


140. Sitzung, Montag, 25. März 2002, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Martin Bornhauser (SP, Uster)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Zuweisung von neuen Vorlagen..... Seite 11659
- Antworten auf Anfragen
 - *Wahl des Rektors der Schule für Drucker-, Gestalter- und Malerberufe*
KR-Nr. 395/2001 Seite 11660
 - *Beschränkung des Transit-Schwerverkehrs in den grenznahen Gebieten*
KR-Nr. 7/2002 Seite 11662
 - *Neue Rahmenbedingungen für den Maximalstandard für Bettenzimmer in der Psychiatrie*
KR-Nr. 9/2002 Seite 11664
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... Seite 11670

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für den zurückgetretenen Werner Scherrer, Uster Seite 11670

3. Massnahmen des Regierungsrates zur Bekämpfung und Ablehnung des Staatsvertrages betreffend Luftverkehr mit Deutschland

Postulat Bruno Dobler (SVP, Lufingen), Rudolf Ackeret (SVP, Bassersdorf) und Hansjörg Fehr (SVP, Kloten) vom 18. März 2002

KR-Nr. 91/2002; Antrag auf Dringlichkeit Seite 11671

- 4. Beitritt des Kantons Zürich zur Interkantonalen Vereinbarung zwischen den Kantonen Glarus, Schwyz, St. Gallen und Zürich über das Linthwerk**
Antrag des Regierungsrates vom 28. Februar 2001 und geänderter Antrag der KEVU vom 22. Januar 2002, **3839a** Seite 11676
- 5. Zusammensetzung der Sachverständigenkommissionen für den Natur- und Heimatschutz, die Denkmalpflege und die Archäologie**
Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 11. Juli 2001 zum Postulat KR-Nr. 243/1998 und gleich lautender Antrag der STGK vom 18. Januar 2002, **3875**.. Seite 11690
- 6. Planungs- und Baugesetz**
(Reduzierte Debatte)
Antrag des Regierungsrates vom 12. September 2001 und gleich lautender Antrag der KPB vom 12. Dezember 2001, **3891** Seite 11693
- 7. Gewerbliche Reklame- und Hinweistafeln**
(schriftliches Verfahren)
Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 19. September 2001 zum Postulat KR-Nr. 65/1998 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 27. November 2001, **3894a**..... Seite 11699
- 8. Raumplanungsbericht 2001**
Bericht des Regierungsrates vom 24. Oktober 2001 und gleich lautender Antrag der KPB vom 12. Dezember 2001, **3906** Seite 11699
- 9. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2002–2004**
Bericht des Regierungsrates vom 21. November 2001 und gleich lautender Antrag der KPB vom 29. Januar 2002, **3920** Seite 11712

Verschiedenes

- Verabschiedung von Karl Hofer, Pressefotograf der NZZ.....Seite 11692
- Neu eingereichte parlamentarische VorstösseSeite 11729

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Überprüfung der Zweckmässigkeit von Fonds**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 351/1999, **3947**

Zuweisung an die Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr:

- **a) Kreditvorlage für die neue S-Bahn-Haltestelle «Töss»**
- **b) «Winti-Bahn» – Aufbau eines innerstädtischen S-Bahn-Systems für den Raum Winterthur (Einrichten von SBB-Durchmesserlinien und Erstellen neuer S-Bahn-Haltestellen)**
- **c) Ausbau der Strecke Winterthur–Bülach auf integralen Halbstundentakt**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zu den Postulaten KR-Nr. 318/1997, 359/1998 und 240/2000, **3952**

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Teilrevision des kantonalen Richtplans (Siedlungs- und Landschaftsplan sowie Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen)**
Beschluss des Kantonsrates, **3953**

Antworten auf Anfragen*Wahl des Rektors der Schule für Drucker-, Gestalter- und Malerberufe**KR-Nr. 395/2001*

Alfred Heer (SVP, Zürich) hat am 17. Dezember 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Die Allgemeine Berufsschule Zürich wird neu in vier Berufsschulzentren gegliedert, was zur Folge hat, dass für diese vier Berufsschulzentren neue Schulleiter zu bestimmen sind. Bei einem Berufsschulzentrum, welches für die Drucker-, Gestalter- und Malerberufe zuständig ist, hat die Aufsichtskommission der ABZ einen externen Kandidaten dem Bildungsdirektor des Kantons Zürich zur Ernennung vorgeschlagen. Die Lehrerinnen und Lehrer dieses neuen Berufszentrums sind völlig perplex über diesen Vorschlag, haben sie sich doch in einer Abstimmung für einen Lehrer aus den eigenen Reihen als Rektor ausgesprochen. Es ist unbestritten, dass dieser die fachlichen und menschlichen Kriterien vollumfänglich erfüllt, um das Amt des Rektors zu erfüllen. Bei der besagten Abstimmung standen vier Kandidaten zur Wahl. Zwei bisherige Lehrer sowie zwei externe Kandidaten, von denen nun der eine der von der Aufsichtskommission vorgeschlagene Kandidat ist. Das Resultat dieser Abstimmung war eindeutig. Der von der Lehrerschaft vorgeschlagene Lehrer erhielt 57 der 68 Stimmen, der andere sich bewerbende Lehrer 6 Stimmen und der nun als Rektor vorgesehene externe Kandidat 5 Stimmen.

Der Vorschlag der Aufsichtskommission an den Bildungsdirektor hat bei den Lehrerinnen und Lehrern verständlicherweise zu grossem Unmut geführt, wurde doch eine demokratische Entscheidung vollständig negiert. Es ist auch fraglich, ob ein externer Kandidat akzeptiert wird. Im Hinblick auf das Prinzip der autonomen Schule (auto = selbst, nomos = Gesetz) ist der Entscheid der Aufsichtskommission sogar eine krasse Verletzung der Autonomie der neuen Berufsschule.

Im Zusammenhang mit dieser Wahl bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Tatsache, dass von der Aufsichtskommission gegen die Lehrerschaft entschieden wurde?
2. Wird der Regierungsrat den Entscheid der Aufsichtskommission hinsichtlich Vorschlag des Rektors für die Drucker-, Gestalter- und Malerberufe hinterfragen, und ist der Bildungsdirektor bereit, eine Delegation der Lehrerinnen und Lehrer anzuhören?

3. Trifft es zu, dass in der Ausschreibung für die Rektorenstelle die Bedingung war, dass die Bewerbenden als Hauptlehrer mbA wählbar sein müssen?
4. Hat der von der Aufsichtskommission vorgeschlagene externe Kandidat eine pädagogische Ausbildung, und wäre er überhaupt als Hauptlehrer mbA wählbar?
5. Falls Frage 4 mit Nein beantwortet wird: Erachtet der Regierungsrat den Vorschlag der Aufsichtskommission nicht als Verstoß gegen Treu und Glauben?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Bildungsdirektion wie folgt:

Laut Bildungsratsbeschluss vom 12. Juni 2001 wird die Allgemeine Berufsschule Zürich (ABZ), die vier Abteilungen umfasst, in vier selbstständige Schulen aufgeteilt. Zur Vorbereitung der Wahl der neuen Rektoren setzte die Aufsichtskommission (AK) der ABZ für jede Abteilung eine Ernennungskommission ein.

Im Stelleninserat für den Rektor der Berufsschule für Drucker-, Gestalter- und Malerberufe (DGM) wurde das Anforderungsprofil wie folgt umschrieben: Führungserfahrung, Durchsetzungsvermögen, fundierte Informatikkenntnisse, Belastbarkeit, Bereitschaft zu überdurchschnittlichen Leistungen und Wählbarkeit als Lehrperson mit besonderen Aufgaben.

Laut § 20 Einführungsgesetz zum Berufsbildungsgesetz (LS 413.31) stellt die AK Antrag an die Wahlbehörde, nachdem sie gemäss Schulordnung den Vorschlag des Konventes eingeholt hat. Wahlbehörde für den Rektor einer kantonalen Berufsschule ist der Bildungsdirektor. Von den 16 eingegangenen Bewerbungen wurden vier in die engere Wahl einbezogen. Zwei davon, ein interner und ein externer Kandidat, gelangten in die engste Wahl. Der Konvent machte von seinem Vorschlagsrecht Gebrauch. Er favorisierte den internen Kandidaten. Die AK stellte Antrag auf Wahl des externen Kandidaten.

Nach Prüfung der Anträge und der eingereichten Unterlagen und nach je einem Gespräch mit den beiden Kandidaten, dem Präsidenten der AK und dem Präsidenten des Konventes wählte der Bildungsdirektor den internen Kandidaten.

Grundsätzlich ist zu bemerken, dass die Wahlbehörde weder an den Antrag der AK noch an denjenigen des Konventes gebunden ist. Die

Antrag stellende AK ihrerseits ist nicht an den Antrag des Konventes gebunden.

