie daher die Dringlichkeit.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Ich bin zwar nicht aus dem Säuliamt, wir unterstützen diesen Vorstoss aber trotzdem. Und wir unterstützen

insbesondere die Dringlichkeit, obwohl wir erwarten, dass diese Onlinemessungen auch für den ganzen Kanton bekannt gemacht werden und obwohl wir natürlich erwarten, dass langfristige Massnahmen zu treffen sind und dass diese unterstützt werden. Messungen allein nützen nichts. Ich danke Ihnen.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlichkeit wird von 80 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Das Postulat ist dringlich erklärt. Der Regierungsrat hat dazu innert vier Wochen begründet Stellung zu nehmen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Änderung des Gesetzes über die politischen Rechte

Motion Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) und Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon) vom 31. Oktober 2005

KR-Nr. [293/2005](#), Entgegennahme als Postulat, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Ist der Erstunterzeichner mit der Umwandlung der Motion in ein Postulat einverstanden?

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich bin damit einverstanden.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Wird ein Antrag auf Ablehnung des Postulates gestellt?

Bruno Walliser (SVP, Volketswil): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Finanzierung kantonaler Strasseninfrastrukturen

Postulat Carmen Walker Späh (FDP, Zürich), Martin Mossdorf (FDP, Bülach) und Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon) vom 31. Oktober 2005

KR-Nr. [295/2005](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Roland Munz (SP, Zürich): Ich beantrage, das Postulat nicht an den Regierungsrat zu überweisen.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Einbezug der Eltern im Strafvollzug

Postulat Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil), Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf) und Peter Reinhard (EVP, Kloten) vom 14. November 2005

KR-Nr. [321/2005](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Claudio Zanetti (SVP, Zollikon): Wir verlangen Diskussion.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

10562

Das Geschäft ist erledigt.

6. Stimmabgabe an der Urne § 68 GPR

Motion Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon), Werner Bosshard (SVP, Rümlang) und Bruno Walliser (SVP, Volketswil) vom 21. November 2005

KR-Nr. [325/2005](#), Entgegennahme als Postulat, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Ist der Erstunterzeichner mit der Umwandlung der Motion in ein Postulat einverstanden?

Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon): Ich bin damit einverstanden.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Es wird kein anderer Antrag gestellt.

Das Postulat KR-Nr. 325/2005 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Informationspflicht und Qualitätssicherung bei Mammographie-Screenings

Postulat Erika Ziltener (SP, Zürich), Blanca Ramer-Stäubli (CVP, Urdorf) und Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich) vom 28. November 2005

KR-Nr. [334/2005](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Es wird kein anderer Antrag gestellt.

Das Postulat KR-Nr. 334/2005 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Pilotprojekt «Zusammenarbeit statt Zentralisierung» im Rahmen der Agglomerationsprogramme

Postulat Carmen Walker Späh (FDP, Zürich), Dieter Kläy (FDP, Winterthur) und Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon) vom 28. November 2005

KR-Nr. [336/2005](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Claudio Schmid (SVP, Bülach): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Periodische Überprüfung der Staatsbeiträge bzw. Leistungsaufträge an Private und öffentlichrechtliche Institutionen

Postulat Hans-Peter Portmann (FDP, Kilchberg) und Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt) vom 28. November 2005

KR-Nr. [337/2005](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Es wird kein anderer Antrag gestellt.

Das Postulat KR-Nr. 337/2005 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Durchführung einer kantonalen Lehrstellenkonferenz

Dringliches Postulat Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil), Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) und Johannes Zollinger (EVP, Wädenswil) vom 19. Dezember 2005

KR-Nr. [374/2005](#), RRB-Nr. 152/1. Februar 2006 (Stellungnahme)

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Rat hat das Postulat am 9. Januar 2006 dringlich erklärt. Gemäss Paragraf 24 des Kantonsratsgesetzes haben wir heute über die Überweisung oder die Ablehnung zu entscheiden.

Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen. Wird ein Ablehnungsantrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das dringliche Postulat KR-Nr. 374/2005 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Wahl eines Mitglieds der Geschäftsprüfungskommission

für den aus der Kommission zurückgetretenen Fredy Ganz

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. [51/2006](#)

Lucius Dürri (CVP, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die IFK schlägt Ihnen einstimmig vor:

Marlies Zaugg-Brüllmann, FDP, Richterswil.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Wird der Vorschlag vermehrt? Dies ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird ein anderer Antrag gestellt? Auch dies ist nicht der Fall.

Somit erkläre ich Marlies Zaugg als Mitglied der Geschäftsprüfungskommission für gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

12. Wahl eines Ersatzmitglieds des Verwaltungsgerichts

für den verstorbenen Ernst Hirzel

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. [52/2006](#)

Ratspräsident Hans Peter Frei: Gemäss Paragraf 13 des Kantonsratsgesetzes kann diese Wahl offen durchgeführt werden oder wird ein anderer Antrag gestellt? Dies ist nicht der Fall. Die Wahl wird offen durchgeführt.

Lucius Dürri (CVP, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz: Die IFK schlägt Ihnen einstimmig vor:

Bruno Fässler, Bülach.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Werden weitere Vorschläge gemacht? Dies ist nicht der Fall.

Somit erkläre ich Bruno Fässler als gewählt. Ich gratuliere ihm und wünsche ihm Erfolg und Befriedigung in seinem Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

13. Bewilligung eines Objektkredits für die Einhausung der Autobahn Schwamendingen

Antrag des Regierungsrates vom 2. November 2005 und gleich lautender Antrag der KPB vom 19. Januar 2006 [4162b](#)

Ratspräsident Hans Peter Frei: Die Schlussabstimmung über das Geschäft untersteht der Ausgabenbremse.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Selten sind in diesem Haus die Kreditvorlagen, die mit einem einstimmigen Antrag aus der vorberatenden Kommission einge-

bracht werden können. Nicht zum ersten Mal können wir Ihnen eine Vorlage aus der KPB mit einem entsprechenden Antrag unterbreiten. Dies war beim Durchgangsbahnhof der Fall und heute mit der Einhausung Schwamendingen. Die KPB stellt Ihnen einstimmig den Antrag, der Kreditvorlage für den Bau der Einhausung der Autobahn Schwamendingen, Abschnitt Schöneich bis Aubrugg, zuzustimmen. Wir beantragen Ihnen dazu einen Objektkredit von 50,6 Millionen Franken als Anteil des Kantons Zürich an den Kosten von rund 205 Millionen Franken.

Die KPB blickt befriedigt auf ein Geschäft zurück, welches sie auf seinem langen Weg von Beginn weg positiv begleitet hat. Die im März 1999 eingereichte Volksinitiative zur Einhausung der Autobahn Schwamendingen wurde von der Regierung abgelehnt. Die Kommission für Planung und Bau kam bei der Beratung der Volksinitiative und nach einem eindrücklichen Augenschein vor Ort aber zum Schluss, dass das Anliegen der Initianten höchst berechtigt ist, und unterbreitete dem Kantonsrat eine Kommissionsmotion, welche verlangt, dass der Regierungsrat eine Kreditvorlage mit einem angemessenen Finanzierungsschlüssel zwischen Bund, Kanton und Stadt für den Bau einer Einhausung des Autobahnabschnittes zwischen Schöneichtunnel und Aubrugg vorzulegen habe. Der Kantonsrat überwies die Motion am 5. November 2001 mit 147 zu 0 Stimmen. Die Volksinitiative wurde zu Gunsten dieser Motion zurückgezogen.

Die Kommissionsmotion, die heute abgeschrieben werden kann, verlangte von der Regierung, sich nicht einfach mit der Minimallösung des Bundes, er werde sich lediglich am Bau von städtebaulich unbefriedigenden und letztlich auch nur ungenügenden Schutz bietenden Lärmschutzwänden und Schallschutzfenstern finanziell beteiligen, zufrieden zu geben. Aktive Verhandlungen über eine gerechte Finanzierung wurden vom Regierungsrat aber auch mit der Stadt verlangt, welche ihrerseits einen Beitrag an das, was über den technischen Standard der Eindämmung der Lärmimmission hinausgeht, zu leisten hat. Und siehe da, jetzt, wo wir die Kreditvorlage vor uns haben, können wir feststellen, dass die Verpflichtung der Regierung zu aktiverem Verhandeln Früchte getragen hat. Der KPB erscheint der nun in zähem Ringen ausgehandelte Verteiler als angemessen.

Die KPB dankt der Regierung, dass sie die sicher nicht einfachen Verhandlungen mit Stadt und Bund – nach dem Anstoss durch die Kom-

missionsmotion – schliesslich tatkräftig an die Hand genommen hat. Die KPB hofft, dass das nun durch die Regierung mittels zahlreicher Studien und eingehender Vorverhandlungen mit Bund und Stadt ausgearbeitete Projekt samt Finanzierung nicht nur beim Kanton, sondern auch beim Bund und bei der Stadt Zürich auf positives Echo stösst. Das Problem der sechsspurigen N 1.4.4 mitten durch ein Zürcher Wohnquartier gehört endlich einer Lösung zugeführt.

Ich möchte kurz auf zwei technische Merkmale der Einhausung eingehen.

Erstens: Vielleicht erinnern Sie sich daran, dass den Initianten der Volksinitiative eine Art lichtdurchfluteter, schicker Glastunnel, sozusagen ein Wahrzeichen moderner Tiefbauarchitektur, vorgeschwebt ist. Auch unsere Kommission konnte sich eine solche Variante vorstellen. Was wir nun bekommen, ist ein normaler Tunnel mit grüner Überdeckung. Ist dies enttäuschend? Enttäuschend ist das nur für jemanden, der die Tatsachen nicht kennt. Es hat sich gezeigt, dass Stahl-Glas-Konstruktionen aus städtebaulicher Sicht mehr Probleme schaffen als lösen. Ein weit kleineres Referenzprojekt in München reflektierte das Licht auf unerwünschte Weise in die Umgebung und musste mit Beton nachgerüstet werden. Glaskonstruktionen lassen sich auch nicht harmonisch mit der Umgebung verschmelzen, sondern bleiben solitäre Fremdkörper. Zu guter Letzt sind die Kosten für den Unterhalt unverhältnismässig hoch. Deshalb ist ein Bau in traditioneller Massivbauweise vorzuziehen, zumal die Einhausung mit Erdreich überdeckt als Grünzone nutzbar und überhaupt städtebaulich durch diverse Massnahmen aktiv integriert wird.

Zweitens: Zu reden gab in Teilen der Kommission das Thema Lufthygiene. Der Kommission wurde dargelegt, dass sich die Belastung gemessen an den geltenden Gesetzen auch bei den Portalen der Einhausung gerade noch unterhalb der geltenden Grenzwerte bewege. Der Kantonsingenieur versicherte, dass man sich im Verlauf der Projektierung intensiv mit dem Luftproblem auseinandersetzen werde. Um dem Willen Nachdruck zu verleihen, hat die KPB am 13. Februar 2006 ein Kommissionspostulat zur «Tunnelabluft» eingereicht, in dem konkret nach geeigneten technischen Massnahmen in der Umgebung von Tunnelportalen und Entlüftungskaminen gefragt wird. Die Erfahrungen des Auslands mit solchen Massnahmen erscheinen auf den ersten Blick kontrovers, sind aber noch nicht sauber ausgewertet.

Die KPB empfiehlt dem Kantonsrat den Objektkredit von 50,6 Millionen Franken als Anteil des Kantons einstimmig zur Annahme. Die zugehörige Motion 225/2001 kann als erledigt abgeschrieben werden.

Roland Munz (SP, Zürich-Schwamendingen): Die SP freut sich, dass Schwamendingen endlich vor dem Autobahnlärm geschützt wird. Bund, Stadt Zürich und kantonale Baudirektion haben dem Projekt den Vorzug gegeben, das auch städtebaulich am besten überzeugt. Wir begrüßen, dass zwischen allen Beteiligten auch ein fairer finanzieller Verteilungsschlüssel gefunden werden konnte, und dies ohne Griff in die kantonale Steuerkasse. Das vorgestellte Projekt geht weit über die zu Grunde liegende Volksinitiative hinaus, ohne dass es aber eine Luxuslösung wäre, wie es beispielsweise eine Absenkung der Strasse hätte sein können. Mit Erde überdeckt und begrünt, mit Treppen, Rampen und Anschüttungen ausgestattet, entsteht auf der Einhausung eine grüne Terrasse. Dies schafft Raum für Erholung und Begegnung und sie verbindet das heute geteilte Wohnquartier endlich wieder. Kantonale und städtische Behörden, die Bevölkerung und hoffentlich auch dieses Parlament, Kommission und Fraktion sind gemeinsam vorgegangen, um endlich die bestmögliche finanzierbare Lösung dieses grossen Lärmproblems in Schwamendingen zu erreichen. Der Bund betreibt heute im Wohnquartier Schwamendingen eine Autobahn, an der Tag für Tag die Lärmgrenzwerte massiv überschritten werden. Seine Pflicht ist es, für einen nachhaltig wirkungsvollen Lärmschutz besorgt zu sein. Wir nehmen nun mit Genugtuung zur Kenntnis, dass von einer simplen Erhöhung der Lärmschutzwände Abstand genommen wurde, die notabene das Problem ohnehin nicht vollständig hätten lösen können.

Das vorliegende Projekt konzentriert sich nun aber auf die Lösung des Lärmproblems. Dies genügt unserer Meinung nach noch nicht. Durch die Entlüftung des Tunnels werden die gasförmigen Luftschadstoffe beim Portal Aubrugg und bei der Deckenöffnung im Schöneich freigesetzt. Es sind heute neue Filter auf dem Markt und in Nordeuropa im Einsatz, welche geeignet wären, die flüchtigen Luftschadstoffe markant zu senken. Wir fordern die Projektverantwortlichen hier darum auf, im Zuge der Einhausung der Autobahn durch Schwamendingen auch Lösungen zur Reduktion der Luftschadstoffe vorzusehen. Um zu den möglichen Schadstofffiltern Klarheit zu bekommen, haben wir von der

KPB aus, wie Sie bereits vom Vorsitzenden der Kommission gehört haben, ein entsprechendes Postulat eingereicht.

Zu begrüssen ist schliesslich noch der sachlich korrekte Entscheid, die Finanzierung des Kantonsbeitrages sei aus dem Strassenfonds zu sichern. Inakzeptabel wäre es gewesen, hätte die lärmgeplagte Bevölkerung auch noch mit ihren Staatssteuern die Einhausung der Autobahn über jenen Beitrag hinaus mitfinanzieren müssen, welchen sie ja bereits über den städtischen Anteil an die Finanzierung leisten. Mit dem vereinbarten Kostenteiler wird nun der grösste Teil der Kosten vom Verursacher, nämlich vom motorisierten Strassenverkehr getragen.

Wir freuen uns für das Quartier über diese Vorlage und bitten diesen Rat, den im Jahr 2001 einstimmig beschlossenen Auftrag zu diesem Projekt nun auch zu bestätigen und ebenso geschlossen dieser Vorlage zuzustimmen. Ich danke Ihnen.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Die SVP wird dem Objektkredit von 50,6 Millionen Franken als Anteil des Kantons Zürich an den Gesamtkosten von 205 Millionen Franken zustimmen. Mit der Einhausung können die nun zirka drei Jahrzehnte dauernden Lärmimmissionen endlich vollständig eliminiert werden, und zwar auf einem Strassenstück mit einem der grössten Verkehrsaufkommen der gesamten Schweiz. Mit der Einreichung der Volksinitiative im März 1999 für eine Einhausung wurde der Startschuss gegeben. Die Kommission Planung und Bau unterstützte die Volksinitiative mit der Motion 225/2001, welche den nun vorliegenden Kreditantrag mit Finanzierungsschlüssel verlangte.

Der zeitliche Ablauf des Projektes Einhausung Schwamendingen von der Einreichung der Volksinitiative bis zur Bewilligung des Objektkredites ist bemerkenswert. Wenn dann die Einhausung erst noch im Jahr 2012 eröffnet werden kann, darf man wirklich von einer zügigen Realisierung dieses Projektes sprechen. Der hier vorgelegte zeitliche Rahmen eines doch sehr komplexen Bauwerkes mit hohen technischen Anforderungen müsste doch auch bei anderen dringlichen Strassenbauten möglich sein. Die Einhausung soll in Massivbauweise erstellt werden. Damit wird es möglich, dass die so entstehenden Flächen als zusätzlicher Grünraum für eine städtebauliche Erneuerung entlang der Autobahn genutzt werden kann. Die Trennung von Schwamendingen durch die Autobahn wird nicht eliminiert. Sie kann aber durch die Auswei-

tung der Unterführung Saatlen und die entstehenden Grünflächen in einer guten Art vernetzt werden. Für die bestehenden Liegenschaften der angrenzenden Genossenschaften und von Privaten entsteht durch die verbesserte Umgebungssituation ein nicht zu unterschätzendes Entwicklungspotenzial. Leider entstehen auch negative Auswirkungen auf die an der Autobahn liegenden Gewerbebetrieben, die keine direkten Zufahrten mehr haben. Für diese müssen gute Ersatzlösungen gesucht werden.

Den Finanzierungsschlüssel zwischen Bund, Kanton und Stadt, wie das bereits gesagt wurde, beurteilen wir als angemessen, wobei der Bund für die eigentliche Lärmsanierung auf Grund der NFA zirka 150 Millionen Franken beisteuern soll. Das vorliegende Projekt stellt grosse Anforderungen an den Bauablauf mit provisorischen Verkehrsführungen während den verschiedenen Bauphasen.

Ich bitte Sie, dem vorliegenden Objektkredit zuzustimmen und die Motion 225/2001 als erledigt abzuschreiben. Ich danke Ihnen.

Peter Weber (Grüne, Wald): Der Regierungsrat will Sanierungsmassnahmen zur Minimierung der schädlichen Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen eine sehr hohe Priorität einräumen. Als besonders dringlich werden dabei Massnahmen erachtet, die gleichermassen umweltpolitische und raumplanerische Zielsetzungen unterstützen. Dazu zählen nach Meinung des Regierungsrates beispielsweise Wiederherstellungen von Landschaftsverbindungen, Lärmsanierungen und Überdeckungen von Verkehrsanlagen. Das nun in allen Teilen sorgfältig ausgearbeitete Projekt Einhausung reagiert auf die Umweltbelastung «Lärm im Quartier» und generiert mit technischen Lösungen städtebauliche Vorteile für den bis anhin durch die Autobahn in zwei Teile gespaltenen Stadtteil Schwamendingen. Die Aufwertung durch dammartige Aufschüttungen und Begrünung, die Anbindung der Fuss- und Radwege sowie des öffentlichen Verkehrs an die bestehenden Strukturen wird aufgezeigt und unterstützt den ursprünglichen Gartenstadtcharakter der Fünfzigerjahre.

Das kann aber nicht darüber hinweg täuschen, dass die hohe Luftschadstoffbelastung in diesem Stadtteil sich dadurch kaum verbessert. Die explodierenden Immissionen nicht nur durch den zunehmenden Strassenverkehr, sondern zusätzlich noch durch die Südanflüge belasten die Bevölkerung und beeinträchtigen die Gesundheit. Die schlechte

Luft bleibt nach wie vor das ungelöste Problem, weil auch kurze Autobahntunnels und ein Einhausungskonzept nicht in der Lage sind, dies zu verbessern.