Beschränkung des Transit-Schwerverkehrs in den grenznahen Gebieten

KR-Nr. 7/2002

Inge Stutz-Wanner (SVP, Marthalen) hat am 7. Januar 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Im deutschen Klettgau soll voraussichtlich auf den 1. Februar 2002 das Strassenstück vom Grenzposten Wil bis nach Bühl für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen gesperrt werden («Tages-Anzeiger» vom 22. Dezember 2001). Sollte dieses Strassenstück geschlossen werden, resultiert daraus eine sechs Kilometer längere Ausweichvariante über Rafz, Jestetten und Osterfingen SH. Die Deutschen kämpfen zurzeit nicht nur gegen den Fluglärm, sondern auch noch gegen den Schwerverkehr aus der Schweiz. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass Regionen in unserem Kanton (Grenzgebiete wie das Weinland) genauso unter dem zunehmenden, mehrheitlich deutschen Transit-Schwerverkehr leiden, welcher sich auf Nebenstrassen durch Gemeinden wie Trüllikon, Waltalingen und Ossingen zwingt. Der Durchgangsverkehr (Schwerverkehr) müsste aber auf bestimmte Routen beschränkt und direkt vom Zoll her auf die Nationalstrasse geführt werden.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, damit die genannten Dörfer im Weinland vom Durchgangsverkehr entlastet werden können?
2. Ist es möglich, durch eine gute Signalisation an den Zollämtern und eine solide intensive Koordination zwischen den Kantonen Schaffhausen, Thurgau und Zürich den Transit-Schwerverkehr schon frühzeitig auf die Nationalstrasse (A4) zu leiten?
3. Ist der Regierungsrat bereit, mit ähnlichen Sanktionen wie Gewichtsbeschränkungen, analog deutschem Vorbild, den Transit-Schwerverkehr auf den Kantonsstrassen einzuschränken, um damit eine zusätzliche mögliche Lösung zur Begrenzung der Transit-

Lastwagenflut für die Weinländer- und auch weitere betroffene Gemeinden zu erreichen?

4. Ist der Regierungsrat entschlossen, sich schneller als vorgesehen für den Ausbau der A4 einzusetzen, damit durch das vermehrte Verkehrsaufkommen die Sicherheit nicht noch mehr gefährdet wird?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion für Soziales und Sicherheit wie folgt:

Seit dem 1. Februar 2002 ist die Strasse von Bühl (D) bis zur Landesgrenze Schweiz/Deutschland (Zollamt Hüntwangen-Wil ZH) für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen gesperrt. Diese Verkehrsbeschränkung wurde vom Landratsamt Waldshut (D) auf Grund des schlechten Strassenzustandes und der mangelnden Tragfähigkeit des Strassenbankettes erlassen. Die Gewichtsbeschränkung ist damit sachlich begründet. Die Anordnung hat zur Folge, dass die Route für den Schwerverkehr zwischen der Schweiz und dem deutschen Klettgau in beiden Fahrtrichtungen seit dem 1. Februar 2002 über das Zollamt Rafz-Solgen verläuft (Eglisau–Umfahrung Rafz–Zollamt Solgen–Jestetten). Die Kantonspolizei Zürich ist von der deutschen Strassenverkehrsbehörde rechtzeitig über die neue Verkehrsanordnung orientiert worden, sodass im Rafzerfeld die nötigen Anpassungen der Signalisation vorgenommen werden konnten. Die fragliche Massnahme der deutschen Behörden steht nicht in Widerspruch zu unseren Bemühungen, den Schwerverkehr im Rafzerfeld möglichst auf der gut ausgebauten Umfahrung Rafz (HVS Nr. 4) abzuwickeln. Profitieren kann dadurch nicht zuletzt auch die schweizerische Bevölkerung, wird doch damit namentlich die Ortsdurchfahrt von Hüntwangen wesentlich vom Schwerverkehr entlastet.

Diese neue Verkehrsführung im Klettgau und im Rafzerfeld ist nicht mit der Situation im Zürcher Weinland vergleichbar und steht damit auch in keinem direkten Zusammenhang. Beim Schwerverkehr in den erwähnten Dörfern des Weinlandes handelt es sich nicht nur um Durchgangsverkehr, sondern im Wesentlichen um Regionalverkehr. Die verschiedenen Routen des Schwerverkehrs im Weinland wurden in den letzten Jahren wiederholt analysiert. Zusammen mit den Nachbarkantonen Schaffhausen und Thurgau wird mit signaltechnischen Mitteln versucht, den Lastwagenverkehr soweit möglich auf die A4 zu leiten. Mit der Einführung der LSWA besteht für die Transportun-

ternehmen allerdings ein erheblicher Druck, in erster Linie die direkteste Verbindung zum Ziel zu wählen. Tatsächlich weist insbesondere die Ortsdurchfahrt von Trüllikon einen verhältnismässig hohen Anteil an Schwerverkehr auf. Allerdings mangelt es an kurzfristig realisierbaren Alternativen zur heutigen Verkehrsführung in diesem Gebiet. Zum gleichen Ergebnis ist auch die regionale Planungsgruppe Weinland (RPW) gekommen, die sich intensiv mit dieser Problematik auseinandergesetzt hat. Der Verkehrspolizei ist die angesprochene Situation im Weinland bekannt, und es werden auch regelmässige Kontrollen des Schwerverkehrs durchgeführt. Die Möglichkeiten zur Signalisation der A4 als Achse für den Schwerverkehr sind im Wesentlichen ausgeschöpft. Weitergehende Massnahmen, wie beispielsweise eine Sperrung der Ortsdurchfahrt von Trüllikon, würden neben praktischen Problemen (Erschwerung der Warenanlieferung usw.) vor allem die Nachbardörfer Truttikon, Waltalingen und Ossingen umso stärker belasten. Zwangsweise Mittel zur Durchsetzung der Umfahrung des Weinlandes über die A4 stehen von Gesetzes wegen nicht zur Verfügung.

Eine Verbesserung der Verkehrssituation im grenznahen Raum wird die Sanierung der A4 zwischen Andelfingen und Flurlingen bringen, welche den Bau einer vierspurigen Miniautobahn mit einer baulichen Mitteltrennung vorsieht. Damit wird es künftig möglich, bei erhöhter Verkehrssicherheit den Schwerverkehr im Zürcher Weinland noch besser auf der Autobahn (A4) zu kanalisieren. Das Projekt ist derzeit bei der Baudirektion in Ausarbeitung. Sofern keine Verzögerungen im Planungsablauf auftreten und keine Einsprachen gegen das Detailprojekt erhoben werden, kann der für 2004 vorgesehene Baubeginn eingehalten werden.

Neue Rahmenbedingungen für den Maximalstandard für Bettenzimmer in der Psychiatrie

KR-Nr. 9/2002

Käthi Furrer (SP, Dachsen), Markus Brandenberger (SP, Uetikon am See) und Erika Ziltener (SP, Zürich) haben am 7. Januar 2002 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Im Rahmen der Sanierung des Patiententraktes H (Klinik Schlosstal) der Integrierten Psychiatrie Winterthur wurden nach Vorliegen der Projektierung neue Rahmenbedingungen festgelegt. Der Entscheid

der Gesundheitsdirektion, bei der Sanierung von psychiatrischen Stationen überwiegend 3- bis 4-Bett-Zimmer einzurichten, hat weit reichende Folgen für die Qualität der Behandlung, Betreuung und Pflege von Patientinnen und Patienten psychiatrischer Kliniken im Kanton Zürich. Die ohnehin schwierige Situation des Pflegepersonals wird dadurch verschärft. Dies widerspricht den Grundsätzen des vom Regierungsrat genehmigten kantonalen Psychiatriekonzepts.

Wir bitten den Regierungsrat, die sich in diesem Zusammenhang stellenden Fragen zu beantworten:

1. Worauf begründet sich der Entscheid? Sind die Fachleute aus der Praxis (Ärztinnen und Ärzte, Pflegepersonen, Verwaltung, Bereichsleitung, Psychiatrie der Gesundheitsdirektion, Planungsabteilung der Baudirektion) einbezogen worden? Wird der Entscheid von den wesentlichen Gruppierungen beziehungsweise Fachverbänden mitgetragen?
2. Gibt es eine entsprechende Studie oder entsprechende Erfahrungen aus der Praxis, die dem Entscheid zu Grunde liegen oder diesen stützen? Wo ist der Entscheid im Spiegel der internationalen Erfahrungen beziehungsweise der entsprechenden Versorgungsforschung anzusiedeln?
3. Gilt der Standard für sämtliche Betriebe der psychiatrischen Versorgung des Kantons Zürich, für staatliche und private? Ist die im Psychiatriekonzept postulierte Gleichstellung von psychiatrischer und somatischer Versorgung im Kanton tangiert? Ist der Regierungsrat über das wesentliche Präjudiz in der Umsetzung des Psychiatriekonzepts informiert worden?
4. Können im konkreten Fall des Patiententraktes H Investitions- beziehungsweise Folgekosten gespart werden? Wenn ja, wie hoch beziffern sich diese? Gibt es eine entsprechende Kosten-Nutzen-Analyse beziehungsweise Nutzwert-Analyse?
5. Wie werden die Nachteile in der Behandlung, Betreuung und Pflege von Patientinnen und Patienten gewichtet?
6. Welche Folgen ergeben sich daraus für die Umsetzung des kantonalen Psychiatrie-Konzeptes beziehungsweise für das *wif!*-Projekt Integrierte Psychiatrie Winterthur? Ist der in der Pressekonferenz vom 16. November 2001 vorgestellte Integrationsprozess gefährdet?