Wir Grünen bejahen dieses Projekt, wollen uns aber bei dieser Gelegenheit vom Trend, der Verkehr gehöre unter den Boden, klar und deutlich abgrenzen. Hier handelt es sich um eine örtliche Überdeckung, die für den Stadtteil Schwamendingen wirklich städtebauliche Vorteile generiert. Wir warnen aber eindrücklich vor einer Verschleierung der weiterhin zunehmenden Belastung der Luft und der damit verbundenen Umweltprobleme, welche durch den motorisierten Individualverkehr verursacht werden. Auf Grund der nicht ergiebigen Diskussion mit den Verantwortlichen des Tiefbauamtes und des AWEL Lufthygiene (*Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft*) fordern wir diese auf, in der Ausführungsplanung alles daran zu setzen, dass die Abgase, verursacht durch die täglich 130'000 und mehr Fahrzeuge, vor der Freisetzung aktiv gefiltert werden, und meinen damit, dass ein offenes Gitterraster in der Nähe des Waldgartens gemäss Plan fahrlässig ist, wenn dort, wo Ruhe und Erholung angepriesen werden, die Dreckluft den Ruhenden direkt in die Lunge strömt. Wir Grünen sind besorgt, wenn in dieser politischen Diskussion mit aller Gewalt versucht wird, die Themen Einhausung und Tunnelluft zu trennen. Der Lufthygienefachmann bestätigte nämlich unsere Befürchtungen, dass die Auswirkungen der Emissionen schon heute für die Umgebung und die Leute gravierend sind. Gemäss Messwerten der Messstation Schwamendingen Autobahn liegt der Jahresmittelwert tatsächlich zwei Drittel über dem Grenzwert. Resigniert, so hatte ich den Eindruck, meinte er: «Ohne dass sich grosse Modellrechnungen hätten machen können, wird man nach der Fertigstellung der Einhausung in etwa den Grenzwert erreichen. Noch drastischer wird in der vorliegenden Weisung darauf aufmerksam gemacht, dass es in der direkten Umgebung der Einhausungsportale auf Grund der konzentrierten Freisetzung der gasförmigen Luftschadstoffe zu einer leichten Zunahme der NO_x- und der PM10-Emissionsbelastung gegenüber heute kommen wird.

Für uns Grüne gilt: Bessere Luft bekommen wir nur bei einer Reduktion des Verkehrsaufkommens und beim Rückbau unserer weit überdimensionierten Verkehrsanlagen des motorisierten Individualverkehrs. Weiter gehende Überlegungen zur sanften Mobilität, wo es darum geht, den öffentlichen schienen- und strassengebundenen Verkehr besser zu

vernetzen und die heutige Politik der freien Fahrt für alle dringend neuen Marktregelungen zu unterziehen, verzichte ich.

Die Grünen stimmen der Einhausung zu, protestieren aber über die Art und Weise, wie der Luftqualität im Quartier wenig bis keine Beachtung geschenkt wird. Ich danke Ihnen.

Hanspeter Schneebeli (FDP, Zürich-Schwamendingen): Schwamendingen wird Ihnen danken, wenn Sie dieser Vorlage zustimmen, denn damit wird ein Lärm- und Immissionsschutz Tatsache, der diesen Namen auch verdient. Eine städtebauliche Sünde der 1970-Jahre, als man die Lärmplage des ständigen Autoverkehrs mangels Erfahrung noch nicht richtig einschätzte, kann mit dieser Kreditvorlage korrigiert werden. Heute sind wir uns einig, dass wirksamer Lärmschutz wichtig ist, aber das war nicht immer so. Ich gehe davon aus, dass Sie den Inhalt der Vorlage kennen und beschränke mich deshalb darauf, ein paar Stationen auf dem politischen Weg zur heutigen Kreditvorlage in Erinnerung zu rufen. Schon bei der Eröffnung der Autobahn quer durch Schwamendingen gab es mahnende Stimmen und ich kenne Leute, die wegen den zu erwartenden Immissionen nicht an der Eröffnungsfeier unter dem damaligen Baudirektor Albert Sigrist teilnahmen. Verschiedene Anläufe zu Gunsten eines wirksamen Lärmschutzes, auch parlamentarische Vorstösse versandeten, während die Stadt Zürich mit ihrem Tiefbauamt damals unter der Führung der freisinnigen Stadträtin Kathrin Martelli den wirksamen Lärmschutz im Quartier Schwamendingen sehr unterstützten, wurden wir von der kantonalen Baudirektion nicht ernst genommen oder abgeblockt. Auch Gespräche von Vertretern des Quartiers mit dem damaligen Baudirektor verliefen leider ergebnislos. Immer hörten wir, das könne man nicht bezahlen.

Es brauchte diese Volksinitiative für die Einhausung, die im September 1998 lanciert wurde und von breiten Bevölkerungskreisen, vor allem aber auch von den Baugenossenschaften unterstützt wurde. Im März 1999 reichten wir die über 10'000 Unterschriften ein und die Regierung – man höre und staune! – empfahl dem Kantonsrat die Ablehnung dieser Initiative. Glücklicherweise kam die Kommission für Planung und Bau zu einem andern Schluss. Sie anerkannte das berechtigte Begehren aus Schwamendingen und übernahm das Anliegen der Initiative in einer Kommissionsmotion, welche unser Rat am 5. November 2001 mit 147

zu 0 Stimmen zustimmte. Von diesem Zeitpunkt an unterstützte die Baudirektion die Einhausung mit Überzeugung. Ich danke der freisinnigen Baudirektorin Regierungspräsidentin Dorothée Fierz und ihrer Mannschaft für die konstruktive Erarbeitung dieser guten Vorlage.

In einer offenen Planung, unter Einbezug von Quartiervertretern, suchte man die beste Lösung. Dabei musste zum Erstaunen vieler eine städtische Amtsstelle davon überzeugt werden, dass eine Hochstrasse – ähnlich der Europabrücke – für Schwamendingen nicht das Richtige sein kann. Vier Jahre nach der Auftragserteilung erhielten wir pünktlich auf den Tag genau, am 5. November 2005, Post von der Baudirektion, mit der nun zur Abstimmung reifen Einhausungsvorlage. Nach speditiver Behandlung durch die KPB können wir bereits darüber abstimmen.

Noch nicht reif ist leider die Fortsetzung dieser Strasse. Die Leute an der Rosengartenstrasse möchten auch entlastet werden. Deshalb hoffe ich, dass Ihnen meine freisinnige Parteikollegin Carmen Walker in nicht allzu ferner Zukunft Zustimmung zum Kredit des Waidhaldetunnels empfehlen kann. Im Moment geht es aber um die vorliegende Einhausung.

Ich empfehle Ihnen auch im Namen der FDP-Fraktion Zustimmung zu diesem Kredit und danke Ihnen zum Voraus dafür.

Willy Furter (EVP, Zürich): Die Einhausung der Autobahnstrecke Schöneich bis Aubrugg beschäftigt die Stadt und den Kanton schon seit mehr als zehn Jahren. Mit der vorgeschlagenen Lösung ist ein fairer Kostenteiler zwischen Bund, Kanton und Stadt Zürich gefunden worden. Der Bund übernimmt 115 Millionen Franken, die Stadt Zürich rund 40 Millionen Franken und der Kanton rund 51 Millionen Franken. Dieser Kredit steht allerdings unter dem Vorbehalt der entsprechenden Kreditbewilligungen der zuständigen Organe des Bundes und der Stadt Zürich für ihre Anteile. Der zur Debatte stehende, auf Stadtzürcher Gebiet gelegene Abschnitt der Autobahn ist die meist befahrene Verkehrsachse Zürichs. Täglich verkehren dort mehr als 110'000 Fahrzeuge. Es ist traurig, dass man für Rehe und Hasen und für einige Jogger und Spaziergänger den Entlisberg überdeckt hat und für die rund 20'000 Bewohnerinnen und Bewohner von Schwamendingen noch nichts unternommen hat. Klar ist es schön für die Wollishofer Bevölkerung, aber hier in Schwamendingen hätte man schon vor Jahren etwas unterneh-

men müssen. Ich freue mich jetzt für die Schwamendinger Bevölkerung, dass es doch noch kommt – leider erst im Jahre 2013.

Ich empfehle Ihnen im Namen der EVP-Fraktion, dem Objektkredit ohne Wenn und Aber zuzustimmen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Wir haben in der Fraktion leider keinen Schwamendinger, sonst müsste er sich jetzt bemerkbar machen. Die CVP unterstützt aus voller Überzeugung diesen Objektkredit, und zwar aus vier Gründen.

Erstens: Mit dem Objektkredit erhöhen wir markant die Lebensqualität einer stark geplagten Bevölkerung. Wir ermöglichen zudem eine städtebaulich gute Lösung; das ist nicht immer so bei Strassenbauvorlagen.

Zweitens: Wir schenken dem künftigen Ratspräsidenten (*Hartmuth Attenhofer*) ein vorgezogenes Wahlgeschenk.

Drittens: Mit dem einstimmigen Ja honorieren wir eine vorbildliche Zusammenarbeit zwischen Kanton, Stadt und Bund; vorbildlich hoffentlich für künftige Agglomerationsprogramme nicht nur zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs, sondern einer ganzheitlichen Verkehrspolitik.

Viertens: Wir zeigen Goodwill gegenüber der in Verkehrsfragen sehr stark geforderten Stadt Zürich. Vor zwölf Jahren war ein solcher Goodwill noch nicht unbedingt vorhanden. Gefragt ist aber künftig nicht bloss Symptombekämpfung mit viel Beton. Denn eines müssen wir auch konstatieren: Es entstehen immer mehr Lärmschutzwände im Kanton. Die haben auch Auswirkungen auf das Landschaftsbild; das wird eigentlich gern unter den Tisch gewischt. Gefragt ist künftig – und da gebe ich Peter Weber Recht – vermehrte Verkehrsvermeidung, und zwar Verkehrsvermeidung durch eine bessere Siedlungsentwicklung nach innen.

Christian Mettler (SVP, Zürich-Schwamendingen): Sie haben es gehört, ich mache mich bemerkbar, ich bin ein Schwamendinger. Da in der Zwischenzeit aber das Wesentliche gesagt wurde, werde ich mich kurz fassen. Sie tun ebenfalls gut daran, hier erneut Ja zu sagen, und zwar ohne Protest, so, wie wir es auch am 20. November 2004 in diesem Saal mit 136 zu 0 Stimmen gemacht haben. Nun sind wir mit der Bewilligung dieses Objektkredites dem Vorhaben der Umsetzung einen

wesentlichen Schritt näher. Die lärmbelastete – zu Luft und Boden lärmbelastete – Schwamendinger Bevölkerung verfolgt interessiert die rasche Realisierung nach jahrelangen Bemühungen. Ein wichtiger Schritt nicht nur für die Imagepflege, sondern auch für die Lebens- und Wohnqualität in Schwamendingen.

Susanna Rusca Speck (SP, Zürich-Schwamendingen): Endlich eine Schwamendingerin! Die Bevölkerung von Schwamendingen wartet mit grosser Hoffnung auf den Entscheid. Mit diesem Objektkredit des Kantons an die Einhausung kann die Bedeckung der Autobahn zwischen Milchbuck und Aubrugg endlich gebaut werden. Wir wissen, dass dieses vorliegende Projekt keine Luxuslösung ist. Es entsteht aber auf der Einhausung eine grüne Terrasse und dies schafft Raum für Erholung und Begegnung. Und sie verbindet ja das heute zweigeteilte Wohnquartier wieder. Für die Entwicklung dieses Gebietes ist diese Autobahn quer durchs Quartier absolut verheerend. Eine soziale Umschichtung der Bevölkerung wurde bewusst in Kauf genommen. Familien mit Kindern sind weggezogen, die älteren Menschen sind geblieben. Ausländerinnen und Ausländer und Fürsorgeabhängige, die sich nichts Besseres leisten können, ziehen ein. Aus finanziellen Gründen nehmen sie diese schlechte Wohnqualität in Kauf. Da muss ich schon sagen: Da möchte ich den Baugenossenschaften an dieser Stelle ein Lob aussprechen, denn sie leisteten und leisten auch jetzt einen grossen Beitrag, damit trotz schlechter Wohnlage und Immissionslage diese Häuser noch vermietet und erhalten werden können. Sie unterstützen sie jetzt mit diesem Kredit, so dass der jahrzehntelange Kampf für die Wiederaufwertung des Quartiers endlich ein Ende hat. Wir brauchen einen Aufschwung für Schwamendingen. Es ist eine Chance für einen Neubeginn. Vielen Dank.

Regierungspräsidentin Dorothee Fierz: Wir schreiben heute tatsächlich Geschichte für das Quartier Schwamendingen. Ich denke, die Vorlage an den Kantonsrat hat einen Seltenheitswert. Erstens haben wir einen ganz klaren, einstimmigen Auftrag des Parlamentes erhalten. Damit wusste ich, dass die politische Unterstützung für dieses Projekt gegeben ist. Zweitens wird das Projekt nun einstimmig durch die KPB mitgetragen. Drittens unterstützen alle politischen Parteien, die An-

wohner, die Wohnbaugenossenschaften und hoffentlich auch Sie alle diesen Kreditantrag.

So bleibt mir persönlich nur noch der Dank, der Dank für die effiziente Vorberatung. Es ist selten, dass ein Antrag des Regierungsrates in der Grössenordnung von 50 Millionen Franken innerhalb von knapp drei Monaten durch die Vorberatung und die parlamentarische Beratung durchgeht. Das ist aber ein wichtiges politisches Zeichen für die Stadt Zürich, denn dort ist im Moment noch ein Teilkredit hängig, der auch politisch beschlossen werden muss. Wenn heute eine einstimmige Beschlussfassung aus dem Kantonsrat kommt, ist das ein ganz zentrales Signal auch für die städtische Beratung und Beschlussfassung.

Dann bleibt mir aber auch noch der Dank für die gewährte Fristerstreckung, die wir erhalten haben. Diese Fristerstreckung hat uns den zeitlichen Raum gegeben, um ein gründliches, solides Projekt erarbeiten zu können. Wir haben in dieser Phase eine effiziente Zusammenarbeit mit allen Anwohnern, den Baugenossenschaften sowie den interessierten Kreisen erfahren. Ich hatte immer wieder die Möglichkeit, der Kommission für Planung und Bau Teilergebnisse zu präsentieren, um die Gewissheit zu erlangen, dass wir mit unserem Projekt auf dem richtigen Weg sind.

Nun bitte ich Sie, dem Antrag der Kommission zuzustimmen. Ein einstimmiger Beschluss für diesen Kreditantrag wäre ein unglaublich wichtiges Zeichen für die Stadt Zürich und ganz speziell auch für Schwamendingen. Hanspeter Schneebeli möchte ich ganz persönlich danken. Der heutige Beschluss ist unter anderem sein politisches Werk. Er hat sich über viele Jahre für diese Einhausung sehr engagiert. Unsere erste politische Begegnung im Wahlkampf 1998/1999 stand denn auch mit dem Start der Volksinitiative. Und heute, sieben Jahre später, erntet er nun den Erfolg. Allen Schwamendingerinnen und Schwamendingern danke ich ebenfalls für die grosse Unterstützung.

Eintreten

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

*Detailberatung**Titel und Ingress*

I., II., III., IV., V. und VI.

Keine Bemerkung; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 150 : 0 Stimmen, der Vorlage **4162b gemäss Antrag des Regierungsrates und vorberatender Kommission zuzustimmen.**

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum. Er geht an die Staatskanzlei zur Veröffentlichung im Amtsblatt und zur Ansetzung der 60-tägigen Referendumsfrist.

Der Minderheitenstandpunkt wird, sofern das Referendum ergriffen wird, von der Geschäftsleitung verfasst.

Erledigung eines Vorstosses

Ratspräsident Hans Peter Frei: Bei Zustimmung zur Vorlage werden die Motionen, welche nach dem 31. Mai 1999 überwiesen worden sind, automatisch abgeschrieben.

Somit haben wir die Motion KR-Nr. 225/2001 als erledigt abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

14. Keine ÖV-Finanzierung mit Strassengeldern

Ergänzungsbericht des Regierungsrates vom 2. November 2005 zum Postulat KR-Nr. 329/2001 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 17. Januar 2006 **4221b**

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat hat am 17. November 2004 mit der Vorlage 4221 Bericht und Antrag zum Postulat

329/2001 gemacht. Am 2. Mai 2005 hat der Kantonsrat einen Ergänzungsbericht dazu verlangt, welcher jetzt vorliegt.

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wir haben hier einen Ergänzungsbericht vor uns liegen, zumindest einen, mit dem die Kommission vorläufig zufrieden ist. Schliesslich werden auf wenigen Seiten die Finanzierungsströme im Verkehr für jedermann übersichtlich dargestellt. Das ursprünglich doch recht eng gefasste Thema des Postulates, nämlich «keine ÖV-Finanzierung mit Strassengeldern», ist erfreulicherweise positiv in die Breite gewachsen und hat zu einer Diskussion über die Verkehrsfinanzierung geführt. Nachdem uns die Regierung in ihrer ersten Antwort zum Postulat sozusagen dargelegt hat, dass es nichts Konkretes zur Thematik zu sagen gebe, hat sich aufgedrängt, dass ein Ergänzungsbericht verlangt wird, der zumindest den Status quo brauchbar zusammenfasst. Ich werde den Inhalt kurz resümieren.

Der Regierungsrat verweist darauf, dass die gesetzlichen Anpassungen im Bereich der Verkehrsfinanzierung erst vorbereitet werden können, wenn die Auswirkungen der NFA abschätzbar seien. Auf dieser Basis würden die zuständigen Direktionen Baudirektion, Direktion für Soziales und Sicherheit sowie Volkswirtschaftsdirektion eine entsprechende Gesetzesvorlage ausarbeiten. Gegenwärtig seien im Kanton Zürich Grundlagenarbeiten zur NFA im Gange. Anhand der Zwischenergebnisse werden dann die Fragen der Kommission wie folgt beantwortet:

Erstens: Die Finanzierung der Strassen erfolgt über den Strassenfonds. Dieser wird durch die kantonalen Verkehrsabgaben sowie die Kantonsanteile an der Mineralölsteuer und der LSVa gespiesen. Der Strassenfonds trägt sämtliche Aufwendungen für Bau, Unterhalt und Betrieb von Strassen. Die Zuständigkeiten und Kostentragung für Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen im Kanton Zürich sind folgendermassen geregelt: Für Nationalstrassen ist der Bund zuständig, wobei der Kanton Beiträge an Bau, Betrieb und Unterhalt leistet. Bei den Staatsstrassen ist der Kanton zuständig. Für Gemeindestrassen sind die Gemeinden zuständig, wobei der Kanton an die Bau- und Unterhaltskosten Staatsbeiträge nach der finanziellen Leistungsfähigkeit der jeweiligen Gemeinden leistet.

Die Auswirkungen der NFA auf die Finanzierung der Strassen im Kanton Zürich lassen sich zurzeit unterschiedlich gut abschätzen. Eine Ent-

lastung wird es im Bereich Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen geben. Ausserdem kann mit leicht höheren Einnahmen beim Kantonsanteil an der Mineralölsteuer und den Strassenabgaben gerechnet werden. Unsicherheiten bestehen noch bei neuen Nationalstrassenprojekten betreffend Aufnahme in den Netzbeschluss des Bundes. Grundsätzlich würde der Kanton bei einer Aufnahme vollständig entlastet. Offen bleibt auch eine mögliche Kostenbeteiligung des Kantons Zürich an künftigen Projekten. Differenzen zwischen dem rein technisch geforderten und dem gesellschaftlich erwarteten Standard – und hier haben wir die Thematik gleich anknüpfend an die Einhausung von Schwamendingen zu sehen, das war ein Teil des Diskurses hier – müssen voraussichtlich durch den jeweiligen Besteller finanziert werden. Hier müssen wir auch immer wieder ein kritisches Auge darauf werfen, dass der Kanton Zürich in Zukunft nicht allzu stark belastet wird.

Der Regierungsrat werde im Übrigen die zuständigen Direktionen beauftragen, im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption eine Gesetzesvorlage für die notwendigen Anpassungen der Finanzierung auf kantonaler Ebene auszuarbeiten, sobald die Auswirkungen der NFA abschätzbar seien. Und mit dem Stichwort «Gesamtverkehrskonzeption» haben wir nun etwas, was nicht nur in dieser Kommission zunehmend Unwillen schürt: Stets wird von der Regierung auf die «Gesamtverkehrskonzeption» verwiesen, sei es im Zusammenhang mit dem Ergänzungsbericht hier, sei es beim Richtplan, sei es im Zusammenhang mit dem nach Bern geschickten Agglomerationsprogramm. Nur: Die schöne Unbekannte bleibt unbekannt, sozusagen ein Phantom, das der Sage nach irgendwo in den Gebäuden der Verwaltung herumgeistert und seiner wunderbaren Vollendung in unbekanntem, künftigen Zeiten harret. Bitte erlösen Sie das Phantom endlich vor seinem Geisterdasein und damit auch den Kantonsrat, der sich mehr und mehr genarrt vorkommt! Mit diesem Appell bitte ich Sie, der Abschreibung dieses Postulats zuzustimmen.

Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht): Keine ÖV-Finanzierung mit Strassengeldern! Wer ein Postulat mit diesem Titel lanciert, positioniert sich, und zwar als jemand, der offensichtlich den Eindruck hat, es werde da in unzulässiger Weise Geld von den einen, den Automobilisten, weggenommen und unrechtmässig zweckentfremdet. Und unter Verdacht werden die Profiteure gestellt, nämlich die Benutzer der öffentlichen

Verkehrsmittel. Hier verrät sich eine Auffassung, die Strassen seien von den Automobilisten bezahlt und deshalb deren Eigentum; wer zahlt, befiehlt! Aber die Quai-Brücke können Sie nicht kaufen, genau so wenig wie das Grossmünster oder das Rathaus. Da können Sie ein Leben lang Steuern zahlen, das Rathaus gehört Ihnen nicht – genau so wenig wie der Rest des öffentlichen Raums. Vielmehr bezahlen Sie mit den Verkehrsabgaben einen Beitrag an die Nutzung des öffentlichen Raums, an die Nutzung von Verkehrswegen, die schon lange vor Erfindung des Automobils bestanden. Sie bezahlen an die Nutzung, die Vereinnahmung eines Gemeingutes für private Zwecke. Das hat aber nichts mit Eigentum zu tun. Und was Sie seit dem vorliegenden Bericht und einigen Zusatzdiskussionen kristallklar wissen: Der motorisierte Individualverkehr zahlt über die Verkehrsabgaben, Mineralölsteuer und die LSVA eine gute Hälfte der Gesamtkosten der Strasseninfrastruktur. Er füllt den so genannten Strassenfonds jährlich mit 340 Millionen Franken. Daraus wird ein jährlicher Aufwand in derselben Höhe verwendet für Unterhalt, Kapitalkosten der Kantonsstrassen sowie etwas an Beiträgen an Gemeindestrassen; pro Objekt rund 20 Prozent.

Aha, und wer bezahlt denn den Rest der Gemeindestrassen, die übrigen 80 Prozent? Das sind alle, die in Städten und Gemeinden wohnen, also alle – Sie, wir, die Steuerzahler. Und wie hoch ist denn dieser Betrag ans Strassennetz aus allgemeinen Steuermitteln? Er ist eben auch wieder rund 300 Millionen Franken pro Jahr. Diese Zahl hat uns der Kantonsingenieur als grobe Schätzung geliefert. Sie liegt nicht in einer ganz definitiven Form vor.

Ich möchte deshalb allen, die den Kuchen beanspruchen, aber nur die Hälfte bezahlen, ans Herz legen, nicht so mit dem Zeigefinger zu fuchteln. Und ich beginne schon gar nicht, von irgendwelchen externen Kosten zu sprechen.

Der Ergänzungsbericht ist so weit klärend und ergibt zusammen mit den in der KEVU-Diskussion eingeforderten ergänzenden Angaben ein transparentes Bild der Finanzflüsse. Wir können also abschreiben. Ich danke Ihnen.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Dieses Postulat von Adrian Bergmann stammt vom 20. Oktober 2001. Es wurde am 18. November 2002, zwölf Monate später, an den Regierungsrat überwiesen. Am 17. November 2004, am allerletzten Tag der zweijährigen Frist, hat die

Regierung einen dürftigen Bericht abgeliefert, was zur Folge hatte, dass der Kantonsrat am 2. Mai 2005 von der Regierung einen Ergänzungsbericht verlangte.

Dieser Ergänzungsbericht liegt nun vor. Im Gegensatz zum ersten, auf zwei Seiten überhaupt nichts aussagenden Bericht umfasst dieser Ergänzungsbericht neun Seiten, denen wesentliche Informationen entnommen werden können. Warum aber erst im zweiten Anlauf? Wurde das Postulat von der Baudirektion erst ernst genommen, als die ganze KEVU dahinter stand und nicht nur Adrian Bergmann?

Zu dem Bericht. Auf Seite 6 unten zeigt die Regierung wieder einmal die Unterschiede bei der Finanzierung von Strassenfonds und Verkehrsfonds auf. Ich zitiere: «Beim Strassenfonds stammen die Erträge zum grössten Teil aus zweckgebundenen Einnahmen.» – in Klammern: der Strassenbenützer – «Demgegenüber stammen die Erträge im Verkehrsfonds in erster Linie aus Einlagen der öffentlichen Hand.» Jürg Stünzi hat vorhin darauf hingewiesen, dass ungefähr die Hälfte bei den Gemeinden anfalle. Und beim öffentlichen Verkehr ist es ja auch so. Ungefähr die Hälfte fällt bei den Gemeinden an. Da haben wir also gleichgezogen. Auf Seite 7 des Berichtes kann oben abgelesen werden, was alles aus dem Strassenfonds finanziert wird. unter anderem auch regionale Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege. Meiner Ansicht nach wäre es demnach angebracht, wenn die Ratslinke – und da vor allem Ratskollege Peter Weber – sich bei den Automobilisten für dieses Engagement einmal bedanken würde, statt immer nur zu schimpfen, es werde zu wenig gemacht.

Wir danken der Regierung für diesen informativen Ergänzungsbericht und beantragen Ihnen, das Postulat abzuschreiben.

Esther Arnet (SP, Dietikon): Bedanken muss man sich, glaube ich, nicht bei den Automobilisten. Bedanken muss man sich, wenn schon, Ernst Brunner, bei der Bevölkerung. Wir haben nämlich eine Volksabstimmung zu diesem Thema der Radwege gehabt und da sind wir uns sicher einig, dass wir uns weiterhin an solche Volksabstimmungsergebnisse halten wollen. Ich habe es bereits bei der Beratung der ursprünglichen Vorlage gesagt: Dieses Postulat greift ein Detail heraus, ein Detail aus einer komplexen Materie, aus einem komplexen Gefüge. Und wir sind sehr froh, dass der Regierungsrat mit uns einig ist, dass es keinen Sinn hat, eine isolierte Lösung für ein Problem zu suchen, das eigent-

lich gar keines ist. Es geht um ein kleines Detail, das herausgegriffen wurde. Der Ergänzungsbericht – das hat die Kommissionspräsidentin Sabine Ziegler gesagt – ist ausführlich. Er ist umfassend. Es ist eine gute Auslegeordnung der heutigen Finanzflüsse im Bereich des motorisierten Individualverkehrs und auch des öffentlichen Verkehrs, und dafür sind wir sicher dankbar. Insofern steht der Abschreibung dieses Postulates sicher nichts im Wege, aber ich möchte mich dem dringlichen Anliegen, das die Kommissionspräsidentin vorgebracht hat, anschliessen: Regierungspräsidentin Dorothee Fierz, wir warten sehnlichst – sehnlichst! – auf die GVK (*Gesamtverkehrskonzeption*), auf das Finanzierungssystem in der Gesamtverkehrskommission. Es ist wahrscheinlich selten so, dass eine Publikation des Regierungsrates mindestens von einem Teil des Kantonsrates, den verkehrspolitisch interessierten Leuten, so sehnlich erwartet wird. Wir versichern Ihnen, dass wenn diese Grundlage der Diskussion da ist, wir uns intensiv damit konstruktiv auseinandersetzen werden. Wir haben dies bereits bei der Vorlage im Jahr 2002 so gemacht und wir werden uns wieder konstruktiv an diesem Diskurs hoffentlich demnächst in diesem Saal beteiligen. Ich danke.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Selbstverständlich kann man diesen Vorstoss abschreiben. Wir haben uns dem Anliegen sehr intensiv angenommen. Es handelt sich überhaupt um einen Recyclingvorstoss. Schon vor zwölf, dreizehn Jahren war das Verursacherprinzip beim strassengebundenen ÖV ein Thema in der damaligen Kommission Hans Rutschmann. Und es führte dazu, dass Hans-Jacob Heitz einen Vorstoss einreichte. Hans-Jacob Heitz war damals noch FDP und zu einem Viertel vielleicht schon Liberale Partei, zu einem Achtel vielleicht schon SVP. Schon damals wurde aber klar im Zusammenhang mit diesem Vorstoss, dass der strassengebundene ÖV sehr geringe Kosten zu Lasten des Strassenfonds verursacht. Ich hatte damals gar nichts gegen eine Abgeltung dieser Kosten, wenn zugleich die Behinderungskosten des ÖV abgegolten würden. «Behinderungskosten», ich weiss, ist ein Reizwort für Reto Cavegn. Aber Tatsache ist: Busse bleiben immer häufiger im Stau stecken. Das führt zu Behinderungskosten, zu längeren Umlaufzeiten, also zu massiv höheren Kosten als bei einer ungestörten Fahrt.

In einer Zeit, wo eine ganzheitliche Verkehrspolitik in den Agglomerationen angestrebt wird, ist ein kleinliches Kostensplitting kontraproduktiv. Wollte man ein präzises Verkehrskostensplitting durchführen, dann müssten Bau und Unterhalt bei den 5300 Kilometer langen Gemeindestrassen auch verursachergerecht finanziert werden. Dann müssten weit mehr Radwege als für 10 Millionen Franken jährlich gebaut werden, denn der stark gestiegene Autoverkehr auf klassierten Strassen macht Velofahren dort oft lebensgefährlich. Dann müsste die Schulwegsicherung auch über den Strassenverkehr finanziert werden oder auch verkehrspolizeiliche Aufgaben in den Städten.

Der Bund hat deutliche Signale ausgesandt. LSVA-Gelder, die dem Kanton zukommen müssen, müssen auch dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr zukommen. Da ist der Kanton Zürich alles andere als vorbildlich. Ein Argument des Bundes lautet übrigens: Der ÖV entlastet Strassen nicht zuletzt auch zu Gunsten des Nutzverkehrs des Gewerbes.

Willy Furter (EVP, Zürich): Im Kanton Zürich stehen in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren sehr grosse Investitionsvorhaben an, die sowohl den Strassen- als auch den Schienenverkehr betreffen. Der Finanzierungsbedarf wird grob mit elf Milliarden Franken abgeschätzt. Wer soll das bezahlen? Das lässt sich heute wohl ebenso wenig sagen, wie der Gesamtbetrag sicher ist. Die Gründe liegen auf der Hand: Die Neugestaltung des Finanzausgleichs und die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton ist zwar vom Souverän beschlossen worden, aber die definitive Ausgestaltung wird erst ab 2008 kommen. Die Einrichtung eines Fonds für den Agglomerationsverkehr ist zwar ebenfalls beschlossene Sache, aber über Höhe und Zeitpunkt weiss man auch noch nichts. Hinzu kommt die Unsicherheit wegen der Finanzknappheit des Bundes. Werden wohl die Kantone deswegen, wie in der Vergangenheit üblich, zu so genannten Interessenbeiträgen eingeladen, wenn sie dringend notwendige Projekte verwirklichen wollen? Die Finanzierung grosser Investitionsprojekte sowohl im Strassenbau wie beim öffentlichen Verkehr ist also alles andere als gesichert. Wir müssen wohl oder übel die Entscheidungen vom Bund abwarten, bis die Finanzierungsgrundlagen des Kantons abschätzbar werden. Im vorliegenden Ergänzungsbericht ist das Finanzierungskonzept Strasse und jenes für den öffentlichen Verkehr aus der heutigen Sichtweise dargelegt. Wie diese

beiden Finanzierungskonzepte in Zukunft an die neuen Verhältnisse angepasst werden müssen, wird wohl erst ein Gesamtverkehrskonzept zeigen können. Im heutigen Zeitpunkt sind zu viele Unsicherheitsfaktoren vorhanden. Deshalb ist es sicher richtig, das Postulat 329/2001 als erledigt abzuschreiben.

Ich empfehle Ihnen im Namen der EVP-Fraktion, dieses Postulat abzuschreiben.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Der vorliegende Bericht ist ausführlich und entspricht nun unseren Erwartungen, indem eine klare Finanzierungsauslegeordnung vorgelegt wird. Besten Dank an die Baudirektion.

Nun aber die Schelte. Weshalb braucht es viereinhalb Jahre, bis eine brauchbare Antwort auf ein überwiesenes Postulat vorliegt? Am 29. Oktober 2001 wurde das Postulat von uns eingereicht. Am 17. November 2004 versuchte uns die Regierung mit einem zweiseitigen unbrauchbaren Bericht abzuspeisen und erwartete die Abschreibung. Aus meiner Sicht und der Sicht meiner Fraktion ein völlig unakzeptables Vorgehen! Auch die KEVU konnte mit dieser Antwort nur wenig anfangen und verlangte einen Ergänzungsbericht. Weshalb geht es nicht auf Anhieb? So springt man nicht mit diesem Rat um!

Aber immerhin, nun hat der Regierungsrat – allerdings auf Nachdruck – diese Fehlleistung korrigiert. Der Bericht liegt nun vor. Er ist umfassend, informativ und enthält klare Aussagen. Die SVP-Fraktion nimmt ihn zustimmend zur Kenntnis und unterstützt die Abschreibung.

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

Somit ist das Verfahren beendet. Das Postulat ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

15. Förderung der erneuerbaren Energie im Kanton Zürich

Motion Sabine Ziegler (SP, Zürich), Lucius Dürri (CVP, Zürich) und Ueli Keller (SP, Zürich) vom 5. Juli 2004

KR-Nr. [267/2004](#), RRB-Nr. 1627/27. Oktober 2004 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, dem Kantonsrat gesetzliche Grundlagen, verbunden mit einer allfälligen Kreditvorlage, zur umfassenden Förderung der erneuerbaren Energien im Kanton Zürich vorzulegen.

Begründung:

Der vor einigen Tagen erschienene Bericht des Bundesamtes für Energie zur Bilanz Energie Schweiz 2003 zeigt deutlich, dass die Verwendung erneuerbarer Energien gegenüber dem Vorjahr 2002 spürbar abgenommen hat. Dies ist besonders bedauerlich, weil der Verwendung erneuerbarer Energien eine Langzeitwirkung zukommt. Ohne zusätzliche Fördermassnahmen der Kantone wird dieser Negativtrend anhalten, da der Bund die entsprechenden Fördermittel für das Jahr 2005 nochmals kürzen muss. Der Kanton Zürich als Wirtschaftskanton und damit Energie-Grossverbraucher ist in besonderer Weise verpflichtet, die Energiezukunft positiv zu beeinflussen.

Der *Regierungsrat* nimmt auf Antrag der Baudirektion wie folgt Stellung:

Die Verwendung erneuerbarer Energie hat im Jahr 2003 im Vergleich zum Vorjahr zugenommen. Die folgenden Zahlen, aus den Statistiken des Bundesamtes für Energie, belegen dies:

	Endverbrauch 2002	Endverbrauch 2003	Veränderung
	TJ	TJ	%
1 TJ = 1 Terajoule = 278'000 kWh			
Wasserkraft	131'400	131'200	-0,2
Holz	21'000	22'420	+6,8
Müll und Industrieabfälle	16'610	17'410	+4,8
Übrige erneuerbare Energien	6'960	7'370	+5,9
Total	175'970	178'400	+1,4

Das Programm EnergieSchweiz sieht zwischen 2000 und 2010 eine jährliche Erhöhung von 300 Gigawattstunden (GWh) Wärme und 50 GWh Strom aus erneuerbaren Energien vor. Laut dem Jahresbericht EnergieSchweiz 2002/03 wird dieses Ziel bezüglich Wärme erfüllt, bezüglich Stromerzeugung aus erneuerbarer Energie jedoch nicht erreicht. Wird der vom Kanton Zürich zu leistende Anteil proportional zur Gesamtbevölkerung der Schweiz gerechnet und somit mit einem Sechstel veranschlagt, müsste bezüglich «erneuerbarem Strom» ein Beitrag von rund 8 GWh geleistet werden. Um diese jährliche Erhöhung zu erreichen, könnte der Anlagenbau mittels Subventionierung angeregt werden. Dies erforderte finanzielle Mittel von etwa 0,8 bis 2,4 Mio. Franken pro Jahr, denn die bisherigen Erfahrungen mit eidgenössischen und kantonalen Förderprogrammen zeigen, dass für die Förderung erneuerbarer Energien mindestens 10 bis 30 Rappen Förderbeiträge pro Jahreskilowattstunde aufzuwenden sind.

Die Vergütung von «erneuerbarem Strom» ist durch das eidgenössische Energiegesetz (SR 730.0) geregelt. Zurzeit beträgt die für unabhängige Produzenten garantierte Einspeisevergütung 15 Rp./kWh. In vielen Fällen reicht dies nicht aus, um die Kosten der Stromerzeugungsanlagen zu decken. Eine Ergänzung des garantierten Erlöses durch eine Subventionierung der Anfangsinvestition ist theoretisch denkbar, wird jedoch aus den nachstehenden Überlegungen nicht als zweckmässig erachtet.

In den kommenden Jahren wird die Klimaveränderung bzw. der CO₂-Ausstoss das zentrale Thema in der Energiediskussion sein. Der Schwerpunkt der Massnahmen zur Verringerung des energiebedingten CO₂-Ausstosses und somit zur Verbrauchssenkung bei den fossilen Brenn- und Treibstoffen liegt heute vorwiegend im Bereich der Effizienzverbesserung und nicht bei der vermehrten Anwendung von erneuerbaren Energien, da die Energieeffizienzverbesserung kostengünstiger erreichbar ist. Deshalb soll mit dem durch den Kantonsrat bewilligten «Rahmenkredit 2002–2010 für Subventionen gestützt auf §16 des Energiegesetzes» (Beschluss des Kantonsrates vom 26. August 2002, Vorlage 3854) in erster Linie der Energiebedarf gesenkt und erst in zweiter Linie die höchstmögliche Deckung des verbleibenden Energiebedarfs mit erneuerbaren Energien angestrebt werden. Mit diesem Vorgehen kann ein wesentlich besseres Kosten-/Nutzen-Verhältnis bezüglich der angestrebten Ziele erreicht werden, als durch die vorwiegende Förderung erneuerbarer Energien. Mit dem gegenwärtigen Förderprogramm werden deshalb Gebäudesanierungen nach dem Miner-

gie-Standard, Abwärmenutzungen aus gebäudeexternen Industrieprozessen und Wasser sowie im Bereich der erneuerbaren Energien grosse Holzheizungen unterstützt. Im Elektrizitätsbereich erfolgt die Förderung über verschiedene Ökostromangebote der Elektrizitätswirtschaft. Auf eine staatliche Förderung wird in Folge des ungünstigen Kosten-/Nutzen-Verhältnisses verzichtet.

Gemäss dem Rahmenkredit soll der Kanton jährlich bis zu 2,5 Mio. Franken für Subventionen im Energiebereich aus dem eigenen Budget ausgeben. Auf Grund der energetischen Wirkung der unterstützten Projekte erhält der Kanton Zürich vom Bund eine etwa gleich hohe Summe an Fördermitteln, sodass insgesamt bis zu 5 Mio. Franken pro Jahr für Förderbeiträge im Energiebereich zur Verfügung stehen. In Anbetracht der beschränkten finanziellen Mittel und der seit 2003 laufenden Sparbemühungen des Kantons stehen im Jahr 2004 nur etwa 3 Mio. Franken für Subventionen zur Verfügung. Die Hälfte davon stammt aus den Globalbeiträgen des Bundes. Einen höheren Betrag in den Voranschlag aufzunehmen, ist in der angespannten finanziellen Lage des Kantons nicht möglich.

Die Einführung einer Förderabgabe wurde in den letzten Jahren immer wieder thematisiert. So haben die Schweizer Stimmberechtigten im September 2000 eine Förderabgabe im Energiebereich mit rund 54% Nein-Stimmen abgelehnt. Im Kanton Zürich haben jedoch rund 52% der Förderabgabe zugestimmt. Der Kantonsrat hat im Jahr 2002 die Parlamentarische Initiative KR-Nr. 396/1997, die u. a. eine kantonale Energieabgabe auf dem Elektrizitätsverbrauch und dem Gebäudeversicherungswert verlangte, abgelehnt.