7. Wie ist der Entscheid im Rahmen des derzeit herrschenden Notstandes in der Akutpsychiatrie und den damit verbundenen Personalproblemen in der Psychiatrie zu verstehen?
8. Wie wurde der neue Bettenzimmerstandard der Psychiatrie den Betroffenen kommuniziert? Sind die entsprechenden Aufsichtskommissionen, die regionalen Psychiatriekommissionen, das Kollegium der psychiatrischen Chefärztinnen und -ärzte sowie die Pflegedienstleiterkonferenz informiert worden?
9. Welches sind die weiteren Betriebe, die unmittelbar vom neuen Bettenzimmerstandard in der Psychiatrie direkt betroffen sind? Wurden diese entsprechend frühzeitig informiert?
10. Ist es im Regierungsrat üblich, dass die einmal festgelegten Planungsseckwerte nach erfolgtem Abschluss der Projektierung wieder rückgängig gemacht werden?
11. Wenn ja, ist sich der Regierungsrat bewusst, dass dadurch weitere und erhöhte Planungskosten entstehen? Und mit welcher Begründung wird er allenfalls gegenüber den Betroffenen die dadurch dem Projekt fehlenden Geldmittel kommunizieren?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Gesundheitsdirektion wie folgt:

Die Frage nach dem zu realisierenden Standard ist bei jedem Bauprojekt von Bedeutung und wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst. Grundsätzlich muss bei jeder Planung die Ausgewogenheit zwischen Erfordernissen der medizinischen Behandlung und Pflege, einer zeitgemässen Ausstattung, baulicher Gegebenheiten, gesetzlicher Rahmenbedingungen und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln berücksichtigt werden. Dies gilt für jeden Betrieb, der einen Um- oder Neubau realisiert. Angesichts des beträchtlichen Spardrucks, dem die Betriebe ausgesetzt sind, kommt der Vermeidung unnötiger Investitionen eine hohe Priorität zu. Dabei stehen vor allem Investitionen ohne wesentlichen Nutzen für die Behandlung der Patientinnen und Patienten oder ohne entsprechende betriebliche Saldoverbesserungen im Vordergrund.

Im Fall des Trakts H der Klinik Schlosstal erfolgte die Planung zusammen mit dem Projektausschuss, bestehend aus Vertretern des Betriebes (Ärzte, Pflegepersonal, Verwaltung, Technischer Dienst), der Baudirektion und der Gesundheitsdirektion. Geplant waren gemäss Vorprojekt fünf Stationen mit je vier 1-Bett-Zimmern und sechs 2-

Bett-Zimmern und je einer integrierten Nasszelle pro Zimmer. Ein solcher Standard steht nicht im Einklang mit den Vorgaben gemäss dem Bundesgesetz über die Krankenversicherung (KVG, SR 832.10) und § 8 der Taxordnung der kantonalen Krankenhäuser (LS 813.111), in der für Allgemeine Abteilungen auch der wirtschaftliche Aspekt im Vordergrund steht und deshalb Mehrbettzimmer, d. h. in der Regel mehr als zwei Betten je Zimmer, erwähnt sind. Davon ausgenommen sind Zimmer für grundversicherte Patientinnen und Patienten, die aus medizinischen Gründen in einem 1-Bett- oder 2-Bett-Zimmer untergebracht werden müssen. Auf Grund der gesetzlichen Vorgaben und des generellen Spardrucks wurde das Vorprojekt daher zusammen mit den Verantwortlichen überarbeitet und weist nach der Überarbeitung folgenden Standard aus:

- 2 geschlossene Akutstationen mit vier 1-Bett-Zimmern (davon zwei mit integrierter Nasszelle) und sechs 2-Bett-Zimmern (davon fünf mit integrierter Nasszelle) sowie
- 3 Normalstationen mit vier 1-Bett-Zimmern (davon eines mit integrierter Nasszelle), drei 2-Bett-Zimmern (davon zwei mit integrierter Nasszelle) und zwei 3-Bett-Zimmern (beide mit integrierter Nasszelle).

Die überarbeitete Lösung weist gegenüber dem ursprünglichen Projekt eine höhere betriebliche Flexibilität und Effizienz auf. Sie trägt sowohl den Bedürfnissen der unterschiedlichen Patienten- und Patientinnengruppen als auch den geltenden Regelwerken Rechnung. Der Projektausschuss ist mit dieser Lösung einverstanden und hat sie am 29. Januar 2002 der Gesundheitsdirektion eingereicht. Die Überarbeitung eines Vorprojekts gehört zum üblichen Planungsverlauf. Mit diesem Vorgehen entstanden keine Planungsmehrkosten, sondern es konnten bei den Investitionen Einsparungen von Fr. 300'000 erzielt werden.

Gemäss dem Bundesgesetz über die Krankenversicherung (KVG) haben sich sämtliche Personen mit Wohnsitz in der Schweiz obligatorisch gegen allfällige aus einer Erkrankung entstehenden Behandlungskosten zu versichern. Über diesen gesetzlich vorgesehenen Schutz hinaus besteht die Möglichkeit, für weitere, nicht durch die obligatorische Versicherung abgedeckte Leistungen einen Versicherungsschutz abzuschliessen (Zusatzversicherungen). Zur Hauptsache handelt es sich dabei um die Privat- und die Halbprivatversicherung.

Der Anteil der Zimmer mit Zusatzversicherten-Standard bemisst sich am Anteil der auf zusatzversicherte Patientinnen und Patienten entfallenden Pflage tage. Von der Regel, wonach Allgemeine Abteilungen nur über Mehrbettzimmer verfügen, kann aus folgenden Gründen abgewichen werden:

- für medizinisch indizierte Fälle (in der Akutsomatik z. B. terminale Patientinnen und Patienten, in der Psychiatrie z. B. Patientinnen und Patienten mit Fremdgefährdungspotenzial);
- aus zwingenden baulichen Gründen (Umnutzungen innerhalb vorgegebener Raumstrukturen).

Die Differenzierung bei der Patientenunterbringung zwischen Grundversicherten- und Zusatzversichertenzimmern ist sowohl in der Gesetzgebung, als auch im kantonalen und nationalen Krankenversicherungs- und Spitaltarifwesen vorgesehen. Im Zusammenhang mit verschiedenen Investitionsprojekten kantonaler und staatsbeitragsberechtigter Betriebe, bei denen beabsichtigt worden war, diese Differenzierung aufzuheben oder zumindest stark zu relativieren, hat die Gesundheitsdirektion Weisungen zu den Zimmerstandards erlassen, die grundsätzlich die Vorschriften der Taxordnung in Erinnerung rufen und die aktuellen Tarifierungsmodelle der Krankenversicherungen widerspiegeln. Eine wesentliche, unbegründete Abweichung bei einzelnen Investitionsprojekten von den genannten Vorgaben würde der Taxordnung zuwiderlaufen und die bestehenden Versicherungsstrukturen unterlaufen. Sie würde auch zu einem unnötigen Ungleichgewicht bezüglich des Angebots und der Attraktivität der verschiedenen Betriebe führen. Die Regeln der Taxordnung gelten unabhängig von der Rechtsform für die gesamte stationäre Gesundheitsversorgung in öffentlichen und öffentlich-subventionierten Spitälern. Sie sind somit sowohl auf akutsomatische als auch auf psychiatrische Einrichtungen anzuwenden.

Der Vergleich mit dem Zimmerstandard anderer Kliniken im Kanton Zürich und in der Schweiz zeigt, dass die gewählte Mischung von Einbett- und Mehrbettzimmern dem üblichen Standard entspricht. Dessen ungeachtet nimmt die Tendenz, ausschliesslich 1-Bett- und 2-Bett-Zimmer zu realisieren, stark zu. Ausländische Standards sind, abhängig vom jeweiligen Typus des Gesundheitswesens, sehr unterschiedlich und wurden daher nicht in die Beurteilung mit einbezogen.