Die Diskussion der Förderung erneuerbarer Energie, sei es mit oder ohne kantonale Energieabgabe, kann nicht losgelöst von den Bestrebungen auf Bundesebene geführt werden. Eine Lenkungswirkung könnte auch von der zur Debatte stehenden CO₂-Abgabe oder vom Klimarappen ausgehen. Mit dem Stromversorgungsgesetz, das sich seit Juli 2004 in der Vernehmlassung befindet, schlägt der Bundesrat eine Änderung des eidgenössischen Energiegesetzes vor. Gemäss diesem Vorschlag sind bis 2030 die durchschnittliche Jahreserzeugung von Elektrizität aus erneuerbaren Energien um 5400 GWh zu erhöhen und die sparsame und rationelle Nutzung von Elektrizität um 15% zu steigern. Diese Ziele sollen in erster Linie durch freiwillige Massnahmen erreicht werden. Werden die Ziele nicht erreicht, könnte der Bundesrat ver-

schiedene Massnahmen für die Energieversorgungsunternehmen festlegen wie beispielsweise eine Mindestmenge von Elektrizität, die aus erneuerbaren Energien erzeugt wird, und den Ausgleich zwischen den Unternehmen über einen Zertifikatshandel veranlassen. Dies wiederum würde eine Art Energieabgabe auf Elektrizität bedeuten, aus welcher die Massnahmen zur Zielerreichung oder der Zertifikatskauf finanziert würden.

Da die Verwendung erneuerbarer Energien nicht sinkt und die Priorität bei der Förderung der Energieeffizienz liegt, ist auf die Erarbeitung der geforderten Vorlage zu verzichten.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. [267/2004](#) nicht zu überweisen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Ende der Achtzigerjahre wurde von der Energiewende gesprochen. Man hat sich vorgenommen, man würde die so genannten Alternativenergien fördern, das heisst Photovoltaik, Wasserkraft, Windenergie. Der Diskurs dazumal war sehr ideologisch geprägt, auch parteipolitisch. In der Zwischenzeit spricht man nicht mehr von dieser Wende. Man spricht – und das ist die grössere Sorge – von der Energielücke. Die so genannten Alternativenergien haben jetzt einen neuen Namen bekommen. Sie heissen entweder «erneuerbare Energie» oder «neue erneuerbare Energien», haben sich erweitert gerade mit der Thematik wie Geothermie et cetera. Es ist ein Thema, welches uns schon im November letzten Jahres beschäftigte im Rahmen der KEVU-Vorlage: Wie sieht es aus mit der Energieversorgung im Kanton Zürich nach 2020?

Wir haben uns im Januar dieses Jahres auch damit beschäftigt, was man tun müsste. Wir dürfen uns in der Thematik, wie die Energieversorgung der Zukunft aussieht, was die Wärme oder was Betriebsstoffe betrifft. Wie können wir uns von den auch geopolitisch problematischen fossilen Brenn- und Treibstoffen und der Energieerzeugung entkoppeln? Wir müssen uns auch klar neue Gedanken hinsichtlich der Problematik machen, ob wir uns ein Kernkraftwerk überhaupt noch leisten können, gesellschaftlich und vom Risiko her. Ich bezweifle, dass irgendein Rückversicherer, irgendein Investor in diese Richtung gehen wird. Was wir also haben, ist eine Lücke. Diese Lücke muss dringend geschlossen werden und nach Ansicht eines grossen Teils der Bevölkerung müsste sie mit erneuerbaren oder neuen erneuerbaren

Energien geschlossen werden. Wir hatten auch in der Abstimmung dazumal – der Zweimal-Ja-Abstimmung – einen 52-prozentigen Anteil der Bevölkerung, die klar gesagt hat, wir sollten mit einer Förderabgabe anfangen. Und das ist gerade das, was diese Motion verlangt. Einerseits eine Änderung des Gesetzes; wie kann man die Förderung nicht nur ein bisschen ernst nehmen, mit diesen 2,5 Millionen Franken oder – besser gesagt – verdoppelt durch den Bund auf 5 Millionen Franken? Denn das genügt nicht. Wie können wir das ändern? Es verlangt dringend, dass wir auch eine Kreditvorlage haben. Wie können wir in Zukunft im Kanton Zürich auch proaktiv im Rahmen der Produktion und nicht nur auf der Ebene der Effizienz und des Sparens tätig werden? Wie können wir hier eine Marke setzen? Sie wissen ja alle, dass der Kanton Zürich ein bisschen hintennach hinkt hinsichtlich der Förderung, hinsichtlich der Umsetzung erneuerbarer oder neuer erneuerbarer Energien. Die Schweiz als solche hinkt aber noch weiter hintennach, wenn wir das im Rahmen der europäischen Leistung in diesem Bereich anschauen. Es ist eine Schande, wenn wir als wirtschaftsstarker Kanton hier nicht eine richtige Marke setzen, indem wir unsere Augen verschliessen und meinen, wir könnten das in die Zukunft verschieben, in die Zeit nach unseren Legislaturperioden, wenn vermutlich der grösste Teil des Kantonsrates nicht mehr hier ist, und plötzlich in dieser Energielücke versinken. Das wollen wir nicht! Verantwortungsvolle Politikerinnen und Politiker, die dieses Postulat auch unterstützen, wollen eine proaktive Marke setzen, wollen den Auftrag der Bevölkerung, der 52 Prozent, die Ja gesagt haben, ernst nehmen. Ich bitte Sie, nicht mehr in diesem früher sozusagen ideologisch geprägten Streit, den es Ende der Achtzigerjahre gab, zu verharren. Ich meine, das müssen wir heute nicht mehr haben. Heute geht es wirklich darum, wie wir auch in Zukunft mit Wärme, mit Licht, mit Strom et cetera funktionieren können. Das ist eine der wichtigsten Grundlagen für eine Infrastruktur, für eine Wirtschaft, die funktioniert.

Es ist interessant, dass zumindest die UREK (*Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie*) des Nationalrates im Rahmen der Beratung des Stromversorgungsgesetzes – diesen Sommer werden wir im Nationalrat diese Debatte haben – ganz klar gesagt und zumindest das Signal gesetzt hat, dass es mit Freiwilligkeit nicht geht. Wir brauchen in diesem Bereich ganz klar Förderabgaben, Fördersignale. Und wir dürfen vom Kanton Zürich nicht sagen, «warten wir, was der Bund sagt», wir müssen auch hier in diesem Rahmen, in diesem Kanton, wo wir eine

Verantwortung haben, aktiv werden. Im Energiegesetz des Kantons ist auch die Aufgabe der ökologischen Versorgung drin. Ich glaube, man muss nicht mehr dieses Wort brauchen. Wir dürfen das Wort hinsichtlich Nachhaltigkeit brauchen. Wir müssen den Begriff brauchen, wie wir in Zukunft überhaupt noch Strom haben können.

Ich bitte Sie um eine gute Debatte und ich freue mich, wenn diese Motion unterstützt wird.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Die nach wie vor sehr hohen Preise im Bereich der fossilen Energien – Benzin, Heizöl et cetera – zeigen deutlich auf, dass Handlungsbedarf besteht im Bereich der Förderung der erneuerbaren Energien. Das wurde auch teilweise von der Privatwirtschaft erkannt. Der Kanton Zürich war lange Zeit Pionier im Bereich der erneuerbaren Energien. Ich denke mit Freude immer noch zurück an den Paragraphen 16 im Energiegesetz, den wir vor rund zehn Jahren bald kreierte haben; eine Meisterleistung in der Schweiz. Seither aber ist es im Kanton Zürich immer ruhiger geworden. Die Pioniertätigkeit wurde meines Erachtens fälschlicherweise aufgegeben. Andere haben das Leading übernommen. Und wenn wir die Pro-Kopf-Beiträge der Schweiz in den einzelnen Kantonen anschauen, ist der Kanton Zürich beileibe nicht führend, sondern in der zweiten Hälfte der Tabelle aufgeführt. Das ist etwas, das schmerzt. Dies umso mehr, als der Kanton Zürich als Wirtschafts- und Industriekanton eine Führungsfunktion übernehmen oder beibehalten sollte. Wir sind Energiegrossverbraucher und werden es auch in den nächsten Jahren bleiben. Und hoffen wir nicht auf den Bund allein! Der Bund kann gewisse Aufgaben übernehmen auf Grund der Verfassung. Er kann insbesondere kommunikativ einiges machen. Und Regierungspräsidentin Dorothee Fierz, die zusammen mit Nationalrat Rolf Hegetschweiler und mir in der Strategiekommision Energie Schweiz sitzt, weiss ja, wo die Möglichkeiten sind; sie sind beim Bund klar beschränkt. Schauen wir die Budgets des Bundes an. Im Budget 2007 müssen weitere 500 Millionen Franken eingespart werden. Es ist völlig klar, dass auch das UVEK (*Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*) betroffen sein wird und damit auch die Förderbeiträge des Bundes. Es ist damit zu rechnen, dass der Bund hier abspecken will. Hinzu kommt noch der Vorstoss von Rolf Schweiger, der die Aufgaben des Bundes überprüfen will – ähnlich der ALÜB (*Aufgaben- und Leistungsüberprü-*

fung), die wir einmal gemacht haben. Auch hier ist es möglich, dass man noch einmal kürzt. Das heisst, die Kantone bekommen eine weitere höhere Bedeutung. Damit ist es völlig klar, dass auch der Kanton Zürich wohl oder übel wieder mehr machen muss.

Es wäre auch falsch zu glauben, im Bereich der CO₂-Gesetzgebung sei alles klar; es sei alles so klar, dass die erneuerbaren Energien gefördert würden. Beileibe nicht! Wir wissen, dass es einen Klimarappen 1 gibt. Da kann man Emissionszertifikate einkaufen und man kann in der Schweiz Gebäudesanierungen subventionieren. Aber damit ist nicht primär die erneuerbare Energie gefördert. Der Klimarappen 2 ist noch unsicher. Vielleicht gibt es doch eine CO₂-Abgabe. Aber auch hier ist noch nicht klar, ob das eine Bedeutung hat für die erneuerbaren Energien.

Deshalb meine ich und meinen wir, die Initianten, dass es notwendig wäre, dass der Kanton Zürich in geeigneter Form gesetzgeberisch aktiv wird, indem er einmal auf Grund der bestehenden Lage schaut, was konkret zu tun wäre, nämlich bedarfsgerecht und marktbezogen. Man muss nicht am Markt vorbei legislieren; das ist nicht notwendig. Aber es gibt trotzdem Handlungsbedarf, weil hier Private nichts unternehmen. Man soll auch Anreize einbeziehen; das wäre im steuerlichen Bereich nach wie vor denkbar, andere Kantone machen es vor. Es sollen Ziele vorgegeben werden und nicht primär Massnahmen, so wie es im Energiegesetz immer der Fall war. Das war der richtige Weg. In diese Richtung sollte das Ganze gehen.

Die Regierung schreibt in ihrer Antwort, es gehe nicht darum, die erneuerbaren Energien zu privilegieren. Ja davon kann keine Rede sein. Es macht Sinn, Energieeffizienz, das heisst Gebäudesanierung, ebenfalls zu fördern, aber gleichwertig. Heute stellen wir fest, dass die erneuerbaren Energien nicht privilegiert, sondern im Gegenteil benachteiligt werden. Das ist falsch! Eine Gleichwertigkeit der Massnahmen ist sinnvoll.

Und vergessen wir nicht zum Schluss: Energiepolitik heisst immer auch Umweltpolitik oder Klimapolitik. Die Unwetter im August 2005 waren auch teilweise durch die Klima- und Energiepolitik bedingt. Ich betone bewusst «teilweise». Es wäre völlig falsch zu glauben, nur die Klimapolitik wäre schuld; ganz und gar nicht. Aber auch diese kann solche Unwetterschäden auslösen. Damit ist eine vernünftige Energiepolitik, die auch auf erneuerbaren Energien basiert, sinnvoll.

Ich ersuche die Regierung und ich ersuche diesen Rat, diese Motion zu überweisen. Ich habe klar gesagt, es soll eine vernünftige, bedarfsgerechte Gesetzgebung erfolgen, und damit ist auch Gewähr geboten, dass nicht übermachtet wird. Ich bitte Sie alle, diese Motion zu unterstützen

Thomas Weibel (GLP, Horgen): Die Fraktion der EVP, EDU und Grünliberalen wird die Motion mehrheitlich überweisen. Seit der Einreichung im Juli 2004 wurde uns vom Hurrikan Katrina vor Augen geführt, wie stark wir alle von Energieimporten und dem internationalen Preiskarussell abhängig sind. Dass gleichzeitig festgestellt werden muss, dass im Kanton Zürich erst ein geringer Teil der erneuerbaren Energien genutzt wird, belegt, dass Anreize und Fördermittel notwendig sind. Der Bund kürzt die Mittel. Deshalb müssen wir in die Bresche springen. Daran ändert auch die Meldung der Axpo nichts, dass sie mit Komogas einen Anbieter von erneuerbarer Energie übernimmt. Im Gegenteil. Nach einer nicht einfachen Startphase ist diese Firma offenbar wirtschaftlich interessant. Übrigens: Auch Kernenergie wurde zu Beginn staatlich gefördert.

Erneuerbare Energien müssen umfassend gefördert werden. Auch Holz und andere Biomasse, Wind, Sonne, Geothermie, Kleinwasserkraftwerke gehören dazu. Eine Studie des Paul-Scherrer-Instituts, einer «unverdächtigen» Autorenschaft, kommt zum Schluss, dass 10 Prozent des Stromverbrauchs aus erneuerbaren Energien bereitgestellt werden kann.

Wir sind uns bewusst, dass dies allein die Energiezukunft nicht retten kann. Aber die Diversifikation der Energiequellen ist neben Energiesparen und Effizienzsteigerung ein wichtiges Element. Dieses Gesamtsystem kann nur im Zusammenspiel zwischen Industrie, Staat und – last but not least – der Bevölkerung gelingen. Gleichzeitig erhält die Industrie die Chance, ihre weltweite Führungsrolle im erneuerbaren Energiesektor, welche sie in den Neunzigerjahren innehatte, zurückzuerlangen.

Die Förderung erneuerbarer Energie soll auf eine gesetzliche Grundlage und das notwendige Geld zur Verfügung gestellt werden. Überweisen auch Sie die Motion!

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Da wird Steuergeld verlangt zur umfassenden Förderung der erneuerbaren Energien im Kanton Zürich und gleichzeitig wird nach gesetzlichen Grundlagen gerufen. Als Begründung dient die Bilanz der Energie Schweiz 2003, die – so scheint es – aufzeigt, dass die Verwendung erneuerbarer Energien gegenüber dem Vorjahr 2002 spürbar abgenommen habe. Im ersten Satz ihrer Stellungnahme schreibt die Regierung wörtlich: «Die Verwendung erneuerbarer Energien hat im Jahr 2003 im Vergleich zum Vorjahr zugenommen.»

Da steht Aussage gegen Aussage und ich bin geneigt, der Regierung mehr Glauben zu schenken als den Motionären. Damit wäre das Gegenteil dessen, was die Motionäre schreiben, richtig und wir könnten zur Tagesordnung übergehen. Die ausführliche Stellungnahme der Regierung verdient aber schon noch eine kleine Würdigung.

Die Regierung weist klar darauf hin, dass es sinnvoller ist, die Energieeffizienz zu steigern, als vermehrte Energieproduktion zu fördern. Eine Steigerung der Energieeffizienz vor allem im Wärmebereich wirkt sich auch positiv auf die CO₂-Bilanz aus. Mit dem Rahmenkredit 2002 bis 2010 für Subventionen gestützt auf Paragraph 16 Energiegesetz werden diese Forderungen der Motionäre weit gehend erfüllt denn mit diesem Kredit wird auch eine Förderung der erneuerbaren Energien möglich. Die in der Stellungnahme der Regierung genannte Statistik zeigt auf, dass nahezu drei Viertel der erneuerbaren Energien auf die Wasserkraft entfallen. Da weder der Bund noch die Zürcher Regierung in der Lage sind, in Zukunft mehr oder weniger regnen zu lassen, wird die Erzeugung von Elektrizität mittels Wasserkraft immer grösseren Schwankungen unterliegen, die dann die Statistik in der einen oder andern Richtung verändern werden. Bemühungen der Elektrizitätswirtschaft, durch Vergrösserung der Speicherkapazität von Stauseen dieses Problem zu entschärfen, werden ja regelmässig von Umweltverbänden und linken Parteien verunmöglicht. Der restliche Viertel entfällt zur Hauptsache auf Holz und auf Müll- und Industrieabfälle. Die 5 Prozent an übrigen erneuerbaren Energien, die ja zur Hauptsache gefördert werden sollten, sind nicht in der Lage, einen entscheidenden Anteil an unsere Energieproduktion zu leisten, auch wenn ihr Anteil verdoppelt oder verdreifacht würde. Auch hier bitte ich Sie, die Realitäten nicht zu übersehen. Hier können wir noch «sündeln», so lange wir wollen, entscheidenden Einfluss auf die Gesamtenergieproduktion werden hier nie erreicht werden.

Im Namen der SVP-Fraktion bitte ich Sie, dem Antrag der Regierung zu folgen und die Motion nicht an die Regierung zu überweisen. Sie stärken damit der Regierung den Rücken in ihren Bemühungen zur Verbesserung der Energieeffizienz. Und Sie verschonen uns vor unmöglichen neuen Vorschriften. Danke.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Eigentlich könnte ich mich den Worten von Ernst Brunner anschliessen. Trotzdem möchte ich eine kurze Bemerkung anbringen.

Mit der Förderung von erneuerbaren Energien können Sie langfristig die Energieengpässe nicht lösen, und schon gar nicht mit dieser Motion. Die erneuerbaren Energien haben im Vergleich zu den letzten Jahren 1,4 Prozent zugenommen – und nicht etwa abgenommen, wie dies die Motionäre behaupten. Laut dem Jahresbericht 2003 Energie Schweiz ist das Ziel bezüglich Wasserkraft weit gehend auch erfüllt, obschon die Energieversorgungsanstalten sich weiterhin bemühen, noch mehr Effizienz in die Wasserkraft einzubringen. Energie bei erneuerbaren Energien – da kann man sicher noch einiges tun. Um aber dieses Ziel zu erreichen, müssten jährlich zusätzliche Subventionen in ein Förderungsprogramm eingebaut werden. Die Vergütung von erneuerbaren Energien ist aber durch das eidgenössische Energiegesetz geregelt und es ist nicht in erster Linie die Aufgabe des Kantons, hier einen Alleingang zu erproben. Die Förderung von erneuerbaren Energien ist meiner Meinung nach denn auch ausschliesslich eidgenössisch zu lösen. Mit der Stromversorgung mit dem neuen Stromversorgungsgesetz schlägt der Bundesrat auch vor, wie und in welchem Umfang erneuerbare Energien gesteigert werden können. Diese Richtlinien sind offenbar in der Vernehmlassung und wir werden sicher bald darüber befinden können. Wir werden künftig eine Verbesserung zur Rationalisierung und Nutzung der Elektrizität erreichen können. Das Hauptthema der Energiediskussion liegt aber dort, wo die Regierung auch schreibt – ich zitiere: «Der Schwerpunkt der Massnahmen zur Verringerung des energiebedingten CO₂-Ausstosses und somit zur Verbrauchsenkung bei den fossilen Brenn- und Treibstoffen bleibt fast vorwiegend im Bereich der Effizienzverbesserung und nicht bei der vermehrten Anwendung von erneuerbaren Energien. Es gilt also, dazu zu schauen, dass die Effizienzverbesserung zu erreichen ist. Und dazu hat der Rat einen Rahmenkredit bewilligt. In erster Linie soll also der Energiebedarf gesenkt

werden und in zweiter Linie soll der Bedarf an erneuerbaren Energien angestrebt werden. Mit dem gegenwärtigen Förderungsprogramm wie Minergie-Standard, Abwärmenutzung sowie Energie aus Holz oder aus Biomasse sind heute im Entstehen und damit wäre eigentlich diese Motion ja bereits erfüllt. Es braucht keine Ausarbeitung einer neuen gesetzlichen Grundlage. Was wir aber brauchen, ist eine Sicherstellung der langfristigen Energieversorgung und da schliesse ich die Atomenergie nicht aus.

Natalie Vieli-Platzer (Grüne, Zürich): Die Grünen unterstützen selbstverständlich die Überweisung der Motion. Die Gründe hat die Erstunterzeichnerin Sabine Ziegler bereits in ihrem Votum ausführlich dargelegt. Die Regierung liefert am Schluss ihrer Antwort die Begründung ihrer ablehnenden Haltung in einem Satz, nämlich dass die Verwendung erneuerbarer Energien nicht sinke und die Priorität bei der Energieeffizienz liege; dies weil die Energieeffizienz kostengünstiger zu haben ist. So steht es in dieser Antwort. Halten Sie dies für eine überzeugende Begründung? Hier darf es kein Entweder–Oder geben, in dieser Frage sind alle Hebel zur Förderung einer ökologisch nachhaltigen Energieversorgung in Bewegung zu setzen. Die Regierung schreibt, dass gemäss Energie Schweiz 2003 der Anteil Stromerzeugung aus erneuerbarer Energie nicht erreicht wurde. Der vom Kanton Zürich zu leistende Anteil könnte mittels Subventionierung des Anlagenbaus angeregt werden. Dies würde finanzielle Mittel von etwa 0,8 bis 2,4 Millionen Franken pro Jahr erfordern, 0,8 bis 2,4 Millionen Franken! Auf Grund des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses soll aber darauf verzichtet werden. Wenn schon vom Kosten-Nutzen-Verhältnis gesprochen werden soll, dann sollen in die Kostenkalkulation auch alle externen Kosten fossiler und nuklearer Energieproduktion einbezogen werden. Denken wir nur schon an die Gesundheitskosten! Wenn nicht endlich eine konsequente Förderung der Energieeffizienz als auch neuer Energieträger in Gang kommt, werden wir nicht darum herumkommen, teure atomare, Kohle- oder Gasenergie zu importieren oder noch teurere Gas- oder Atomkraftwerke zu bauen. Das ist weder ökologisch noch ökonomisch. Dann geht es nicht mehr um 0,8 bis 2,4 Millionen Franken, dann kostet es fette Milliarden. Nur zum Beispiel die Baukosten für das 1984 in Betrieb genommene Kernkraftwerk Leibstadt beliefen sich zum Beispiel auf 4,9 Milliarden Franken.

Ich bitte Sie, schauen Sie über den Tellerrand hinaus und überweisen Sie diese Motion.

Ueli Keller (SP, Zürich): Mein lieber Kollega Ernst Brunner, ich habe gar keine Differenz mit Ihnen in Bezug auf die Priorität. Die Erhöhung der Energieeffizienz steht an erster Stelle; das stellen wir überhaupt nicht in Frage. Es braucht aber noch mehr, sonst wird es nicht gelingen, die Versorgungslücke im Energiebereich auf eine zukunftssträchtige Art und Weise zu schliessen. Wenn wir den weltweiten Kampf um den Zugang zu neuen Ressourcen anschauen, dann, denke ich, ist es für den Kanton Zürich eher ein Standortvorteil, in diesem Bereich der erneuerbaren Energien zu investieren, als vage darauf zu hoffen, dass die Weltpolizei USA dann doch noch zum Rechten schauen wird in allen Krisenregionen dieser Erde und schauen wird, wer einen Anteil vom Kuchen zugeteilt bekommt. Wer darauf hofft, es sei weiterhin möglich, günstigen Strom aus AKW zu konsumieren, ist, glaube ich, auch eher etwas naiv. Eine Vollkostenrechnung geht doch heute schon nicht auf, wenn man alle Risiken mit einberechnet und die Beschränkung der Haftpflicht, die im Kernenergiegesetz vorgesehen ist, berücksichtigt. Ausserdem findet gerade im Bereich des Urans als Brennstoff eine enorme Preissteigerung statt und es ist absehbar, dass man das nicht mehr so günstig bekommt wie heute. Ich finde es auch nicht ganz ehrlich, wenn Sie sagen, die Effizienz stehe an erster Stelle. Regelmässig, wenn wir über eine Kreditvorlage für ein kantonales Bauwerk zu befinden haben, ist die minimale Anstrengung, die darin unternommen wird, den Minergie-Standard zu erreichen, durch Ihre Seite in Frage gestellt. Also diese beiden Dinge gegeneinander auszuspielen und dann beides nicht zu tun, ist mit Sicherheit das Falsche.

Ich bitte Sie also auch, dieser Motion zuzustimmen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich möchte hier an einem praktischen Beispiel die Probleme der erneuerbaren Energie schildern. Ich zitiere: «Bei energieeffizienten Anlagen kann nicht mehr von einer landwirtschaftlichen Nutzung im Sinne von Artikel 34 Raumplanungsverordnung ausgegangen werden. Es handelt sich um industriell-gewerbliche Anlagen. Industriell-gewerbliche Anlagen sind in der Landwirtschaftszone nicht zonenkonform und können deshalb nicht bewilligt werden. Sie können nur legitimiert werden, falls überkomm-

nales Interesse ausgewiesen ist. Dies setzt einen Eintrag im regionalen Richtplan Versorgung, Entsorgung, öffentliche Bauten und Anlagen, in der Nutzungsplanung einen Gestaltungsplan nach Paragraf 83 Planungs- und Baugesetz vor.» Ich weiss nicht, ob Baudirektorin Dorothee Fierz dieser Satz bekannt vorkommt. Er stammt aus einem Brief von Kantonsplaner Doktor Christian Gabathuler an Urs Amacher und Kaspar Günthardt und ist gerade 14 Tage alt, also topaktuell. Urs Amacher aus Dänikon plant zusammen mit einem Gemüsebaubetrieb eine neue Biogasanlage im Kosubstratverfahren. Kaspar Günthardt in Dällikon will seine bestehende, im Kosubstratverfahren laufende Biogasanlage erweitern. Nach Doktor Christian Gabathuler sind in der Landwirtschaftszone offenbar nur energieineffiziente Anlagen bewilligungsfähig. Da sich solche «Bastleranlagen» nicht rechnen, sind also keine vernünftigen Energieanlagen in der Landwirtschaftszone zulässig. Dem möchte ich ein anderes Zitat gegenüber stellen. «Gemäss neuesten Untersuchungen kann die Biomasse einen wesentlichen Beitrag zu den CO₂-Reduktionszielen im Kyoto-Protokoll leisten. Obwohl die Technologie zur energetischen Nutzung dieser Biomasse vorhanden und erprobt ist, werden diese Potenziale heute praktisch noch nicht genutzt. Das zonenkonforme Bewilligen von Bauten und Anlagen für die Energiegewinnung aus Biomasse in der Landwirtschaftszone stellt eine klare Verbesserung der Rahmenbedingungen im Bereich der Raumplanung dar.» Dieses Zitat stammt aus der Weisung des Bundesrates zur Teilrevision des Raumplanungsgesetzes. Anstoss war die Parlamentarische Initiative von FDP-Nationalrat John Dupraz. Gemäss einem Artikel der NZZ der vergangenen Woche scheint diese Forderung im Parlament unbestritten.

Persönlich bin ich überzeugt davon, dass für eine umfassende Förderung der erneuerbaren Energien vor allem günstige gesetzliche Rahmenbedingungen nötig sind. Wir haben genug unternehmerisch denkende Personen, die das dann umsetzen. Genau so lief es in Deutschland, wo mittlerweile über 2000 landwirtschaftliche Biogasanlagen laufen. Doktor Christian Gabathuler hat nun in seiner Vorabklärung zu den beiden Projekten im Furttal Urs Amacher und Kaspar Günthardt vorgeschlagen, stattdessen im Hinblick auf eine regionale Lösung einen Standort nächst einer Abwasserreinigungsanlage im Siedlungsgebiet zu koordinieren. Er empfiehlt eine regionale Lösung für die Gemüseproduktion Furttal. Also da staune ich schon, dass aus einer freisinnig geführten Direktion im Kanton Zürich derart kollektivistische Vorschläge

kommen. Doktor Christian Gabathuler verlangt nichts anderes, als dass sich die Gemüseproduktion – als ob das eine unternehmerische oder juristische Person sei – sich zu einer Energie-Kolchose zusammenschliessen haben, wenn Biogas produziert werden soll. Das ist unglaublich! Das ganze untere Furttal wird sich dann auch über den «Güllentourismus» freuen, wenn die Landwirte täglich mit den Güllenzugmaschinen ins Siedlungsgebiet fahren. Ich kann Ihnen heute schon sagen, dass Kaspar Günthardt bei diesem Vorschlag ganz sicher nicht mitmachen wird. Er wird seine Biogasanlage, die heute 13-jährig ist, sicher nicht abbrechen, bloss weil Doktor Christian Gabathuler der Meinung ist, dass eine Anlage im unteren Furttal im Siedlungsgebiet von Otelfingen sinnvoller sei. Für eine umfassende Förderung der erneuerbaren Energie, wie das diese Motion verlangt, braucht es eine angemessene Einspeisevergütung – das wird in Bern entschieden – und sinnvolle Rahmenbedingungen. Kredite brauchen wir dann noch für die Förderung der Entwicklung.

Ich nenne hier das Beispiel der Treibhausheizung von Stefan und Daniel Müller in meiner Gemeinde. Sie bauen eine neuartige Holzheizung für den Gemüsebau, Treibhäuser, die ein komplexes und neuartiges Steuerungssystem voraussetzen. Das kriegt man nicht von der Stange. Zuerst wurde ein Förderbeitrag von 100'000 Franken in Aussicht gestellt. Dann wurde auf Grund der Preiserhöhung des Heizöls der Förderbeitrag vollständig abgelehnt. Und jetzt solle es noch etwa 50'000 Franken geben. Soll mir jemand ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau): Heute wird zu wenig gemacht, um die erneuerbaren Energien zu fördern; das haben wir gehört. Es ist auch richtig, dass das nicht in erster Linie Sache des Kantons ist, da bin ich einverstanden. Aber wenn wir auf den Bund warten und feststellen müssen, dass die CO₂-Abgabe jetzt doch nicht eingeführt wird, dass der Wille dort nicht vorhanden ist, griffige Massnahmen anzuordnen, dann müssen wir aktiv werden. Es ist technologisch möglich und es braucht den politischen Willen. Ein Signal aus Zürich ist nötig. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Davon sind wir überzeugt. Wir bitten Sie sehr, diese Motion zu überweisen.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Ich möchte doch noch zwei, drei Dinge sagen, was Kollege Ernst Brunner vorher auch gesagt hat: Ich

denke, was ich hier wieder einmal festgestellt habe, ist, dass man sehr vieles miteinander vermischt. Die Motion will ja nichts anderes, als dass man die erneuerbaren Energien fördert. Und hier wird teilweise wieder eine Kernkraftwerkdiskussion gestartet. Die anderen sprechen von irgendeiner anderen Energie. Ich möchte Sie einfach darauf hinweisen, dass die Energie im Gesamten ungefähr in drei geteilt ist: Wir brauchen ungefähr einen Drittel für Strom, einen Drittel für Brennstoffe und einen Drittel für Treibstoffe. Und da kennen wir die Realitäten natürlich schon. Aber wenn Kollege Ernst Brunner meint, man könne mit diesen erneuerbaren Energien nicht sehr viel machen, dann müsste ich ihn auf die Stromperspektiven der Axpo hinweisen, wo eben selbst beim Strom steht, wenn man das richtig anschaut, dass wenn man etwas tut, man in 30 bis 50 Jahren die Hälfte des Stromverbrauchs in der Schweiz über neue erneuerbare Energien decken könnte. Das würde heissen: Zusammen mit der alt hergebrachten Wasserkraft könnten wir den gesamten Stromverbrauch in der Schweiz ungefähr in 50 Jahren mit neuen und alten erneuerbaren Energien decken. Ich denke, das muss man endlich auch zur Kenntnis nehmen. Darum ist es eben wichtig, dass wir hier ein Zeichen setzen, dass die Regierung – es geht nur über die Regierung, es geht nur über den Staat – lenkend einwirkt, damit wir diese Ziele erreichen können. Anders geht es eben nicht.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Martin Mossdorf hat ausgeführt, der Bund sei in dieser Sache gefordert, der Kanton solle sich zurückhalten. Es gibt aber ein aktuelles Beispiel, wie kantonaler Druck etwas bewirken kann. Das Beispiel findet sich bei der Axpo. Ich war erfreut, dass die Axpo sich am Kompogas beteiligen möchte. Noch mehr erfreut war ich allerdings, dass der Druck des Kantons, konkret der KEVU, auf die Axpo möglicherweise bewirkt hat, dass nun bei Biomasse ein höheres Potenzial angenommen wird. In den Stromperspektiven wurden ja die Potenziale aufgezeigt, zum Beispiel ein recht hohes Potenzial bei Geothermie – allerdings erst mittel- bis langfristig – und ein lächerlich geringes Potenzial bei Biomasse, weit geringer als bei Windenergie und bei Solarenergie. Das wurde in der KEVU gegenüber Heinz Karrer (*CEO der Axpo*) massiv kritisiert. Nun hörte man zur grossen Überraschung vor wenigen Tagen, wie Heinz Karrer gegenüber seinen Papieren dieses Potenzial vermehrfacht hat, also eine erfreuliche Entwicklung! Und ich bin überzeugt, dass die harsche Kritik in der KEVU dazu beigetragen hat. Was lernen wir daraus? Auch weiterhin

ist der kantonale Druck nötig. Ich erinnere daran, dass der Kanton sich mit fast 40 Prozent Aktienkapital an der Axpo beteiligt. Also wir haben Einflussmöglichkeiten, ohne den Umweg über den Bund. Nehmen wir diese Chancen wahr – auch weiterhin! Ich bin überzeugt, dass wir auch weiterhin etwas bewirken können.

Lucius Dürri (CVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich erlaube mir noch einmal kurz das Wort zu ergreifen auf einige Bemerkungen von der bürgerlichen Ratsseite. Es ist mir wichtig festzuhalten, dass es hier nicht um ein ideologisches Thema geht, sondern um eine Frage der Zukunft: Zukunft unserer Energieversorgung, aber auch unserer Umwelt- und Klimabedingungen.

Es wurde gesagt, der Kanton Zürich dürfe keinen Alleingang machen. Ich habe bereits in meinem Votum erwähnt: Von Alleingang kann keine Rede sein. Die Mehrheit der Kantone macht heute bereits mehr als der Kanton Zürich. Also wenn wir einen Effort machen, sind wir mitten unter den andern Kantonen.

Zur Stromversorgung auf eidgenössischer Ebene: Es macht absolut Sinn, dass die Eidgenossenschaft bei Stromeinspeisung und erneuerbarem Strom legiferiert. Das hat aber nichts damit zu tun, dass der Kanton Zürich nicht auch Anstrengungen machen muss. Ich erinnere daran, dass das Thema Geothermie im Kanton immer noch stiefmütterlich behandelt wird. Auch hier wäre ein zusätzlicher Effort möglich.

Niemand ist gegen die Effizienzverbesserung. Ich habe bereits erwähnt: Beide sind gleichwertig, erneuerbare Energien und Effizienzverbesserung. Es braucht beides.

Und zum Schluss noch: Was heisst denn Gesetzgebung? Kollege Robert Brunner hat es treffend gesagt, es geht insbesondere auch darum, heutige Schranken zu beseitigen. Wir wollen nicht überlegiferieren und quasi zusätzliche Schranken machen. Wir wollen solche abbauen! Wir wollen Rahmenbedingungen, die eben die Förderung der erneuerbaren Energien ermöglichen. Das ist das Ziel. Die Regierung hat es in der Hand, bedarfsgerechte Gesetzgebung zu machen. Die Motion ist hier bewusst sehr offen, damit der Handlungsspielraum der Regierung auf Grund der Marktbeobachtung und der tatsächlichen Verhältnisse gewahrt bleibt.

Ich bitte Sie, diese Motion, die zukunftsorientiert ist, zu unterstützen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte auch noch ganz kurz an eine gewisse Vernunft appellieren, die bestimmt in diesem Raum noch zu finden ist. Mir geht es auch darum, dass wir diesen Ernüchterungsprozess hinsichtlich erneuerbarer Energien wirklich hinter uns haben. Und es gibt verschiedene Akteure nicht nur von der linken Seite, sondern auch von der bürgerlichen Seite, die langsam erkannt haben, dass Sachen wie Holz, Biomassenutzung sinnvoll sind; sinnvoll sind auch in Zukunft im Bereich der erneuerbaren oder der neuen erneuerbaren Energien. Ich möchte nicht, dass diese Abstimmung am Ende einfach sozusagen den ideologischen Graben wieder öffnet. Sie sollte wirklich auf dieser Ebene der Vernunft basieren.

Klar haben wir Anstrengungen auf der nationalen Ebene. Aber es ist ganz zentral, dass wir auch von hier aus, von unserem Kanton mit grossen Ressourcen an erneuerbaren Energien nicht nur ein Signal setzen, sondern auch diese Chance wahrnehmen. Denn es ist eine Chance! Eine Chance, wie man auch unabhängig von einem immer schwieriger werdenden Kampf um die Ressourcen werden kann. Wenn wir diese im Kanton schon haben, ist es ja sinnvoll, sowohl ökonomisch als auch ökologisch sinnvoll, dass wir diese nutzen.

Es ist klar, dass das System der Energie oder Stromnutzung eigentlich zwei Seiten hat: einerseits das Einsparen, die Effizienzsteigerung. Da wird etwas getan. Es ist aber auch zentral, dass im System auf der Ebene der Produktion etwas gemacht wird. Es würde mich sehr freuen, wenn der Kanton wiederum diese Verantwortung wahrnimmt und eine Gesetzesvorlage erarbeitet, welche das ermöglicht und eine Chance darstellt und nicht als Behinderung angesehen wird. Es freut mich sehr, dass wir langsam diese Entwicklung auf nationaler Ebene sehen. Es wäre auch sinnvoll, wenn diese geistige Entwicklung auch auf kantonaler Ebene stattfinden würde.

Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht): Ich bin wirklich etwas erschüttert, dass die FDP sich da einfach in den Schulterschluss der SVP begibt und sagt, dass sie sich den Worten von Ernst Brunner anschliesst. Ich muss einfach sagen: Ich schliesse mich der Einschätzung von Ernst Brunner in keiner Weise an. Ich denke, es ist wirklich wichtig hier zu erkennen, dass man doch ein Feld fördern kann; Innovation, die es erlauben würde, aus diesem ganzen Zusammenspiel von KMU, Industrie und For-

schung ein Feld zu erschliessen, das Sinn macht und diese Energieförderungstechniken in der Schweiz wieder auf einen Stand bringt, der vertretbar ist und der uns hilft, hier eine gute, eine zukunftssträchtige Energieversorgung wieder aufzubauen. Ich danke Ihnen.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach) spricht zum zweiten Mal: Wenn man schon aus einem Vortrag etwas zitiert und nur die Hälfte bringt, finde ich das eigentlich falsch. Natürlich gehen uns die erneuerbare Energien etwas an. Alle hier wollen das mitmachen und mithelfen. Ich denke auch, dass die Wasserkraft immer noch 15 Prozent Steigerung hat. Diesen Engpass aber in den nächsten 50 Jahren nur mit erneuerbaren Energien aufzuholen, geht einfach nicht! Das kam auch in diesem Vortrag klar zum Ausdruck. Dass wir aber erneuerbare Energien fördern müssen, ist klar. Aber wer soll das fördern? Soll das wirklich der Kanton mit einer Motion, einer neuen Gesetzgebung fördern? Wenn Sie den Geschäftsbericht der EKZ und der Axpo lesen, dann sehen Sie, dass hier enorme Anstrengungen vorliegen und dass das, was wir hier noch anhängen wollen, ganz sicher nichts mehr bringt.

Ich bitte Sie, diese Motion nicht zu überweisen.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon) spricht zum zweiten Mal: Ähnlich wie Martin Mossdorf soeben gesagt hat, möchte ich auch darauf hinweisen: Sie verlangen also vom Kanton Zürich Geld! Der Kanton Zürich hat sowieso keines und Baudirektorin Dorothee Fierz wird auch kaum wissen, woher sie nochmals Geld nehmen soll. Schauen Sie sich die Geschäftsberichte von Axpo und NOK (*Nordostschweizerische Kraftwerke*) und EKZ an und studieren Sie diese einmal! Dann sehen Sie, dass dort grosse Mittel zur Förderung von neuen erneuerbaren Energien eingesetzt werden. Dort ist Geld vorhanden, dort ist Einsicht vorhanden und dort läuft etwas. Wenn man der Diskussion jetzt zugehört hat, könnte man meinen, es passiere überhaupt nichts und der Kantonsrat des Kantons Zürich müsse jetzt endlich die Idee erfinden, man müsse neue erneuerbare Energien fördern.