Die Standards in der Psychiatrie können nicht eins zu eins mit denen der Somatik verglichen werden, da der Standard der spezifischen Si-

tuation von Patientinnen und Patienten angepasst werden muss. Dies ist gerade in der Psychiatrie von Bedeutung, wo eine adäquate Raumgestaltung wesentlich zu den für die psychische Genesung notwendigen äusseren Rahmenbedingungen beiträgt. Es gilt zu berücksichtigen, dass in der Psychiatrie die Bettenzimmer nur ein Teil der pflegerisch-therapeutischen Bereiche sind. Der Grösse und Gestaltung der Aufenthaltsräume kommt eine mindestens ebenso grosse Bedeutung zu, da dort wesentliche (gruppen-)therapeutische Prozesse stattfinden. Die Qualität des räumlichen Umfeldes hängt somit nicht allein vom Zimmerstandard, sondern unter anderem von folgenden Faktoren ab:

- Somatik: die durchschnittliche Aufenthaltsdauer beträgt rund 9 Tage, Patientinnen und Patienten sind in der Regel bettlägerig
- Psychiatrie: Die durchschnittliche effektive Aufenthaltsdauer in der Akutpsychiatrie beträgt rund 30 Tage, Patientinnen und Patienten sind in der Regel nicht bettlägerig, Aufenthaltsräume zur Gestaltung der Tagesstruktur sind erforderlich

Ein Vergleich von Stationen verschiedener Betriebe im Kanton Zürich ergibt in Bezug auf die beanspruchten Flächen (ohne Verkehrs- und Konstruktionsflächen) folgendes Ergebnis:

- Somatik: 20–25 m² Nutzfläche pro Bett
- Psychiatrie: 32–48 m² Nutzfläche pro Bett

Die Umsetzung der Grundsätze des Psychiatriekonzepts ist damit gewährleistet. Es ergeben sich aus dieser Praxis keine Nachteile hinsichtlich der Behandlung, Betreuung und Pflege von Patientinnen und Patienten in der Psychiatrie.

Der Notstand in der Akutpsychiatrie ist nicht von baulichen Standards abhängig, sondern von den bereit gestellten Kapazitäten in Akutstationen, vom Personalschlüssel, den Rekrutierungsproblemen beim qualifizierten Personal, der adäquaten Platzierung der Patientinnen und Patienten während der Behandlung und den vorhandenen Angeboten und deren Aufnahmemöglichkeiten nach der Behandlung.

Das Vorprojekt für den Trakt H der Klinik Schlosstal musste unter grossem Zeitdruck erstellt werden. Desgleichen musste die Überarbeitung, vor allem im Interesse des Betriebes, schnell durchgeführt werden. Eine Information der Beteiligten erfolgte bereits am 29. November 2001, d.h. nur einen Monat, nachdem das Vorprojekt erstmals

vom Projektausschuss zuhanden der Gesundheitsdirektion verabschiedet wurde. Die Information zum Planungsstand erfolgt jeweils zuhanden des Projektausschusses und der Verwaltungsdirektion und geht nicht an übergeordnete oder aussenstehende Gremien.

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

- Protokoll der 133. Sitzung vom 4. März 2002, 8.15 Uhr
- Protokoll der 134. Sitzung vom 4. März 2002, 14.30 Uhr
- Protokoll der 135. Sitzung vom 5. März 2002, 16.30 Uhr
- Protokoll der 138. Sitzung vom 11. März 2002, 14.30 Uhr

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für den zurückgetretenen Werner Scherrer, Uster

Ratssekretär Hans Peter Frei: Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrats des Kantons Zürich, Sitzung vom 20. März 2002:

«Ersatzwahl eines Mitgliedes des Kantonsrates. In Anwendung von Paragraf 90 des Wahlgesetzes vom 4. September 1983 beschliesst der Regierungsrat: Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis XII, Uster, für den zurückgetretenen Werner Scherrer, Liste Evangelische Volkspartei, wird als gewählt erklärt:

Heinz Jauch, Kaufmann

Sunnhaldenstrasse 6, 8600 Dübendorf.»

Ratspräsident Martin Bornhauser: Herr Jauch, der Regierungsrat hat Sie als Mitglied des Kantonsrates für gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraf 5 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde zu leisten. Die Tür wird geschlossen. Rat, Pressevertreter und Tribünenbesucher erheben sich.

Ratssekretär Hans Peter Frei verliest das Amtsgelübde: «Ich gelobe als Mitglied dieses Rates, Verfassung und Gesetze des Bundes und

des Kantons Zürich zu halten, die Rechte der Menschen und des Volkes zu schützen und die Einheit und Würde des Staates zu wahren. Die Pflichten meines Amtes will ich gewissenhaft erfüllen.»

Ratspräsident Martin Bornhauser: Herr Jauch, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen «Ich gelobe es».

Heinz Jauch (EVP, Dübendorf): Ich gelobe es.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Herr Jauch, ich danke Ihnen und heisse Sie herzlich willkommen. Sie können Ihren Platz einnehmen. Rat, Pressevertreter und Tribünenbesucher können sich setzen. Die Tür ist zu öffnen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Massnahmen des Regierungsrates zur Bekämpfung und Ablehnung des Staatsvertrages betreffend Luftverkehr mit Deutschland
Postulat Bruno Dobler (SVP, Lufingen), Rudolf Ackeret (SVP, Basersdorf) und Hansjörg Fehr (SVP, Kloten) vom 18. März 2002
KR-Nr. 91/2002; Antrag auf Dringlichkeit

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, bei den eidgenössischen Räten darauf einzuwirken, dass das diskriminierende Abkommen mit Deutschland abgelehnt wird. Die Regierung hat unmissverständlich an die eidgenössischen Räte zu appellieren, dem Vertrag mit dem bekannten Inhalt die Ratifizierung zu verweigern. Die eidgenössischen Räte sind aufzufordern, die Grundsätze der Freizügigkeit und der Gleichbehandlung als Grundlage der internationalen zivilen Luftfahrt mit einem Nein zum Staatsvertrag beizubehalten.

Begründung:

Im Staatsvertrag mit Deutschland sind die deutschen Forderungen daraufhin ausgerichtet, der von den Überflügen nach und von Zürich-

Kloten betroffenen deutschen Bevölkerung einen Schutz angedeihen zu lassen, den weder die schweizerische noch die deutsche Gesetzgebung vorsehen. Überdies erstaunt, dass Deutschland, welches selbst verschiedene Flughäfen im Bereich der Landesgrenzen besitzt, zu einer solchen politischen Massnahme gegenüber der Schweiz greift, mit dem einzigen Ziel, wenige Hundert Bewohner zu schützen und dafür Zehntausende um Zürich zu belasten.

Ein solcher Staatsvertrag ist inakzeptabel, weil die Einschränkungen bei den Nacht- und Wochenendflügen, die Deutschland zugestanden würden, den Flughafen Zürich gegenüber deutschen Flughäfen massiv diskriminieren würden.

Aber auch die schweizerische Bevölkerung, die im Einzugsbereich des Flughafens Zürich lebt, würde gegenüber der zahlenmässig weit weniger ins Gewicht fallenden süddeutschen Anwohnerschaft durch die einseitige Umverteilung des Fluglärms noch mehr benachteiligt. In Anbetracht der zusammenwachsenden Wirtschaftsräume Europas müssen die Frage der Lärmbelastung grenzüberschreitend und überregional gelöst und die Betroffenen unabhängig des Staats- oder Kantonsgebietes gleich behandelt werden.

Der Staatsvertrag benachteiligt und diskriminiert die Schweizer Luftfahrt nachhaltig und einseitig. Es ist ungerecht und für die Schweiz diskriminierend, wenn Deutschland gegenüber der Schweiz Forderungen aufstellt, welche es im eigenen Land nicht anwendet.

Der Staatsvertrag ist einmalig auf der Welt. Flughäfen wie Luxemburg oder Singapur könnten bei gleicher Auslegung nicht mehr angefliegen werden.

Der Flughafen Zürich hat für unser Land und seine Wirtschaft grosse Bedeutung und schafft ihr den Anschluss an den Weltluftverkehr. Nicht nur die Region Zürich, sondern die ganze Schweiz und die deutsche Grenzregion sind von seiner konkurrenzfähigen Funktion abhängig.

Begründung der Dringlichkeit:

Da der Staatsvertrag schon im Sommer zur Behandlung in den eidgenössischen Räten kommen soll, ist es wichtig, dass der Regierungsrat in der noch verbleibenden Zeit aktiv die Interessen des Kantons Zürich und – aufgrund der volkswirtschaftlichen Bedeutung – die der ganzen Schweiz wahrnimmt und die ablehnende kantonale Stellungnahme klar zum Ausdruck bringt.