Und noch ein Wort zu einem Satz von Peter Anderegg. Er hat gesagt, dass man mit erneuerbaren Energien die Lücken füllen könne. Richtig, das ist möglich, wenn man absolut nicht darauf schaut, ob erstens eine Finanzierung vernünftig ist, und zweitens, wenn man auf sämtliche Umweltgedanken verzichtet. Also dieser Nachsatz gehört dort eben

auch dazu. Diese beiden Nachsätze verhindern eben, dass wir mit erneuerbaren Energien die Lücke im Jahr 2050 füllen können. Danke.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Ja, Martin Mossdorf, auch ich möchte Sie dazu zitieren, bei der Wahrheit zu bleiben. Wer verhindert denn in diesem Rat die Förderung von Alternativenergien? Ihre Fraktion! Wir hatten hier die Vorlage für eine geothermische Versuchsanlage zu überweisen. Wer hat Antrag auf Diskussion gestellt? Die FDP-Fraktion. Das ist Beweis genug, dass Sie hier Lippenbekenntnisse äussern. Es müssen Taten folgen!

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Es erstaunt mich etwas. Letzte Woche war eine Einladung der EKZ und der Axpo zum Thema Energie in der Zukunft und alternative Energien. Ausser den Verwaltungsräten haben relativ wenige Kantonsräte, für die die Veranstaltung vorgesehen war, daran teilgenommen. Es erstaunt mich schon, wie heute die Energiepápste um und um irgendwelche falschen Zahlen zitieren. Das war noch eine Bemerkung, die ich anbringen wollte.

Regierungspräsidentin Dorothee Fierz: Es ist im Grunde richtig, wie Lucius Dürr es gesagt hat: Die Motion ist sehr offen formuliert. Aber es ist immerhin eine Motion, die dann den Regierungsrat verpflichtet, gesetzliche Grundlagen vorzulegen. Und damit ist die Hoffnung verbunden, dass auch ein Kreditantrag kommt.

Ich bin davon überzeugt, dass es nicht nur für den Kanton Zürich, sondern für die Schweiz unglaublich wichtig ist, dass wir eine wirtschaftliche, ökologische und sichere Stromversorgung garantieren können. Das ist ein ganz wichtiger Bestandteil unserer Standortattraktivität. Es kann aber nicht die Aufgabe des Kantons Zürich als politische Insel sein, hier einen isolierten, einsamen Weg zu gehen. Es ist die Aufgabe des Bundes. Wir müssen eine nationale Strompolitik haben.

Ich frage mich auch – und das ist eine Frage an die Motionäre: Ist es richtig, wenn wir mit allgemeinen Steuermitteln, die knapp bemessen sind, hier nun ein neues Förderprogramm mit einer fragwürdigen Wirkung lancieren? Wir haben als Kanton Zürich nach wie vor unsere Leaderrolle; die Leaderrolle, indem wir drei Sitze in der Strategiekommision Energie Schweiz haben, indem wir Grundlagenarbeiten machen in

der kantonalen Baudirektion und indem wir auch Verwaltungsratssitze haben in der energiepolitischen Wirtschaft. Wir sind in der Axpo vertreten und ich denke, dieser Gesinnungswandel, den Willy Germann gepriesen hat, ist unter anderem sicher ein Ergebnis der Diskussion zwischen Politik und Geschäftsleitung, aber auch des Druckes der Verwaltungsräte. Wir haben als Zürcher Verwaltungsräte gerade in der Axpo einen grossen Druck ausgeübt, damit die erneuerbaren Energien einen hohen Stellenwert bekommen. Meiner Meinung nach ist das primär die Aufgabe der Privatwirtschaft, die erneuerbaren Energien zu fördern, die Forschungsarbeiten zu leisten, damit wir dort einen Schritt weiterkommen. Wir haben im Zusammenhang mit andern politischen Vorstössen grundsätzliche Diskussionen hier im Rat geführt. Wir sind uns bewusst, dass im Zusammenhang mit den Energieperspektiven für die nächsten 20, 30 Jahre absolut neue Ansätze gefunden werden können, aber in enger Partnerschaft zwischen der Privatwirtschaft und dem Bund.

Ich bitte Sie, dem Antrag des Regierungsrates Folge zu leisten. Der Regierungsrat nimmt Verantwortung wahr bezüglich erneuerbarer Energien, er nimmt seinen Einfluss wahr, er will diese fördern, aber nicht im Alleingang.

Und nun noch zu Robert Brunner. Ich finde es etwas gewöhnungsbedürftig, wenn wir eine solche Motion diskutieren und Sie dann aus einem Amtsbrief zitieren. Ich denke, Amtsbriefe gibt es in Fülle. Sie haben hoffentlich Verständnis, dass ich nicht jeden einzelnen Satz auswendig kenne, der in der Verwaltung geschrieben wird. Wenn Sie eine Frage haben, dann können Sie selbstverständlich immer direkt an mich gelangen. Aber hier im Rahmen der Ratsdebatte zur vorliegenden Motion über ein verwaltungsinternes Thema zu diskutieren, denke ich, ist doch eher fehl am Platz.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 80 Stimmen, die Motion zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

16. Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende (Zigeunerinnen/Zigeuner)

Postulat Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich) und Peter Weber (Grüne, Wald) vom 23. August 2004

KR-Nr. [314/2004](#), Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Johann Jucker, Neerach, hat an der Sitzung vom 20. Dezember 2004 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

Johann Jucker (SVP, Neerach): Mancher Zürcher Bürger wäre froh, wenn ihm der Staat bei der lokalen Infrastruktur für die Ausübung seiner Tätigkeit helfen würde. Quartierpläne und deren Realisation werden von den Grundstückeigentümern bezahlt. Mit den heutigen Rechten, Gesetzen und Vorschriften ist es nicht sesshaften Personen mit einer klaren Aufgabe – zum Beispiel Zirkus – möglich, einen Platz vorübergehend zu belegen. Allerdings müssen die Umweltbedingungen wie bei fest installierten Unternehmungen eingehalten werden. Die Hoheit liegt bei den Gemeinden, welche entsprechende Zonen ausscheiden und unterhalten. Manch eingessener KMU-Betrieb würde sich freuen, wenn die öffentliche Hand einen währschaften Beitrag für seine Existenz leisten würde. Obschon die Stadt Zürich im März 2005 einen Kredit von 3,5 Millionen Franken für einen neuen Standplatz für Fahrende bewilligt hat, bin ich trotzdem der Meinung, dass der Staat für eine ausgewählte Personengruppe nicht wirtschaftsverzerrende Massnahmen vornehmen darf. Die Idee der Fahrenden ist in unserem Kanton weder aus wirtschaftlichen noch aus touristischen, sozialen oder gesellschaftlichen Gründen besonders zu fördern. Ob Schweizer oder ausländische Fahrende: sie haben, wie erwähnt, bei korrekter, rechtzeitiger Anfrage die Möglichkeit, ein Gesuch in einer Gemeinde zu stellen. Um eine Bewilligung zu erhalten, muss man allerdings einiges erfüllen. Vor allem sollte man sich anständig und gut benehmen.

Als ehemaliger Verantwortlicher einer Gemeinde komme ich zum Schluss, dass seitens der fahrenden Gäste die Anpassung an unsere Lebensweise und Begebenheiten leider bei weitem nicht im Ansatz der Fall war. Nebst einem Unbehagen in der Bevölkerung liessen die Fahrenden meistens eine unheimliche Sauerei liegen. Die verlangte Gebühr

deckte den Aufwand für die Reinigung und die Instandstellung des Platzes und der Umgebung überhaupt nicht. Der Richtplan muss in dieser Beziehung nicht geändert werden. Möglichkeiten für das Stationieren von Fahrzeugen sind in den bestehenden kantonalen und kommunalen Vorschriften angemessen vorhanden.

Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, das Postulat nicht zu überweisen.

Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich): Was wir mit diesem Vorstoss wollen, ist eine Richtplan-Änderung, ein kantonales Konzept für Durchgangs- und Standplätze für Fahrende oder – wie man auch sagt – für Zigeuner und Zigeunerinnen. Auf der Basis dieses Konzeptes sollen im kantonalen Richtplan Stand- und Durchgangsplätze ausgeschieden werden. Wir haben in der Schweiz etwa 40'000 – ich sage es jetzt bewusst – Schweizer Zigeuner und Zigeunerinnen. Vorwiegend sind es Jenische, aber auch Sinti und Roma. Es gibt auch noch andere Stämme, aber das sind diejenigen, die wir meist hier kennen. Und Sie wissen das vielleicht auch: Zigeuner oder Zigeunerin ist ein schwieriges Wort beziehungsweise sogar ein Schimpfwort, heisst es doch, sie seien Lügner, Gauner, Halunken. Sie seien faul und – das haben wir ja gerade vorhin wieder gehört – hinterlassen selbstverständlich immer Dreck. Sie «bschiessed» und die Frauen seien Huren. Daher kommt immer wieder der Begriff der Fahrenden auf. Doch auch der ist nicht wirklich glücklich, denn damit sind auch die Zirkus- und die Chilbi-Leute gemeint. Deshalb sagen auch immer mehr, heute ganz bewusst «Wir sind Zigeuner und Zigeunerinnen».

Fahren bedeutet Leben im Wohnwagen. Nur etwa 5000 der etwa 40'000 Zigeuner und Zigeunerinnen leben noch im Wagen. Sie reisen jährlich vom Frühling bis zum Herbst durch die Schweiz und gehen dabei ihren Geschäften nach. Alle anderen sind sesshaft, die meisten beispielsweise in Osteuropa seit Jahrhunderten. In der Schweiz ist es leider nicht immer freiwillig, sondern sehr oft gezwungenermassen, da sie keine Plätze bekommen. Sie wurden sesshaft gemacht nicht zuletzt wegen der Pro Juventute mit ihrer Stiftung «Kinder der Landstrasse», die bis in die Siebzigerjahre die Kinder der Fahrenden weggenommen und sie gezwungen hat, sesshaft zu werden. Um aber fahren zu können beziehungsweise die traditionelle Lebensweise leben zu können, braucht es die Durchgangsplätze und braucht es die Standplätze. Durchgangs-

plätze heisst Platz für etwa einen Monat. Während dieser Zeit soll eine Möglichkeit da sein, den Geschäften oder den Berufen nachzugehen, beispielsweise Korben, Scherenschleifen, Hausieren, Handeln mit Antiquitäten und Teppichen oder Alteisenhandel, und zwar daneben auch für europäische Zigeuner und Zigeunerinnen, die ebenfalls während den Sommermonaten durch die Schweiz ziehen. Es braucht deshalb unterschiedlich grosse Plätze. Schweizer Zigeuner und Zigeunerinnen reisen meist mit etwa fünf bis zehn Wagen, die Europäer und Europäerinnen mit bis zu 20 bis 30 Wagen. Neben den Durchgangsplätzen braucht es die Standplätze. Das sind die Plätze, die sie über die Wintermonate benutzen können, dann, wenn sie eben fix an einem Ort sind, aber weiterhin im Wohnwagen. Es gibt auch diejenigen – so am Platz in Zürich-Seebach –, die fix im Wohnwagen leben und auch nicht reisen.

Die Plätze müssten nicht definitiv ausgeschieden werden. Man kann auch provisorische Plätze ausscheiden, beispielsweise für etwa fünf Jahre. Wichtig ist einfach, dass immer genügend Plätze vorhanden sind, was heute definitiv nicht der Fall ist. Es ist leider sogar so, dass wenn Sie Fahrenden Ihren Boden anbieten wollen, Sie dann oft durch die Grundordnungen diese Möglichkeiten nicht gewährt bekommen. Die heutige Situation ist leider immer noch so. Die Fahrenden sind damit konfrontiert. Sie bekommen keine Plätze. Sie werden weitergewiesen von einer Gemeinde zur nächsten. Und wie gesagt, Private, die bereit wären, können das nicht immer tun, obwohl sie ganz klar bereit wären, diesen Mietzins zu zahlen. Und sobald es noch ein WC hätte, lieber Johann Jucker, und einen Abfallkübel, gäbe es diese Sauereien auch nicht! (*Heiterkeit auf der rechten Ratsseite*). Es ist – und das ist anders, als es die SVP sieht – auch seitens des Bundes klar, dass es schweizweit zu wenig Plätze hat. Der Bundesrat hat deshalb – das ist jetzt in der Vernehmlassung – den Antrag gestellt, dass die Schweiz das Übereinkommen 169 der IAO (*UNO-Sonderorganisation für Internationale Arbeitsorganisation*) über eingeborene und in Stämmen lebende Völker unterzeichnen will. Damit wären die Zigeuner und Zigeunerinnen mitgemeint. Damit hätten sie einen festen Anspruch auf ihre kulturelle fahrende Lebensweise. Es gäbe endlich das Diskriminierungsverbot, die Niederlassungsfreiheit, die Freiheit, ihre Sprachen zu leben und zu sprechen, eine soziale Sicherheit und Erwerbsmöglichkeiten und nicht zuletzt Bildung. Der Bundesrat sagt sehr klar, dass verfassungsrechtliche und internationale Normen die Schweiz, die Kantone und die Gemeinden verpflichten würden, die fahrende Lebensweise

zu schützen. Der Bundesrat sagt in seinem Bericht weiter aus, dass es in der Schweiz 30 zusätzliche Standplätze braucht und 30 zusätzliche Durchgangsplätze in unterschiedlichen Grössen und zusätzlich ebenfalls zehn grosse Durchgangsplätze für die grösseren ausländischen Gruppen, die durch die Schweiz fahren. Der Bund hat bereits angekündigt, er werde Militärplätze dafür abgeben. Vielleicht ist Dübendorf dann einer der grossen Zigeunerplätze. Der Bund will ebenfalls – und da hören Sie jetzt gut zu, liebe SVP, – die Kantone und die Gemeinden auffordern, ihre Richtpläne entsprechend zu ändern, ihre Richtpläne anzupassen und klar eine Ausscheidung vorzunehmen für Plätze für fahrende Menschen. Und genau das will unser Vorstoss: dass wir das, was der Bund ohnehin vom Kanton und den Gemeinden verlangen wird, bereits jetzt schon tun, nämlich, wie gesagt, im Richtplan Plätze für Durchgangs- und Standplätze ausscheiden.

Es freut mich deshalb, dass die Regierung das Postulat entgegennehmen will. Damit wäre endlich ein Weg geschaffen, gegen die Diskriminierung, die seit Jahrhunderten gegenüber Zigeunern und Zigeunerinnen läuft, ein bisschen anzutreten. Ich bitte Sie daher, das Postulat entgegen dem Antrag der SVP und entsprechend dem Antrag der Regierung zu überweisen.

Peter Weber (Grüne, Wald): Heute existieren in der Schweiz – wir haben es gehört: auch im Kanton Zürich – für die etwa 5000 Schweizer Fahrenden viel zu wenig Stand- und Durchgangsplätze. Die wenigen bestehenden sind vollständig belegt. Die Plätze weisen zudem erhebliche Mängel hinsichtlich ihrer Qualität auf. Sie stehen oft im Widerspruch zum Zonenzweck, sind damit nur geduldet. Auch sind die kommunalen Nutzungsplanungen bisher nur in wenigen Fällen an die Nutzungsansprüche der Fahrenden angepasst worden. Diese planungsrechtliche Negierung kann zusammen mit Ereignissen wie beispielsweise der plötzlichen Umnutzung der entsprechenden Liegenschaft oder vereinzelt problematischen Zwischenfällen mit Fahrenden zur ersatzlosen Schliessung von Durchgangsplätzen führen. Erfreulicherweise haben sich in der Schweiz nun einige Kantone dieser Problematik fehlender Stand- und Durchgangsplätze angenommen und entsprechend geeignete Orte gesucht und neue Plätze geschaffen. Als jüngstes Beispiel, das ich persönlich kenne, wurde in Uznach, also im Kanton Sankt Gal-

len, mit der Rückendeckung des Kantonsrates für die Sippe der Birchler ein Standplatz mit sieben Stellplätzen realisiert.

Gesamthaft betrachtet genügen diese Anstrengungen bei weitem nicht. Die traditionelle Lebensweise der Fahrenden hängt wesentlich davon ab, dass genügend solche Plätze auch im Kanton Zürich zur Verfügung stehen. In unserem Kanton – da habe ich mich erkundigt – existiert eine inoffizielle Liste mit zwölf bewilligten oder sagen wir mal geduldeten und im Richtplan nicht eingetragenen Stand- und Durchgangsplätzen. Demgegenüber existieren aber im Kanton Zürich 13 grössere Campingplätze, die alle über einen Eintrag im kantonalen Richtplan verfügen, genau gesagt: im Landschaftsplan und im Plan der öffentlichen Bauten. Die Anliegen der Fahrenden sind bisher in der Raumplanung offensichtlich wenig bis gar nicht berücksichtigt worden. Obwohl gemäss günstigem Raumplanungsgesetz unser Raum nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und damit auch der Fahrenden zu planen ist, fanden ihre Anliegen bisher nur wenig Berücksichtigung. Auch reicht das bestehende rechtliche Instrumentarium der schweizerischen Raumplanung vollkommen aus, die Bedürfnisse der Fahrenden wahrzunehmen. Denn der Bund will ganz klar, dass die Kantone die Rechtsgleichheit für die Schweizer Fahrenden wahrnehmen. Zur Verwirklichung eines kantonalen Konzeptes werden den Akteuren Bund, Kanton und Gemeinden, aber auch der Radgenossenschaft, der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende und den Fahrenden selbst verschiedene konkrete Aufgaben zugewiesen. Die Kantone tragen dabei gemäss Bundesverfassung die Hauptverantwortung im Bereich der Raumplanung. Deshalb sind im kantonalen Richtplan die räumlichen Ansprüche zu koordinieren und die geforderten zirka 15 Stand- und Durchgangsplätze festzusetzen. Um dem grundsätzlichen Ziel der Verbesserung und Schaffung von kulturgerechtem Lebensraum für die Schweizer Fahrenden näher zu kommen, werden in der Konzeptumsetzung drei grundsätzliche Strategien vorgeschlagen, die aber gleichzeitig zu erfolgen sind.

Erstens: Förderung der Bewusstseinsbildung. Die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden sollen bekannt gemacht werden. Hierzu benötigt es die Sensibilisierung der Öffentlichkeit.

Zweitens: Aufnahme der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in den kantonalen Richtplan. Diese finden in der Folge ihren Niederschlag in der kommunalen Nutzungsplanung sowie in der Gesetzgebung.

Drittens: Neuschaffung und Verbesserung von Stand- und Durchgangsplätzen. Diese sollen saniert und teils neu geschaffen werden.

Die Fahrenden benötigen nicht viel und nicht mehr als andere Bevölkerungsgruppen. Sie benötigen Raum zum Leben. Ihre Lebensweise erfordert ein ausreichendes Netz von menschenwürdigen Stand- und Durchgangsplätzen. Für eine lebenswerte Zukunft der Fahrenden, welche schliesslich einen Teil der kulturellen Vielfalt der Schweiz verkörpern, ist das Engagement von uns allen gefordert. Ich danke Ihnen.

Monika Spring (SP, Zürich): Anti-Ziganismus oder umgangssprachlich Zigeunerfeindlichkeit hat leider auch bei uns eine lange Geschichte, Katharina Prelicz hat darauf hingewiesen. Und diese Geschichte begann nicht erst mit dem traurigen Kapitel des Hilfswerks «Kinder der Landstrasse». Seit Jahrhunderten versuchte man die Fahrenden zu zwingen, sesshaft zu werden, auch in der Schweiz. Und leider geschieht dies heute noch; zwar vielleicht nicht mehr so offensichtlich, aber dafür viel raffinierter, zum Beispiel durch zahlreiche Reglementierungen wie das Verbot freien Campierens oder durch hohe Gebühren oder eben ganz einfach, indem Private und Gemeinden keine geeigneten Standplätze zur Verfügung stellen.

Vernünftige Gründe für diese versteckte Diskriminierung gibt es eigentlich nicht. Die Vermutung liegt daher nahe, dass die Zigeunerfeindlichkeit immer noch bei vielen Menschen und auch bei Behörden latent vorhanden ist. Anders ist nicht erklärbar, warum für die schweizerischen und europäischen Zigeunerinnen und Zigeuner so wenige Durchgangsplätze vorhanden sind.

Die SP-Fraktion unterstützt daher den Vorschlag, ein kantonales Konzept für Durchgangs- und Standplätze für Fahrende auszuarbeiten. Mit einem Eintrag im Richtplan würden diese Plätze zudem längerfristig gesichert.

Ernst Stocker-Rusterholz (SVP, Wädenswil): Ich habe interessiert dieser Diskussion gelauscht. Ich kann Ihnen auch mitteilen, dass ich aus einer Gemeinde komme, die über einen Standplatz für Fahrende verfügt. Ich kann auch aus einer gewissen Erfahrung reden als ehemaliger Polizeivorstand. Ich muss Ihnen einfach gestehen: Die heile Welt, die Sie hier verbreiten, kann ich aus persönlicher Erfahrung nicht nachvollziehen. Ich möchte nicht auf die einzelnen Sachen eingehen, aber was

für mich eigentlich überhaupt nicht nachvollziehbar ist und darum melde ich mich kurz zu Wort: Es erstaunt mich, dass insbesondere die Grünen sich für die Besitzer und Fahrer von Grosslimousinen von Mercedes und BMW einsetzen. Andere kommen nämlich nicht nach Wädenswil. Besten Dank. (*Heiterkeit auf der rechten Ratsseite.*)

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Monika Spring, Sie haben mich auf den Plan gerufen, denn Sie verfolgen schon eine paradoxe Politik von Linksgrün. Sie verhindern Standplätze und Parkplätze in der Stadt Zürich, Sie wollen autofreie Quartiere und nun fordern Sie Standplätze für Fahrende; natürlich am besten Standplätze mit Tramanschluss wie in Zürich West, damit die Fahrenden auch in die City kommen, um ihrem Gewerbe nachzugehen. Katharina Prelicz hat es treffend gesagt: Das Gewerbe ist zum Teil auch in Verruf. Ich würde sagen, am Schluss brauchen wir ein Cargo-Tram, das während Nachtzeiten fährt, um die erworbenen Güter dann auf die Standplätze zu transportieren. (*Heiterkeit auf der rechten Ratsseite.*)

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 102 : 55 Stimmen, das Postulat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

17. Bau einer dritten Tunnelröhre beim Gubrist

Postulat Willy Haderer (SVP, Unterengstringen), Hanspeter Haug (SVP, Weiningen) und Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen) vom 23. August 2004

KR-Nr. [315/2004](#), Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Matthias Gfeller hat an der Sitzung vom 20. Dezember 2004 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur): Ich empfehle Ihnen im Namen der Grünen Fraktion, dieses Postulat nicht zu überweisen. Ich kann Ihnen dazu zwei komplexe Argumentenkataloge präsentieren, weshalb dieses Postulat – nicht nur der Gegenstand, sondern das Postulat selber – eben etwas übereilt ist. Das eine ist ein verkehrspolitischer Katalog, beinhaltend Fragen der Verkehrssteuerung, des Modalsplits, sprich der Verkehrsteilung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr. In diesem Argumentenkatalog sind auch Fragen nach flankierenden Massnahmen und Fragen nach den effektiven Staustunden und deren Ursachen enthalten. Und der zweite Katalog ist eher ein staats- und parlamentspolitischer Katalog, den ich im Nachhinein dann noch erläutern werde.

Zur Verkehrssteuerung vielleicht zuerst. Es ist uns allen hoffentlich klar, dass der Strassenraum ein sehr beschränktes Gut ist, ein sehr wertvolles Gut auch. Die Strassen sind teuer zu bauen und sollen auch sehr sparsam und effizient genutzt werden. Warum nicht schauen, dass dort, wo der Strassenraum eben begrenzt vorhanden ist, möglichst auch in den Autos drin die Plätze gut genutzt werden? Wenn überall Autos herumfahren, die etwa vier oder fünf Plätze haben, warum nicht in den Spitzenstunden dafür sorgen, dass die Plätze besetzt sind? Das wäre ein Hinweis auch in Richtung intelligenter Verkehrssteuerung, wie zum Beispiel auch Willy Germann uns immer wieder empfiehlt. Da ist noch viel zu wenig gemacht worden, vor allem auch im Kanton Zürich. Auf ein nahe liegenderes Beispiel komme ich nachher noch detaillierter zu sprechen, das ist natürlich die Einführung und Beachtung von Tempo 80 auf den Autobahnen. Das hilft sehr viel, die Autobahnen effizienter zu nutzen.

Zum Modalsplit möchte ich Ihnen ein kurzes Zitat aus einem Bericht des Bundesamtes für Raumentwicklung, des ARE, unterbreiten. Es handelt sich um einen Bericht zum Thema Kapazitätsengpässe auf den Nationalstrassen. Da wird vom ARE geschrieben: «Im Rahmen der weiteren Vertiefungsarbeiten zur Bahn 2000, 2. Etappe, zu den Sachplänen Strasse und Schiene und zu den Agglomerationsprogrammen wird sorgfältig abzuwägen sein, ob ein Ausbau der Nationalstrassen oder Investitionen in den ÖV zielführender sind. Ein Ausbau beider Verkehrsträger sollte aus heutiger Sicht vermieden werden, falls sich die Verkehrsströme von einem Verkehrsträger auf den andern verlagern lassen.» Solche Übungen kennen wir. Sie haben auch funktioniert; Stichwort beispielsweise: Schöneichtunnel. Das Verlagern ist möglich

und der Kanton Zürich muss das Potenzial hier noch deutlich besser ausschöpfen.

Dann noch kurz zurück zur Frage von Tempo 80 als effizienten Nutzens des Autobahnraumes. Tempo 80 hat mindestens dreifach positive Wirkungen. Erstens gibt es weniger Stau. Es gibt, wie wir zur Kenntnis nehmen dürfen, auch weniger Feinstaub. Und es gibt weniger Unfälle und damit – dank weniger Unfälle – gerade nochmals weniger Staus.

Dann noch zum Aspekt von flankierenden Massnahmen. Da sind wir schlicht zu wenig weit. Die Ideen sind viel zu wenig konkretisiert, was man denn an flankierenden Massnahmen machen würde, damit im Limmattal und im Furttal wirklich die Ruhe, die man sich erhofft, einkehren würde. Wenn man nur sagt «wir bauen eine dritte Röhre am Gubrist, dann wirds dann schon weniger Verkehr in Weiningen und Geroldswil haben», dann bleibt das ein leeres Versprechen. Zuerst müssten die flankierenden Massnahmen klar sein.

Damit komme ich noch kurz zu den staats- und parlamentspolitischen Argumenten gegen diesen Vorstoss. Wichtig ist mir vor allem der parlamentspolitische Aspekt. Wir warten hier drinnen immer noch darauf, dass wir endlich ein Gesamtverkehrskonzept für den Kanton Zürich diskutieren können. Gestützt darauf würden wir dann vielleicht sehr gerne auch mal in der Materie auf einen kantonalen Richtplan Verkehr eintreten – en connaissance des causes –, das heisst eben wirklich in Kenntnis des Gesamtverkehrskonzeptes, und erst danach, viel später, können wir dann noch über Details diskutieren wie beispielsweise eine dritte Röhre am Gubristtunnel. Ich bitte Sie eigentlich, auch als Parlament gewisse verfahrensmässige, an sich ingenieurmässig absolut klare Reihenfolgen einzuhalten und nicht einfach so hüst und hott Verkehrspolitik zu machen. Und schliesslich noch das staatspolitische Argument: Ich glaube, wenn wir in Bern mit Vehemenz mehr Geld fordern für einen Durchgangsbahnhof und für Kapazitätsausbauten auf der Schiene zwischen Zürich und Winterthur, dann wäre es vielleicht schlau, in Bern zu sagen: Der Kanton Zürich setzt auf den öffentlichen Verkehr. Er meint das ernst und buchstabiert dafür bei den Autobahnen etwas zurück.

Ich danke, dass Sie dieses Postulat nicht überweisen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Es war dringend nötig, dass wir vor rund zwei Jahren dieses Postulat einreichten. Der Bund disku-

tierte, ob er wirklich alle diese dringend nötigen Strassenbauten bewilligen könne; des Geldes wegen selbstverständlich. Worum geht es denn heute überhaupt noch, wenn wir über Strassen diskutieren? Man nahm damals nicht zur Kenntnis, dass hier im Limmattal mit dem Ausbau der Autobahn ins Knonaueramt und dem Üetlibergtunnel eine Situation geschaffen wird mit Auswirkungen auf die Stadt Zürich, auf das Glatttal, auf das Furttal. Der Regierungsrat hat uns damals noch einmal erschreckt mit der Wiederaufnahme einer grundsätzlichen Detailplanung der Linienführung im Südteil, also zwischen Weiningen und Unterengstringen. Dieses Problem ist vom Tisch. Die Regierung hat das ursprünglich festgelegte und eingereichte Projekt jetzt weiterverfolgt und ist direkt an der Planung.

Worum geht es jetzt hier im Limmattal? Wir haben drei Achsen, die nach Zürich führen: durch Dietikon und Schlieren die Zürcher Badenerstrasse, am Gaswerk vorbei die Industriestrasse/Mutschellenstrasse weiter hinten an Dietikon vorbei und durch die rechts liegenden Limmattaler Gemeinden die Zürcher Badenerstrasse. Diese drei Strassen sind heute schon wieder komplett überfüllt. Wir sprechen dort nicht von Spitzenverkehr in den Spitzenverkehrszeiten, sondern wir sprechen dort von ganzen Tagesabschnitten, in denen diese Strassen überlastet sind. Die Weininger Höhe zwischen Weiningen und Regensdorf, eine absolute Nebenstrasse, die eigentlich nur für Spezialtransporte im Schwerverkehr gebraucht wird, da diese nicht durch den Gubrist dürfen, ist heute wieder voll belastet; und das zu einem Zeitpunkt, wo die N4 noch nicht an das Limmattaler Kreuz angeschlossen ist, zu einem Zeitpunkt, wo der Üetlibergtunnel noch nicht erstellt ist und den ganzen Verkehr ab Graubünden, Innerschweiz und Glarus über das Limmattaler Kreuz Richtung Norden unseres Landes bringt. Wir können uns gar nicht vorstellen, was passiert mit dieser Situation im Limmattal, wenn diese Strassen dann fertig gebaut sind.

Als Präsident der Planungsgruppe Limmattal möchte ich Ihnen sehr eindringlich sagen: Wir haben uns nichts vorzuwerfen, wir hätten den Modalsplit nicht berücksichtigt. Gerade wir haben uns das nicht vorwerfen zu lassen, Matthias Gfeller. Wir haben eine Stadtbahn, die wir Ihnen im Richtplan vorlegen. Ich hoffe, Sie sind dann so weit bereit, diesen Richtplaneintrag so zu genehmigen, wie es das gesamte Limmattal gemacht hat. Wir haben klar deklariert, dass mit dieser Stadtbahn ein neues Buskonzept im Limmattal erstellt werden kann. Im Limmattal findet heute schon über weite Strecken im Quellverkehr ein

Viertelstundentakt im Busverkehr statt. Wir kommen nicht an der Tatsache vorbei, dass das Limmattal ein Wachstumspotenzial hat, so, wie das beim Glatttal ebenfalls der Fall ist. Aber wir können auch nicht die Augen davor verschliessen, indem wir hier nun einfach nichts tun wollen. Wenn die Stadt Zürich nicht zur Kenntnis nehmen kann – ich spreche nicht von allen Politikern in Zürich, die meisten haben es momentan begriffen –, dass wir den Verkehr nicht reduzieren können in Richtung Stadt, dann hat es damit zu tun, dass wir die Funktion der Nordumfahrung nicht mehr ausnutzen können. Seinerzeit, als der Gubristtunnel erstellt wurde, habe auch ich selber mit Freude diese Nordumfahrung in die Stadt Zürich benutzt. Heute kann ich sie aber nicht mehr auch nur ansatzweise benützen, denn ich bleibe ganz bestimmt innerhalb dieser kurzen Strecke stecken und bin über Höngg, Schlieren, am Gaswerk vorbei wieder schneller in Unterengstringen als damals, als ich kurz nach der Eröffnung noch aussen herum fahren konnte. Diese Nordumfahrung erfüllt ihre Funktion nicht mehr, weil der Durchgangsverkehr derart stark geworden ist, dass wir darauf gar nicht Platz haben. Mit den Verkehrssteuerungen, die wir zusammen mit dem Kanton – mit sehr viel Skepsis, aber immerhin – begleitet und für die wir uns immer wieder auch eingesetzt haben, haben wir nur erreicht, dass es auf der Autobahn nicht zum Zusammenbruch kommt, mehr nicht! Der Rest weicht aus und geht auf unsere Kantonsstrasse und fährt durch unsere Dörfer.

Wenn wir vor all diesen Argumenten die Augen verschliessen und uns nicht klar hinter die Forderung stellen – auch gegenüber dem Bund –, dass diese Strasse oberste Priorität hat, dann haben wir in Sachen Verkehrspolitik rund um die Stadt Zürich überhaupt nichts Konstruktives mehr zu leisten. Ich bitte Sie dringend, dieses Postulat hier zu unterstützen, wie es die Regierung ja auch entgegennehmen will. Ich danke Ihnen.

Ueli Keller (SP, Zürich): Für die SP-Fraktion kann ich Ihnen mitteilen, dass wir das Postulat ablehnen. Zum einen ist nicht ersichtlich, inwiefern ein Postulatsauftrag den Regierungsrat dazu bringen würde, irgendetwas anderes zu tun, als er ohnehin bereits macht. Insofern ist dieses Postulat genau so überflüssig wie so manch anderer der im Zusammenhang mit Strassen- und Tunnelbauten von Ihrer Seite eingereichten Vorstösse. Diese beschäftigen ein bisschen die Verwaltung und den

Kantonsrat und ansonsten kommt nicht viel Schlaues dabei heraus. Zum andern kann man anhand dieses Vorstosses diskutieren, welche verkehrspolitischen Forderungen denn in Bern vorgebracht werden sollen und wie dies zu geschehen hat. Auch aus dieser Sicht kommen wir nur zu einer Ablehnung des Postulates. Einfach nach dem Strickmuster aus dem letzten Jahrtausend, mehr von dem zu fordern, was bereits die bisherigen Probleme verursacht, ist doch ziemlich unüberlegt. Und die Liste der Strassen, die Willy Haderer aufgezählt hat, welche dazu führen, dass das Limmattal von Verkehrsüberschwemmung bedroht ist, ist ja eindrücklich.

Mehr Strassen ergeben mehr Verkehr! Der aktuellste Beleg für diese Tatsache ist die der Eröffnung der dritten Röhre am Bareggunnel. Statt die Voraussetzung für noch mehr Lärm- und Luftbelastungen zu schaffen, ist die Regierung in der Pflicht, denke ich, dafür zu sorgen, dass die geltenden Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes und des Kyoto-Protokolls eingehalten werden, und zwar subito! Weiterhin auf erdölbasierende Mobilität zu setzen, ist angesichts des absehbaren Endes der Ölvorräte ökonomisch unklug, angesichts der CO₂-Konzentration in der Atmosphäre und der Klimaerwärmung ökologisch gesehen falsch und angesichts der katastrophalen gewalttätigen Auseinandersetzungen in fast allen Ölfördergebieten auch sozial nicht zu verantworten.

Auch die Vorgehensweise beim Stellen von verkehrspolitischen Forderungen in Bern muss eine andere sein. Wir haben es hier ganz eindeutig mit einem Agglomerationsverkehrsproblem zu tun und es ist auch im Rahmen eines zürcherischen Agglomerationsprogramms für Siedlung und Verkehr zu lösen. Was andere Kantone bereits sehr übersichtlich und fortschrittlich zusammengestellt und beim Bund eingereicht haben, hat im Kanton Zürich lange auf sich warten lassen. Die Anforderungen an ein solches Programm und insbesondere an die finanziellen Beiträge hat – gestützt darauf – der Bund ganz deutlich formuliert. Diese sehen wir im vorliegenden Programm des Kantons Zürich noch nicht in der notwendigen Klarheit erfüllt.

Zu diesen Grundanforderungen gehört: dass die Partizipation gewährleistet ist und insbesondere auch die Bevölkerung miteinbezogen wird, dass für heute und morgen die Entwicklung der Siedlungen, des ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs ganzheitlich miteinbezogen wird, dass alle Massnahmenbereiche untersucht werden und die Wechselwirkungen zwischen Verkehr und

Raumplanung aufgezeigt werden. Dabei werden unter anderem auch Massnahmen zur Beeinflussung der Nachfrage verlangt, zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und der konsumierten Mobilität. Es sind die Auswirkungen und die Kosten transparent aufzuzeigen. Es reicht heute eben nicht mehr, einfach möglichst umfangreiche Wunschlisten nach Bern zu reichen und sich dort kostenintensive Stauumlagerungsprojekte finanzieren zu lassen. Gemäss Angaben im Strassenbauprogramm kostet allein die Renovation der beiden bereits bestehenden Röhren am Gubrist nach nur 20 Jahren Betriebszeit über 400 Millionen Franken. Haben Sie eigentlich einmal ausgerechnet, was eine einzige Durchfahrt durch diesen Tunnel kostet, wenn Sie noch die Zinsen der damaligen Baukosten und die täglich anfallenden Kosten für Betrieb, Unterhalt, Überwachung, Energie dazuzählen? Nebst diesen schon exorbitanten Kosten kommen noch die schwer bezifferbaren Schäden an Gesundheit und Umwelt dazu. Ich gehe davon aus, dass eine solche Renovation à 400 Millionen Franken nicht nur einmalig, sondern periodisch alle 20 Jahre anfällt, und finde es erstaunlich, dass das auf bürgerlicher Seite nie ein Thema ist.

Und als Letztes noch: Bei der Ausschreibung der Ingenieurarbeiten für die dritte Röhre am Gubristtunnel wurde bereits schon darauf aufmerksam gemacht, dass auch die Platzierung einer vierten Röhre zu berücksichtigen ist. Dies alles zeigt ja eigentlich, wohin die Reise geht und wie wenig überlegt die ganze Geschichte ist.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Bereits vor dem Ausbau der Baregg-Tunnel-Röhren war voraussehbar, dass der Verkehr auf dem Autobahnabschnitt durch das Limmattal und den Gubrist stark zunehmen wird. Nach der Eröffnung der dritten Baregg-Röhre ist diese Verkehrszunahme, wie zu erwarten war, auch eingetroffen. Die Tendenz ist stark steigend. Die entsprechenden Verkehrszahlen wurden deshalb in den Medien auch ausführlich kommentiert. Wird die Kapazitätsgrenze des Gubrists erreicht, entsteht Stau. Viele Automobilisten suchen Ausweichmöglichkeiten durch die Limmattaler Gemeinden; Willy Haderer hat das ja ausführlich räumlich geschildert. Das Limmattal wird einmal mehr mit zusätzlichen Emissionen belastet.

Dem ist mit dem Bau der dritten Gubrist-Röhre rasch Abhilfe zu schaffen. Freuen würde ich mich, wenn gleichzeitig eine Ausweitung des Tropfenzählersystems über die Kantonsgrenze hinaus in Angriff ge-

nommen würde. Ein entsprechendes Angebot hat der Aargauer Baudirektor Peter C. Beyeler in Dietikon ja bereits abgegeben, Baudirektorin Dorothee Fierz.

Zurück zum Kernanliegen. Die CVP wird das Postulat einstimmig unterstützen.

Peter Weber (Grüne, Wald): Die Postulanten glauben, dass der prekären Verkehrssituation beim Gubristtunnel nur mit einer dritten Röhre Abhilfe geschaffen werden kann. Sie benennen in ihrer Situationsanalyse auch klar ihr Vorbildtunnel, nämlich den Baregg, welcher im Jahr 2004 auf sieben Spuren ausgeweitet werden durfte. Ich kann diese Denkweise nur mit einem Pingpongspiel vergleichen, das zurzeit den Spielstand von sieben zu vier aufweist und selbstverständlich erst bei 15 Spuren den Sieger kennt. Dabei kommt mir ebenso das Dominospiel in den Sinn, wo es vergleichsweise darum geht, auf möglichst raffinierte Art den Stau oder das Chaos von einer Seite auf die andere – oder besser – auf beide Seiten kippen zu lassen. Bei diesem Spiel verwenden Kinder wie Erwachsene leichte Bälle und Figuren.