Bruno Dobler (SVP, Lufingen): Im Postulat wird der Regierungsrat aufgefordert, auf die eidgenössischen Räte einzuwirken. Das diskriminierende Luftverkehrsabkommen mit Deutschland soll abgelehnt und dem Vertrag mit dem bekannten Inhalt die Ratifizierung verweigert werden. Der Regierungsrat ist damit auch aufgefordert, die Regierungen der anderen Kantone auf die Problematik der einseitigen Diskriminierung aufmerksam zu machen und auf die gesamtschweizerisch ablehnende Haltung zum Staatsvertrag hinzuwirken. Die Zeit ist knapp. Dieses Postulat ist deshalb nicht nur nötig, sondern auch dringlich zu erklären. Der Staatsvertrag benachteiligt und diskriminiert unsäglich die schweizerische Bevölkerung und die schweizerische Luftfahrt nachhaltig und einseitig. Es ist ungerecht und für die Schweiz ein Affront, wenn Deutschland gegenüber der Schweiz Forderungen aufstellt, die es im eigenen Land nicht anwendet.

Die Begründung zur Dringlichkeit: Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) berät den Staatsvertrag mit Deutschland am 29. und 30. April 2002. Der Nationalrat behandelt das Geschäft als Erstrat im Sommer. Der Ständerat folgt dann in seiner Herbstsession. Weil die Zeit so knapp ist, soll der Regierungsrat in der noch verbleibenden Zeit zielgerichtet auf die Interessen der schweizerischen Bevölkerung – und der Bevölkerung des Kantons Zürich im Besonderen – auf die Bundesparlamentarier einwirken. Dabei hat der Regierungsrat auf Grund der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Luftverkehrs die ablehnende kantonale Haltung auf allen geeigneten Kanälen klar zum Ausdruck zu bringen. Es kann nicht sein, dass im Staatsvertrag mit Deutschland die deutschen Forderungen daraufhin ausgerichtet sind, der von den Überflügen nach und von Zürich-Kloten betroffenen deutschen Bevölkerung einen Schutz angedeihen zu lassen, den weder die schweizerische noch die deutsche Gesetzgebung vorsieht.

Ich wünsche und gönne unserem Regierungsrat – und vor allem aber unserer Bevölkerung, auch der von Zürich – in dieser Sache den absoluten Erfolg. Gerne hoffe ich, dass sich nicht Ähnliches wiederholt – ich spreche von den Kasinos, wo unsere Regierung von Bund und Kantonen im Regen stehen gelassen worden ist. Unterstützen Sie die Dringlichkeit dieses Postulates!

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Der Staatsvertrag, der Gegenstand dieser Debatte ist, wurde in seinen Details am 23. April 2001 bekannt und

war daraufhin Gegenstand heftiger Kontroversen – unter anderem auch einer Fraktionserklärung der SP-Fraktion am 7. Mai 2001. Am 4. September 2001 fand die letzte Runde von Bundesrat Moritz Leuenberger in Bonn statt. Der Regierungsrat hat in seinen Verlautbarungen zwar immer wieder Kritik an den einschneidenden Bedingungen geäußert, aber erklärt, der Kanton Zürich könne mit dem Abkommen leben. Indirekt teilt er damit die Einschätzung des Bundesrates. Dieser schätze nämlich ein, dass die Risiken eines vertragslosen Zustandes als höher einzuschätzen seien wie der Preis, den die Schweiz für den Vertrag zahlen müsse. Die «Unique» andererseits – und das hat uns ja immer wieder verwirrt – hat eine genau umgekehrte Haltung eingenommen. Die Position der SVP des Kantons Zürich, wie auch der SVP Schweiz, zum Staatsvertrag war von Anfang an ablehnend und hat sich seither weder verändert noch inhaltlich angereichert. In schlechter Erinnerung ist uns insbesondere das Communiqué vom 4. September 2001, das unter Bruch des Kollegialprinzips auch von den Regierungsräten der SVP unterzeichnet wurde, die damit dem eigenen Kollegium in der Rücken geschossen haben. Insofern ist die einzige Begründung für die Dringlichkeit des Postulats darin zu sehen, dass die SVP geschlagene neun Monate Winterschlaf gehalten hat und heute – nach der Niederlage bei der UNO-Abstimmung – wieder ein bisschen aussenpolitischen Wahlkampfstoff benötigt.

Die SP-Fraktion hat den pragmatischen Ansatz des Regierungsrats in seinen Beschlüssen zur Flughafenpolitik im August 2000 begrüßt. Diese Ansätze waren auch die Basis für die erfolgreichen Verhandlungen mit Deutschland. Sie hält deshalb nichts davon, dem Regierungsrat mit dieser künstlichen SVP-Dringlichkeit wieder in den Rücken zu fallen, und lehnt den Antrag auf Dringlichkeit einstimmig ab.

Hans Jörg Fischer (SD, Egg): Die Dringlichkeit dieses Postulats ist klar zu unterstützen, weil dieser Staatsvertrag schon im Sommer zur Behandlung in den eidgenössischen Räten kommen soll. Dieser Staatsvertrag ist unter anderem für die Wirtschaft der Schweiz von grosser Bedeutung. Daher soll der Regierungsrat des Kantons Zürich frühzeitig darauf hinwirken, dass dieser schlechte Vertrag abgelehnt wird.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Wenn ich mich recht erinnere, hat die Bundesrepublik Deutschland diese Verwaltungsvereinbarung just ei-

nen Tag nach der Abstimmung über die bilateralen Verträge gekündigt – einen Tag nach der Abstimmung über die bilateralen Verträge, in denen auch ein Luftverkehrsabkommen enthalten ist! Der neue Vertrag – so wie es gesagt wurde – diskriminiert die Schweiz. Das sagt auch der Regierungsrat. Ich meine, dass dieses Postulat nicht ganz stubenrein ist, wenn man es formell gemäss dem Kantonsratsgesetz anschaut. Aber es ist dringlich.

Der Regierungsrat hat wie so oft dazu geneigt, keine eigene Meinung abzugeben. Er hat sich seinerzeit sehr gewunden geäussert. Ich habe das Datum 5. September 2001 genannt, wo sich der Regierungsrat geäussert hat, ein unbefriedigender – unbefriedigender! – Staatsvertrag sei besser, als gar keiner. Er hat den Staatsvertrag also als unbefriedigend eingestuft. Eine solche Haltung, dass man sagt «ja, lieber etwas Schlechtes, als gar nichts» ist zumindest für mich unerträglich. Es steht ja schon in der Bibel: «Eure Rede sei Ja, Ja, Nein, Nein!» Aber so irgend etwas dazwischen oder gar nichts zu sagen – wie etwa beim Budget – ist für mich nachgerade unerträglich.

Der Bundesrat hat wie so oft in seiner Politik die Probleme nicht gelöst. Er hat sie eigentlich umgangen. Er ist ihnen aus dem Weg gegangen. Es ist deshalb nach unserer Meinung dringlich, dass über dieses Thema hier geredet wird, so dass ein starkes Signal der Regierung oder zumindest des Kantonsrates nach Bern gehen wird, wie die Zürcher Bevölkerung, die wir vertreten, hier denkt. Ich bitte Sie, die Dringlichkeit zu unterstützen.

Thomas Heiniger (FDP, Adliswil): Es handelt sich um eine zeitliche Dringlichkeit im wahrsten Sinne und um eine inhaltliche Wichtigkeit. Wenn Möglichkeit besteht zur Einwirkung, dann besteht sie jetzt eben noch. Und Einsicht soll nicht bestraft werden. Erneute Prüfung ist nicht verboten. Die Zeit zur Behandlung des Postulates ist knapp. Deshalb ist es dringlich zu erklären. Die FDP-Fraktion unterstützt die Dringlichkeit.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Die EVP-Fraktion wird die Dringlichkeit dieses Postulats mehrheitlich unterstützen, auch wenn damit zu rechnen ist, dass wir uns auf einen juristischen Hosenlupf einlassen und dabei später möglicherweise noch schlechtere Bedingungen haben. Trotzdem dürfen wir das Gefühl weiter Teile der Bevölkerung, über den Tisch gezogen zu werden, nicht leicht nehmen. Das erklärt

11676

auch, weshalb wir zum Teil hinter dieser Dringlichkeit und hinter dem Postulat stehen.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 100 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 für heute erledigt.

4. Beitritt des Kantons Zürich zur Interkantonalen Vereinbarung zwischen den Kantonen Glarus, Schwyz, St. Gallen und Zürich über das Linthwerk

Antrag des Regierungsrates vom 28. Februar 2001 und geänderter Antrag der KEVU vom 22. Januar 2002, **3839a**

Eintreten

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Es bebte ein bisschen im Sitzungszimmer der KEVU, als Kaspar Rhyner, der Präsident der Eidgenössischen Linthwerke, mit lauter Stimme und unverkennbarem Glarner Dialekt die Geschichte der Linthwerke erzählte, welche im Jahre 1823 so richtig begann. Damals übergab die Tagsatzung das Werk den Kantonen Zürich, St. Gallen, Glarus und Schwyz zu treuen Händen. Es sei ein grosser Akt freundeidgenössischer Solidarität gewesen, dass sich der Kanton Zürich am Linthwerk beteiligt habe. «Wir Glarner anerkennen dankbar, dass Zürich dabeibleibt», waren die Worte des Präsidenten, in denen er nicht verschwie, dass der Kanton Zürich nicht unmittelbar betroffen sei. Zum Schluss bedankte sich Kaspar Rhyner für das weitsichtige Wohlwollen der Kommission. Zugegeben, dieses Votum pinselte den Bauch der Zürcherinnen und Zürcher. Trotzdem prüfte die Kommission das Geschäft seriös und unabhängig.