Im Vergleich dazu wollen aber die Postulanten mächtige Baumaschinen von Tunnelneubau zu Tunnelneubau gewinnbringend verschieben. Als Handlungsalternative kennen wir Grünen sanftere Spielzeuge, Denk- oder Lösungsansätze, nämlich die der nachhaltigen Mobilität. Ich habe Verständnis, wenn Sie darüber nichts hören wollen. Sie fordern ja partout eine dritte Röhre, welche nebenbei gesagt 700 Millionen Franken Steuergeld verschlingen soll. Es stimmt, im Agglomerationsverkehr besteht Handlungsbedarf. Zunehmende Staus auf der Strasse und die Überschreitung von Luft- und Lärmgrenzwerten kennzeichnen die heutige Situation. Drei Thesen in Ergänzung zu Matthias Gfeller:

Erstens: Um alle Verkehrsträger, basierend auf ihren ökologischen und ökonomischen Vorteilen, abstimmen zu können, müssen sie diversifiziert eingesetzt werden; das beim öffentlichen und privaten Verkehr auf der Strasse, beim öffentlichen Verkehr auf der Schiene und beim Fuss- und Veloverkehr.

Zweitens: Die Siedlungspolitik, die massiv gefährdet ist, muss die heutige Verkehrspolitik viel enger auf die Raumplanung der Kantone, hier am Beispiel von Zürich und Aargau, abgestimmt werden.

Drittens: Schliesslich verlangt das UVEK ganz deutlich, dass der Agglomerationsverkehr besser auf die übergeordneten nationalen Ver-

kehrnetze, also das Bahnnetz und das 14-mal längere Strassennetz, abgestimmt werden soll. Beim dritten Punkt kommt mir das Referat von Peter Schütz, Leiter der Verkehrsplanung im Kanton Aargau, in den Sinn. Er appellierte am 1. Dezember 2005 an die Adresse der Politiker, gemeint waren wir Mitglieder der Kommission für Planung und Bau, Zitat: «Es kann ja nicht so weitergehen, dass wir einen Umfahrungsring an den andern hängen. Schauen wir die Situation am neuen Baregg und die Umfahrung Neuenhof an, dann müssen wir uns ernsthaft über verkehrspolitische Handlungsalternativen Gedanken machen. Die Spurenbilanz geht nicht auf, unabhängig davon, wie die Spuren addiert und subtrahiert werden. Im Übrigen zeigt die Erfahrung, dass die Realität anders aussieht, als man annimmt. Neue Strassen und Kapazitätsausbauten sind schneller und attraktiver. Es entstehen Fahrten, die bisher nicht entstanden sind. Der Baregg wurde sehr schnell nach seiner Inbetriebnahme überlastet. Die Belastungsentwicklung ist horrend. Mit 133'000 Fahrzeugen pro Tag sind wir bereits fast wieder an der Kapazitätsgrenze angelangt. Schliesslich entspreche nicht alles einer Notwendigkeit, in dieser Generation alles zu entscheiden. Es sei keinerlei Eile angesagt.» Ende des Zitates von Peter Schütz.

Die ultimative Forderung nach dem Bau einer dritten Tunnelröhre beim Gubrist wird von uns Grünen abgelehnt. Folgerichtig wollen wir ebenso, dass dieses Vorhaben, Objekt-Nummer 12, als Eintrag im Verkehrsrichtplan gestrichen wird. Die Realisierung dieses Vorhabens hätte mit Sicherheit eine massive Verkehrszunahme zur Folge. Diese Verkehrsüberlastungen sind Verursacher der Verschlechterung der Luftqualität insbesondere im Norden und Nordosten der Stadt und Agglomeration Zürich. Wir alle realisierten in den vergangenen Wochen des vergangenen Januars – da müssen Sie mir Recht geben –, dass wir die Luft nicht weiterhin ungehemmt verdrecken können. Es wäre geradezu ein absurdes Signal aus dem Zürcher Kantonsparlament, wenn die Mehrheit die Forderung nach einer dritten Röhre unterstützt, um der Bevölkerung in Zürich Nord zu signalisieren, dass ihre Bedenken ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Willy Furter (EVP, Zürich): Die Inbetriebnahme der drei Baregg-Röhren hat die Verkehrssituation im Limmattal und im Furttal tatsächlich wesentlich verschärft. Die Verkehrslenkung, das Tropfenzählersystem, kann zwar eine gewisse Entlastung bringen, kann aber das Prob-

lem überhaupt nicht lösen. Verkehrsverlagerung sei möglich, sagt Matthias Gfeller. Meint er wohl die Verlagerung durch die Dörfer des Furttals oder auf die Strecke Weiningen–Regensdorf, wie das Willy Haderer erwähnt hat? Die Bewohnerinnen und Bewohner dieser Dörfer hätten daran sicher keine Freude. Wenn man die äussere Nordumfahrung zwischen Wettingen und Winterthur direkt vorher bauen könnte, könnte man ja noch auf diesen Ausbau des Gubristtunnels verzichten. Aber diese äussere Achse ist noch in weiter Ferne, wenn sie überhaupt jemals gebaut werden kann. Der Ausbau des Gubristtunnels ist mit hoher Priorität anzugehen.

Ich bin dem Regierungsrat dankbar, dass er bereit ist, dieses Postulat entgegenzunehmen, und empfehle Ihnen, das Postulat zu überweisen.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Lieber Stadtrat Matthias Gfeller, es wäre eigentlich interessant, Ihre Rede in einem Jahr zu hören, wenn Sie ein Jahr lang in einer Exekutiven eingebunden wären und nicht von aussen philosophieren könnten. Der Anlass zur Einreichung dieses Postulates war die erneute Überprüfung der Prioritäten im Nationalstrassenbau. Und Ueli Keller und Peter Weber, der Bau der dritten Röhre am Gubrist ist die logische Konsequenz nach der Eröffnung des Gesamtbauwerks am Baregg und duldet keinen Aufschub. Die eingeleiteten Massnahmen des Tiefbauamtes vermögen wohl die Auswirkungen im Limmattal zu vermindern, bleiben aber letztendlich Symptombekämpfung. Weiningen, als eine der Standortgemeinden, steht voll hinter dem Ausbau des Gubrists. Er sichert uns nach dessen Eröffnung Wohnqualität, auch wenn bis zu diesem Zeitpunkt noch einiges Wasser die Limmat herunterläuft und während des Baus nicht wenige Unannehmlichkeiten in Kauf genommen werden müssen.

Streichkonzerte, wie sie Marcel Burlet vor dem Rathaus inszeniert hat, sind eine gute Sache, wenn man sie in Musse geniessen kann und wenn sie nicht das Strassenbauprogramm betreffen. Mit dem Ausbau des Gubrist unterstützen Sie die Erhaltung der Wohnqualität im Limmattal. Und wenn ich heute Morgen Ihre Voten gehört haben, wo Sie von Lebensqualität in Schwamendingen gesprochen haben mit der Einhausung, da stehe ich voll dahinter. Aber ich denke, was in Schwamendingen recht ist, soll im Limmattal billig sein. Ich hoffe und ich wünsche und ich fordere Sie auf, dieses Postulat zu unterstützen. Ich danke Ihnen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Ich bin nicht der einzige in diesem Rat, dem solche Postulate regelmässig auf die Nerven gehen, so dass man auf die Palme kommt und Puls 180 kriegt. Speziell der letzte Satz des Postulates – und auch Willy Haderer singt hier an dieser Stelle wieder das Hohelied und leider auch -leid des Strassenbaus. Liebe rechte Ratsseite, bauen Sie noch mehr Strassen und Sie werden auch noch mehr Verkehr ernten; Sie wissen das. Ich frage mich einfach, ob Sie nicht gehört haben von all diesen Erfahrungen, Zeitungsartikeln seit dem Ausbau der zusätzlichen Röhre am Baregg. Vor gut elf Monaten stand doch da in der Presse: «Prognose für 2001 im Verkehrsvolumen bereits erreicht» oder «Engpässe im Strassennetz als Dauerproblem», «20 Prozent mehr Verkehr am Baregg nach dem Ausbau».

Der schnelle Ausbau einer dritten Röhre tönt verlockend am Gubrist. Regelmässig fordern dies SVP und FDP, das wissen wir. Ich frage mich einfach: Wie viele Nadelöhre sollen wir denn noch beseitigen, um festzustellen, dass das nächste Nadelöhr in ganz unmittelbarer Nähe liegt? Es gibt ganz viele Engpässe. Wie viele müssen wir noch ausbauen, bis Sie merken, dass eben das Problem so nicht gelöst werden kann? Wir haben das vorhin gehört.

Die SP fordert auch mehr Mobilität, aber nicht auf der Strasse! In den Köpfen fordern wir mehr Mobilität. Das heisst, dass Sie endlich intelligentere Lösungen präsentieren hier, als nur Strassen ausbauen. Verkehrsprobleme mit Strassenausbau lösen ist für mich wie Christentum mit Hölle: Es funktioniert nicht! Ich staune nicht, dass aus der Limmattalgemeinde Weiningen wenig Opposition kommt. Dort ist die dritte Röhre mit flankierenden Massnahmen gut abgesetzt. Am Ostportal auf Regensdorfer Seite sind diese Probleme nicht so gut gelöst. Die Autobahn benötigt dort einen grossen zusätzlichen Landbedarf. Das anschliessende Schutzgebiet von nationaler Bedeutung, eben die Katzenseen, und auch die Bevölkerung rund um die N20 müssen ebenfalls mit flankierenden Massnahmen geschützt werden. Mir wäre lieber gewesen, SVP und FDP hätten hier gefordert, dass man einen Teil der N20 im Gebiet Regensdorf–Zürich–Affoltern überdeckt, damit diese Bevölkerung und Schutzgebiete wirklich geschützt werden. Uns Bewohnern des Furttals wurde damals nach der Eröffnung der Gubrist-Röhre versprochen, dass wir dann keine Staus mehr hätten. Vor zwei Jahren haben die Staus im Dorf, in Regensdorf und in Watt, wieder be-

gonnen. Wieder die neuen Versprechungen, dass dann mit dem sechspurigen Ausbau alle Verkehrsprobleme gelöst würden. Sie wissen aber, in wenigen Jahren werden wir wiederum an neue Kapazitätsgrenzen stossen.

Darum ist dieses Postulat überflüssig wie auch der Ausbau des Gubrist auf sechs Spuren.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Mir geht es wie Marcel Burlet: Auch ich ärgere mich jedes Mal wieder grün und blau bei dieser Art Debatte. (*Heiterkeit auf der rechten Ratsseite.*) Willy Haderer und seine Autofreunde stimmen jedem Ausbau einer Strasse oder eines Tunnels immer zu. Sie sind für den Üetliberg, sie sind für das Knonaueramt, sie sind für den Baregg und nachher stehen sie da und weinen, weil tatsächlich passiert, was alle vorher schon wissen, nämlich: Es gibt noch mehr Verkehr! Das geht doch einfach nicht in die Köpfe rein, dass wir da etwas ändern müssen. Ich habe überhaupt kein Verständnis mehr. Und wenn jetzt die CVP auch noch mitmacht im selben Autofahrer-Kuchen, dann ich es schon gar nicht mehr glauben. Wenn wir die Lebensqualität in diesem Kanton erhalten wollen, wenn wir den Kindern eine Luft gönnen mögen, die wirklich noch zum Atmen ist, und wenn wir einen Kanton mit Zukunft wollen, dann müssen wir doch einfach aufhören, die Entlastungsstrasse der Entlastungsstrasse des Entlastungstunnels zu bauen. Dann müssen wir jetzt stoppen, und fertig! Etwas anderes fällt mir nicht mehr ein. Ich danke Ihnen.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Es ist erst wenige Jahre her, dass wir am Baregg die dritte Röhre eröffnet haben. Noch ein paar Jahre vorher haben wir alle an verschiedenen Orten lamentiert, dass ständig Staus am Baregg stattfinden. Wir haben die dritte Röhre gebaut und natürlich kennen Sie die Geschichte und auch den Ausgang respektive den Effekt davon. Bei der Eröffnung der dritten Röhre hat der Verkehr um zirka einen Viertel zugenommen. Bereits bei kleinen Störungen kann es heute wieder rasch zu Staus kommen. Das Nadelöhr hat sich verschoben Richtung Zürich Nordring, Richtung Brüttiseller Kreuz als Stichworte. Die Leute sind umgestiegen – zurück vom ÖV aufs Auto. Diese Entwicklung war vorhersehbar und absolut logisch. Wer Kapazitäten schafft, muss sich nicht wundern, wenn sie auch genutzt werden. Auch ich kenne Leute, die sich im Aargau ein Haus gekauft haben nach

der Öffnung der dritten Röhre. Ein wichtiger Grund dafür war auch, dass es jetzt eben wieder einfacher ist, mit dem Auto nach Zürich zu fahren, und dies täglich zur Arbeit. Nebenbei beklagen sich die gleichen Leute, dass sich die Staus auf den Nordring verlagert haben, dass sie dort in Staus stehen, dass sie im Brüttiseller Kreuz im Stau stehen. Wollen wir wirklich so weitermachen? Mit einer dritten Röhre am Gubrist verlief es genau identisch. Wir würden zwar ein Nadelöhr öffnen, aber der Verkehr würde genau so stark zunehmen und der Stau sich verschieben.

Uns Grünliberalen reicht es. Wir müssen dieser schlechten, nicht ziel-führenden Entwicklung Einhalt gebieten – raumplanerisch und mit einer echten Förderung des öffentlichen Verkehrs. Einfach mehr Strassen bauen, löst diese Probleme nicht im Geringsten. Sie werden nur teuer verschoben und es werden teure Steuergelder verschwendet. Und als übles Bild habe ich zum Beispiel Los Angeles vor Augen, wo 12- bis 14-spurige Autobahnen die Landschaft durchschneiden und die Autos trotzdem immer noch stehen.

Wir Grünliberalen werden diesem Postulat bestimmt nicht zustimmen.

Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Nur noch ganz kurz zu Hanspeter Haug. Ich möchte ihn bitten, die Langfristwirkung der Philosophie nicht zu unterschätzen. Namen wie Immanuel Kant oder René Descartes sind heute noch ein Begriff, aber kennen Sie Namen von Verkehrsplanern aus dieser Zeit? Ich glaube kaum. Die Philosophie könnte durchaus dazu führen, ein bisschen nachzudenken, wozu wir diesen Verkehr überhaupt abwickeln. Welcher Verkehr ist nötig? Wo wäre zum Beispiel Transformation von Informationen über das Internet besser angebracht, als von Sitzung zu Sitzung hin und her zu reisen?

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen) spricht zum zweiten Mal: Wir geben uns in verschiedenen Planungsgremien und Fachgremien Mühe, miteinander politisch ins Gespräch zu kommen und Problemlösungen zu erarbeiten. Ich staune dann in einer solchen Debatte hin und wieder, wenn Leute, mit denen ich in solchen Gremien zusammenarbeite, hier solches Zeug erzählen. Solches Zeug, das überhaupt nicht auf Problemanalyse, auf Situationsbeurteilung basiert, sondern einfach politisches Geschwätz ist. Ich muss Ihnen das in dieser Deutlichkeit sagen!

Sie beklagen, dass Zürich nicht in der Lage ist, eine Agglomerationspolitik zu machen. Sie sitzen aber in Gremien wie der RZU (*Regionalplanung Zürich und Umgebung*) mit allen Regionspräsidenten der Planungsgruppen, diskutieren dort mit Fachleuten, mit Planern, mit Leuten aus der Wirtschaft, mit Leuten aus den verschiedensten politischen Gremien und versuchen dort, Lösungen zu erarbeiten. Das Konzept Siedlung und Verkehr – und zwar Siedlung zuerst genannt – von der RZU ist ein solches Resultat. Wir sehen aus diesem Resultat, dass dort in aller Ernsthaftigkeit erarbeitet wurde; über alle Planungsgruppen hinweg, nicht in einem Wettbewerb, sondern in der klaren Meinung, zusammenzuarbeiten und nichts abzuschieben, weder von der Stadt Zürich ins Glatttal oder ins Limmattal noch umgekehrt. Wir sehen, dass Lösungen möglich sind, dass es dazu die Entwicklung der Strassen braucht, daneben aber auch die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. Aus der Situation heraus, dass wir durchs Limmattal im Moment kaum mehr höhere Kapazitäten auf der S-Bahn durchbringen, sind wir auch bereit, eine teure Stadtbahn durchs Limmattal zu beantragen.

Noch aufs Nordportal bezogen, wo gejammert wird, dass dort Schutzgebiete nochmals drangsaliert würden: Gerade dort hat man mit dem Kanton zusammen grosse Anstrengungen unternommen und gerade diese Massnahmen sind es, die die Strasse derart verteuern. Trotzdem stehen wir dahinter, dass die Schutzmassnahmen für dieses Riedgebiet um die Katzensehen herum, welches geschützt werden soll, auch mit dem Strassenausbau durchgeführt werden.

Ich möchte Sie bitten, der politischen Vernunft ins Auge zu sehen und hier klar und eindeutig ein Verdikt zu stellen und diesen Gubristausbau nun definitiv und schnell zu genehmigen; das ist auch gegenüber dem Bund nötig, der uns in Zürich immer wieder bei solchen Vorhaben Steine in den Weg legt, sogar bei ÖV-Projekten.

Regierungspräsidentin Dorothee Fierz: Obwohl Sie nun so viel Zeit in die Diskussion dieses Postulates investiert haben, muss ich Ihnen sagen: Ob Sie zustimmen oder nicht, das Rad der Zeit können Sie nicht mehr zurückdrehen. Das Postulat ist nämlich schon längst überholt. Der Auftrag des Bundes an den Kanton Zürich ist verbindlich und die ganze Projektbearbeitung ist weit fortgeschritten. Wir haben bereits das generelle Projekt erarbeitet; es liegt zur Genehmigung beim Bund. Der Bund wird dieses Projekt bearbeiten, ob der Kantonsrat dieses Postulat

nun unterstützt oder nicht. Wir gehen davon aus, dass das Bundesamt für Strassen das generelle Projekt noch in diesem Quartal zur Genehmigung vorlegen wird. Parallel dazu läuft bereits die Ausarbeitung des Ausführungsprojektes. Dazu haben wir vom Bund ebenfalls grünes Licht bekommen, denn die Zuständigkeit zur Beurteilung, wo im Nationalstrassennetz die Priorität gesetzt wird, liegt beim Bund und nicht beim Kanton Zürich. Es ist unser Auftrag und unser erklärter Wille, im Jahr 2008 mit dem Ausbau zu beginnen, Baubeginn also 2008, Inbetriebnahme 2012. Und das ist nicht nur die Absicht des Zürcher Regierungsrates, sondern auch des Bundesrates. Deshalb muss ich Ihnen die Illusion etwas zerstören und sagen, dass trotz erbittertem Widerstand der linken Ratshälfte diese dritte Röhre mit Sicherheit gebaut wird.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 68 Stimmen, das Postulat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Rücktrittsgesuch von Hans Badertscher, Seuzach, aus dem Kantonsrat

Ratspräsident Hans Peter Frei: Hans Badertscher ersucht auf den nächstmöglichen Termin aus dem Kantonsrat auszutreten. Hat jemand einen Einwand dazu? Dies ist nicht der Fall.

Das Rücktrittsschreiben wird dannzumal verlesen und die Würdigung vorgenommen. Sie haben vom Rücktritt Kenntnis genommen.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Insolvenz des Ferienvereins Poscom**
Interpellation *Theo Toggweiler (SVP, Zürich)*
- **Personalkosten der kantonalen Verwaltung**
Interpellation *Werner Hürlimann (SVP, Uster)*
- **«Public Private Partnership» als Alternativen zu Investitionskürzungen**
Interpellation *Gaston Guex (FDP, Zumikon)*
- **Raumplanerische Grundsätze für landwirtschaftliche Biogasanlagen im Kanton Zürich**
Anfrage *Robert Brunner (Grüne, Steinmaur)*
- **HarmoS und die Einführung der ersten Fremdsprache**
Anfrage *Stefan Dollenmeier (EDU, Rüti)*
- **Regelung der Stellvertretung bei Mutterschaftsurlaub**
Anfrage *Peter A. Schmid (SP, Zürich)*
- **Kostenersatz gemäss Sozialhilfegesetz § 44**
Anfrage *Claudio Schmid (SVP, Bülach)*

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Zürich, den 27. Februar 2006

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 3. April 2006.