Worum geht es? Ursprünglich war das Ziel, die Linthebene zu entsumpfen, indem die Linth in den Walensee geführt wird, und der Abfluss in Richtung Zürichsee durch einen Kanal zwischen Walensee und Zürichsee verbessert werde. Das so im 19. Jahrhundert erstellte Linthwerk ist seither ein gemeinsames Unternehmen der Kantone Gla-

rus, Schwyz, St. Gallen und Zürich sowie des Bundes. Weil in naher Zukunft umfangreiche Dammverstärkungen anstehen, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Linthwerk auf eine neue Basis zu stellen und der Interkantonalen Vereinbarung über das Linthwerk beizutreten. Formal wurde für dieses Vorhaben ein eidgenössisches Konkordat der vier beteiligten Kantone gewählt.

Für den Kanton Zürich, der nicht Anstösser des Lindtwerkes ist, lässt sich eine Beteiligung nur historisch begründen oder eben – mit den Worten Kaspar Rhyners – im Sinne eines «freundeidgenössischen Aktes der Solidarität». Gerade deshalb pochte die Kommission mehrfach darauf, die finanziellen Auswirkungen zu kennen. Genaue Angaben sind zurzeit noch nicht verfügbar, allerdings ist in der Weisung ein Rechenbeispiel enthalten, welches dem Kanton Zürich während der zehnjährigen Bauzeit 360'000 Franken pro Jahr zuweist. Neben den finanziellen Auswirkungen gaben der Verteilschlüssel und die fehlenden Kündigungsmodalitäten in der Vereinbarung heftig zu diskutieren. Auch der Zusammenhang mit der Neugestaltung des eidgenössischen Finanzausgleiches wurde diskutiert. Die KEVU hat das Geschäft an insgesamt acht Sitzungen beraten, wobei teilweise natürlich nur kurze Diskussionen nötig waren. Das Resultat ist für die meisten Kommissionsmitglieder befriedigend.

Die Resultate der Beratungen im Überblick: Am Verteilschlüssel soll nichts geändert werden. Wenn sich der Kanton Zürich beteiligt, dann sind die 10 Prozent, die ihm zugewiesen werden, akzeptabel. Das ist der kleinste Beteiligungssatz aller Kantone. Die finanziellen Auswirkungen sind nicht im Detail bekannt. Sie können aber zurzeit nicht genauer angegeben werden. Man muss sich darauf verlassen, dass die Grössenordnung des Rechenbeispiels, welches für den Kanton Zürich Ausgaben von 3,6 Millionen bedeuten, in etwa stimmt. Im Weiteren muss man auch wissen, dass es sich bei einer Zustimmung um gebundene Ausgaben handelt. In der vorgelegten Vereinbarung fehlten Bestimmungen aus dem Konkordat. Dies bewog eine Minderheit der Kommission, dem Kantonsrat einen Rückweisungsantrag zu stellen. Die Baudirektorin nahm dieses Anliegen auf und erwirkte, dass die Linthkommission am 20. Dezember 2001 eine Ergänzung der Vereinbarung verabschiedete, welche dem Kanton Zürich ein Kündigungsrecht mit einer Frist von fünf Jahren zubilligt. Der Rückweisungsantrag wurde auf Grund dieser Mitteilung des Regierungsrates nicht gestellt. Die Kommission ist in ihrer klaren Mehrheit der Ansicht, dass der Interkantonalen Vereinbarung mit der Ergänzung betreffend Kün-

digung zugestimmt werden kann. Sie bittet den Rat, den Minderheitsantrag auf Nichteintreten abzulehnen.

Obschon ich im Normalfall auf die diversen Danksagungen verzichte, möchte ich mich hier ausdrücklich bei der Baudirektorin bedanken, welche der Minderheit der Kommission mit ihrem Einsatz bei der Linthkommission entgegengekommen ist. So kann eine Vorlage beraten werden, die in der Kommission eine grossmehrheitliche Zustimmung fand.

Minderheitsantrag Willy Germann

Auf den Beschluss des Kantonsrates über den Beitritt des Kantons Zürich zur Interkantonalen Vereinbarung zwischen den Kantonen Glarus, Schwyz, St. Gallen und Zürich über das Linthwerk wird nicht eingetreten.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich bitte Sie, auf den Antrag des Regierungsrates nicht einzutreten. Was handeln Sie sich mit einer Zustimmung ein? Ich möchte das in sechs Punkten zusammenfassen.

Erstens: Sie kaufen eine Katze im Sack, und zwar nicht bloss eine Katze. Sie sagen Ja zu gebundenen Ausgaben, die Sie noch nicht kennen. Es gäbe keine weiteren Vorlagen mehr!

Zweitens: Sie missachten das Territorialprinzip beim Wasserbau. Denn der Kanton Zürich ist mit keinem Quadratmeter Anstösser beim Linthwerk.

Drittens: Sie schaffen einen heimtückischen Präzedenzfall. Deshalb ist dieses Geschäft nicht einfach ein Peanuts-Geschäft.

Viertens: Sie verstärken das Ungleichgewicht beim Neuen Finanzausgleich des Bundes, der geografisch-topografische Lasten gegenüber den Zentrumslasten stark überbewertet.

Fünftens: Sie setzen im Kanton selber ein ungeschicktes finanzpolitisches Signal, nämlich: Sparen wo es wehtäte, dafür Geld ausgeben, wofür überhaupt kein Anlass besteht.

Sechstens: Sie lassen sich mit Floskeln aus dem vorletzten Jahrhundert über den Tisch ziehen und ritzen an der Glaubwürdigkeit des Kantons.

Nun im Detail: Eines sei nochmals vorweggenommen – Esther Arnet hat das schon ausgeführt: Wir nehmen heute nicht Stellung zu einem Projekt. Ein solches existiert noch gar nicht. Es existieren bloss grobe

Kostenannahmen. In der Kommission wurden auch weit höhere Zahlen genannt, vor allem für Folgeprojekte. Für den Kanton Zürich wären dann alle Folgeprojekte auch gebunden. Es wären vor allem ergänzende ökologische Massnahmen. In der Kommission wurde die Zahl 100 Millionen für Folgeprojekte genannt. Im Kanton Schwyz wurde die Zahl 500 Millionen herumgeboten. Wie unseriös der Vertrag war, beweist die Tatsache, dass der Vertrag nicht einmal eine Kündigungsklausel enthielt. Diese wurde nachgeliefert. Danach kann erst gekündigt werden, wenn gebaut – und vor allem bezahlt – ist.

Hier eine parteipolitische Klammerbemerkung: Aus parteipolitischen Gründen müsste ich mit aller Vehemenz für die Vereinbarung eintreten, denn St. Gallen und Schwyz haben CVP-Finanzdirektoren – sehr gute Finanzdirektoren, und schlaue dazu! Das beweisen die Vorlage und die nachgeschobene Kündigungsklausel.

Seit vielen Jahren gilt in der Schweiz beim Wasserbau das Territorialprinzip. Der Kanton Zürich hat sich immer daran gehalten. Die Lasten beim Wasserbau werden durch Bundessubventionen abgegolten. Im Neuen Finanzausgleich werden sie sogar übermässig angerechnet. Dies im Gegensatz zu den zentralörtlichen Leistungen der Agglomerationen. Ich halte hier das Dokument hoch, das wir alle aus dem Büro Eckmann erhalten haben. Schauen Sie dort nach! Da ist explizit der Wasserbau erwähnt, im Gegensatz zu fehlenden zentralörtlichen Leistungen. Bekanntlich wird der Kanton Zürich beim Neuen Finanzausgleich des Bundes jährlich allein 300 Millionen mehr abzuliefern haben. Der gleiche Kanton, der heute schon bei den Benzinzöllen Nettozahler von einer Milliarde ist. Gelder, die nicht zuletzt umgelagert werden in die Kantone, die wegen der Topografie stark belastet sind. Der Neue Finanzausgleich wurde hier im Rat vor wenigen Wochen von allen Parteien kritisiert. Es hiess unter anderen, der Neue Finanzausgleich bringe eine «unklare Aufgabenentflechtung». In einem Bereich gilt er glasklar – und zwar beim Wasserbau. Dort werden diese Lasten anerkannt. Und trotzdem ist man jetzt ausgerechnet im Kanton Zürich bereit, dem Neuen Finanzausgleich eins drauf zu pflastern. Ohne jegliche Verpflichtung! Ohne jeglichen Rechtsanspruch der drei anderen Kantone, die allesamt Anstösser sind! In dieser Situation soll man also ein Konkordat mit einer Katze im Sack – mit mehreren Katzen sogar – aufleben lassen, allein weil man unter schönen Titeln schwelgen kann, Titeln wie «freundeidgenössische Solidarität». Diesen Begriff hörte man dauernd, oder: «Tradition» und «unter Escher von der Linth war es bereits so». Ja! Das war im Jahre 1804 tatsäch-

lich so, als ein wirksamer eidgenössischer Lastenausgleich noch in weiter Ferne stand. Damals gab es den Bund ja noch gar nicht, zu einer Zeit, als ein Kanton Schwyz noch ein armes Gebilde war, in einem Jahrhundert, als noch ganz andere Konkordate geschlossen wurden. Denken Sie nur an den Bahnverkehr!

Wenn das Territorialprinzip beim Linthwerk ausser Acht gelassen würde, könnte morgen der Kanton Schwyz auf die Sihl hinweisen und bei künftigen wasserbaulichen Massnahmen dem Kanton Zürich die hohle Hand halten. Oder der Kanton St. Gallen für wasserbauliche Massnahmen an der Thur – apropos der gleichen Thur, wo der Kanton Zürich in den nächsten Jahren wasserbauliche Massnahmen von mehreren Dutzend Millionen realisieren will. Doch der Kanton Zürich kommt doch nicht auf die Idee, den unten liegenden Kantonen Aargau, Basel oder gar Deutschland oder Holland die hohle Hand hinzuhalten!

Ich habe noch die harten Töne des Budgettheaters in den Ohren, wo einzelne Protagonisten nach radikalem Kahlschlag gerufen haben. Ich kann bloss erahnen, wie in wenigen Monaten um eine Steuersenkung gestritten wird, und wie die SVP dann mit Axt und Säge sparen will. Ich war deshalb mehr als erstaunt, als SVP-Vertreter zu dieser Vorlage bemerkten, ja der freundeidgenössischen Solidarität zuliebe solle man die – ich zitiere – «paar Milliönchen» akzeptieren. Sie wollten grössere Sparopfer als diese «paar Milliönchen»! Unser Budget setzt sich aus Millionen und Milliarden gebundener Ausgaben zusammen. Spielraum haben wir bestenfalls bei zahlreichen Milliönchen. Milliönchen hier, Milliönchen da!

Die Ablehnung des regierungsrätlichen Antrages ist nicht zuletzt ein sinnvoller Vorschlag, künftige gebundene Ausgaben zu vermeiden. Ein wirksamerer und zugleich sinnvollerer Vorschlag jedenfalls als alle Sparanträge beim Budget 2002. Bitte lassen Sie sich nicht durch schöne Worte einlullen! Und lassen Sie sich vor allem nicht durch ein illusorisches Tauschgeschäft einlullen! Dieses hiesse etwa so: Wir geben euch ein neues Linthwerk, dafür gebt ihr uns neue Nationalstrassen. Bitte treten Sie auf die Vorlage nicht ein!

Laurenz Styger (SVP, Zürich): Die SVP-Kantonsratsfraktion ist der dezidierten Meinung, dass der Kanton Zürich der Interkantonalen Vereinbarung zwischen den Kantonen Glarus, Schwyz, St. Gallen und Zürich beitreten soll, ja sogar muss. Wieso soll gerade der Kanton Zü-

rich ein 200-jähriges Traditionswerk, welches sich in der Vergangenheit bewährt hat, auflösen? Dieses abseits Stehen würde von vielen anderen Kantonen nicht verstanden, besonders von jenen Kantonen nicht, die zu unseren Konkordatspartnern gezählt werden müssen. Die Kantone St. Gallen und Schwyz haben diesem Vertrag zugestimmt. Und der Kanton Glarus wird voraussichtlich an seiner Landsgemeinde vom 5. Mai 2002 – also in gut einem Monat – diesem Konkordat ebenfalls zustimmen.

Die vom Minderheitsantragssteller Willy Germann immer wieder vorgebrachten finanzpolitischen Bedenken sind unangebracht, besonders, wenn man in Betracht zieht, dass ein allfälliges Defizit nach Abzug der Bundesbeiträge unter den Kantonen Glarus mit 25 Prozent, Schwyz mit 15 Prozent, St. Gallen mit 50 Prozent und dem Kanton Zürich mit nur gerade 10 Prozent aufgeteilt würden. Schon dieser Verteilschlüssel zeigt uns, dass sich die anderen Konkordatspartner hüten werden, Gelder in überdimensionierte oder gar unnötige Projekte zu investieren. Denn damit würden sie sich selbst den grössten finanziellen Schaden zufügen. Es kommt hinzu, dass auch die anderen Kantone angehalten sind zu sparen. So gesehen werden die Kantone letztendlich nur bei grösseren Naturkatastrophen zur Kasse gebeten und, wie in der Vergangenheit, dazu gezwungen werden, nur gerade das zu machen, was aus Sicherheitsgründen gemacht werden müsste.

Zusammenfassend darf gesagt werden, dass der Kanton Zürich entlang der Linth auf eine gut funktionierende, überregionale Wasserwirtschaft angewiesen ist, damit die Stromversorgung gesichert, das Bahn- und Strassennetz von internationaler Bedeutung, als wichtiger Lebensnerv für den Kanton Zürich und somit für uns alle erhalten und optimiert werden kann. Nachdem auch die Ausstiegsmodalitäten unter den Vertragspartnern geregelt sind und wir in der Kommission die nötigen Antworten zu allen gestellten Fragen erhalten haben, soll uns eigentlich nichts mehr daran hindern, diesen auf Vertrauen und Kooperation aufgebauten Vertrag zu unterzeichnen.

Ich möchte Ratskollege Willy Germann bitten, den Minderheitsantrag auf Nichteintreten auf diese Vorlage aus vorgenannten Gründen zurückzuziehen. Sollte dies jedoch nicht der Fall sein, so möchte ich Sie bitten, mit uns zusammen diesen Minderheitsantrag abzulehnen und dem Konkordat aus freundeidgenössischen Überlegungen und persönlicher Überzeugung heraus zuzustimmen.

Willy Germann, ich kann Ihre in diesem Rat geäusserten Worte nicht einfach so im Raum stehen lassen. Erstens: Auch die SVP ist fürs Sparen. Das haben wir beim Budget gezeigt. Zweitens: Auch die SVP möchte die Kosten für gebundene Ausgaben möglichst niedrig oder tief halten. Aber an diesem Beispiel den Sparhebel anzusetzen, finden wir falsch. Drittens: Willy Germann, bei ÖV-Vorlagen – besonders, wenn sie den Raum Winterthur betreffen – nehmen Sie es auch nicht so ernst mit den gebundenen Ausgaben. Vielmehr erwarten Sie dann von uns eine uneingeschränkte Solidarität. Willy Germann, ich wünsche niemandem etwas Schlechtes. Aber wie Sie sich hier in diesem Fall in diesem Rat geäussert haben, würden Sie eine Strafe verdienen. *(Heiterkeit im Saal.)* Die würde dann folgendermassen aussehen: Das gottesfürchtige CVP-Geschöpf Willy Germann habe den Pilgerweg des Heiligen St. Fridolin in beiden Richtungen mit kalten und nassen Füßen bei knöcheltiefem Wasser zweimal zu durchwandern. *(Heiterkeit.)* Die erste Wegstrecke zur Erleuchtung seiner Sinne, die zweite Wegstrecke zur Busse seines Antrages. Hernach sei dem Reuigen Ablass zu gewähren. Ich glaube, jetzt wären wir bereit für die Abstimmung.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Machen wir uns auf den Weg! *(Heiterkeit.)*

Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur): Die SP wird auf diese Vorlage eintreten. Die Solidarität speziell mit den Schwächeren war und ist der SP seit jeher wichtig. Es kann aber bei uns nicht die Rede sein, einfach alles, was unter «Solidarität» segelt, zu unterstützen. Umso mehr, wenn die Vertragspartner in Sachen Steuerbelastung, respektive Steuereinnahmen alles andere als auf schwachen Beinen stehen. Wenn dieses Solidaritätswerk nun neu geregelt wird, ist es richtig, dieses gut zu prüfen. Der Vertrag war bereits ausgearbeitet. Ja die Vertragspartner Kantone St. Gallen, Schwyz und Glarus hatten bereits darüber abgestimmt oder das Geschäft schon durchberaten. Uns wurde quasi bedeutet, die Sache sei schon geregelt und wir sollten dem mal schnell zustimmen. Wir müssten eh nur bescheidene 10 Prozent mittragen. Es stimmt, 10 Prozent sind relativ wenig. Wir erhalten durch diese Beteiligung aber auch lediglich ein freundeidgenössisches Schulterklopfen. Ein konkreter materieller Vorteil ergibt sich daraus nicht.

Andererseits: Der Wert eines solidarischen Schulterschlusses mit den anderen Kantonen ist nicht zu unterschätzen. Wir waren in Sachen neue schweizerische Fluggesellschaft sehr froh um solche solidarischen Handschläge, respektive Finanzspritzen, von den umliegenden Kantonen.

Was uns an dieser Vorlage am meisten störte: Die Kündigungsmodalitäten fehlten im Vertrag anfänglich gänzlich. Hiezu stellten wir in der Kommission einen Minderheitsantrag auf Rückweisung, damit die Kündigungsmodalitäten im Vertrag festgelegt würden. Dieser Antrag schien unserer Baudirektion so wichtig und richtig, dass sie mit den Direktionen der anderen Kantone nochmals zusammensass und diese nun die Kündigungsklausel als Nachtrag in den Vertrag aufnahmen. Der Vertrag kann demgemäss nun frühestens im Jahre 2011 auf Ende 2016 gekündigt werden. Deutlich wird festgehalten, dass dem Kanton Zürich bei einer Kündigung keinerlei Ansprüche auf das Linthwerk zustehen.

Nebst dem Vertrag kaufen wir die Katze so ziemlich im Sack. Das Sanierungsprojekt ist noch nicht ausgearbeitet. Die Kosten schätzt der Kanton Zürich auf 60 bis 80 Millionen Franken. Der Kanton Schwyz spricht hingegen von 60 bis 150 Millionen Franken. Gehen wir von der Schwyzer Schätzung aus, so beläuft sich Zürichs Beitrag von 10 Prozent auf 3,6 bis 9 Millionen Franken, das heisst pro Jahr auf 360'000 bis 900'000 Franken während der Bauzeit von zehn Jahren. Genauere Kostenschätzungen sind nicht vor Sommer 2002 zu erwarten. Die jährlich wiederkehrenden Betriebskosten für Zürich mussten zuerst erfragt werden. Sie belaufen sich auf zirka 90'000 bis 180'000 Franken.

Wichtig waren uns auch die ökologischen Verbesserungen, die bei der Sanierung des Werkes möglich würden. Die kurze Zusicherung, es werde alles gemäss nationalem Umweltschutzgesetz geschehen, enttäuschte mich. Wir fordern daher laut und deutlich: Die Randbedingungen für die Fische, die Wasserregeneration und die landschaftliche Gestaltung müssen bei der Sanierung des Werkes optimiert werden!

Zur SVP: Sie meinen, Sie schaffen die Quadratur des Zirkels. Sie wollen das Budget 2003 abspecken und womöglich noch die Steuern senken. Aber gleichzeitig wollen Sie mit dieser Vorlage der Erhöhung der gebundenen Ausgaben über mindestens zehn Jahre zustimmen. Bei der Begründung zur Ablehnung des Budgets 2002 in der Elefantenrunde sagte Hans Rutschmann noch anfangs dieses Monats: «Je

später wir mit dem Sparen beginnen, umso schmerzlicher wird es sein.» Das ist ein rechter politischer Zickzackkurs, den Sie hier fahren! Ich hoffe, dass Ihre Wählerschaft dies wahrnimmt.

Die SP entschied sich anfänglich, die Vorlage zurückzuweisen. Nachdem nun aber die Kündigungsmodalitäten als Nachtrag in den Vertrag aufgenommen worden sind, wird sie aus Solidaritätsgründen der Vorlage zustimmen, ist aber über die vagen Aussagen der Vorlage und das Fehlen eines klaren Projektes alles andere als begeistert.

Gaston Guex (FDP, Zumikon): Die FDP unterstützt den Beitritt des Kantons Zürich zum Konkordat und ist vehement gegen den Minderheitsantrag. Es geht nicht um historische Gefühlsduselei. Es geht nicht um Heimatschutz. Es geht nicht um falsch verstandene Solidarität. Sondern es geht um drei Punkte: Um Fakten, um Vernunft und um Verhältnismässigkeit.

Zu den Fakten: Das ganze rechtliche Konstrukt muss geändert werden. Die heute anstehenden Probleme – insbesondere die Finanzierung der umfangreichen Dammwerkverstärkungen, die wir kennen seit dem letzten Hochwasser – können nicht mehr auf der Basis der geltenden Gesetzgebung gelöst werden, was eine gesetzliche Neuausrichtung notwendig macht. Es ist aus Gründen der Gleichbehandlung und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen angezeigt, auch das Linthwerk in die alleinige Verantwortung der Kantone zu nehmen. Der Bund kann da nicht mehr beigezogen werden. Schon aus dieser rechtlichen Situation muss es – Faktum eins – geändert werden.

Faktum zwei wurde schon erwähnt, ich kann mich also kurz fassen. Der Kanton Zürich ist zwar nicht direkt Anlieger an den Linthkanal, aber wir haben ein vitales Interesse. Es sind Überlegungen des Hochwasserschutzes und der Hochwassersicherheit, die eine direkte Beteiligung als ratsam erscheinen lassen. Dann können wir Einfluss nehmen auf die wasserwirtschaftliche Situation im wichtigen Einzugsgebiet. Dass mit dem Linthkanal die Hochwassergefahr für den Zürichsee, die Stadt Zürich und das Limmattal deshalb vermindert wird, weil der Wasserlauf aus der Linth nicht mehr direkt in den Zürichsee fliesst – Esther Arnet hat das erwähnt – sondern über das natürliche Rückstaubecken Walensee, bringt uns Vorteile. Und das funktioniert nur, wenn die Dämme des Linthkanales halten. Sonst sucht sich dem Prinzip des fließenden Wassers gleich das Wasser der Linth wieder direkt den Weg in den Zürichsee.

Faktum zwei zur Finanzierung: Wir reden nur von dem Betrag, den wir bezahlen müssen, wenn der eigene Finanzhaushalt des Linthwerkes seine Aufwendungen nicht mehr aus Vermögen und Erträgen decken kann, nicht mehr aus den dazu kommenden Bewilligungs- und Konzessionsgebühren und nicht mehr aus den noch sehr massiven Beiträgen des Bundes und der Vereinbarungskantone. Da beträgt der Anteil des Kantons Zürich für diesen Betrag, der darüber liegt, 10 Prozent. Man hat gesagt, man kaufe die Katze im Sack. Das ist weit übertrieben und demagogisch. Man geht davon aus, dass das etwa 3,6 Millionen Franken seien, also geschätzte Millionen der Bruttokosten 60 Millionen, Kanton Zürich 10 Prozent. Nach Abzug der Bundesbeiträge, nach Abzug der Konkordatskantone, macht das für den Kanton Zürich über zehn Jahre 3,6 Millionen oder 360'000 Franken pro Jahr. Mit dem jetzigen Zusatz noch, dass wir nach Ablauf der ersten Schonfrist diesen Vertrag jederzeit kündigen können. Das ist das Verdienst der KEVU und der Diskussion, die wir hatten, sowie des aktiven Handelns der Baudirektorin, diesen Zusatzvertrag in den Gesamtvertrag hineinzubringen. Wir können den Vertrag kündigen. Wir kaufen nicht die Katze im Sack. Es ist keine Gefühlsduselei. Und wenn wir, lieber Willy Germann, Probleme mit dem Finanzausgleich und dem Kanton Schwyz haben, dann müssen wir diese Probleme dort angehen, und nicht am untauglichen Mittel des Linthkanales. Das wäre ein Schwächezeichen, wenn der Kanton Zürich den Linthkanal und die eventuelle Finanzierung von 360'000 Franken im Jahr als Vehikel benutzen würde, um sich gegen den Kanton Schwyz – was wir tun müssen – zu wehren. Das falsche Vehikel im falschen Moment! Nochmals: Bitte unterstützen Sie den Beitrag zum Beitritt der Konkordanz und lehnen Sie den Minderheitsantrag von Willy Germann ab!

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Normalerweise ist der Blick der Schweizerinnen und Schweizer auf das Wasser von oben herab, aus dem Wasserschloss heraus. Das führt zu einem etwas lockeren Umgang mit der wertvollen Ressource Wasser. Das bewirkt beispielsweise, dass der Hafenschlick in Rotterdam als Sondermüll entsorgt werden muss. Die Vorlage über das Linthwerk verlangt zumindest von den Zürcherinnen und Zürchern einen anderen Blick, nämlich fluss- und seeaufwärts. Es kann uns nicht egal sein, was St. Gallen, Glarus und Schwyz mit der Linthebene, dem Escherkanal, dem Walensee und dem Linthkanal tun. In der Weisung des Regierungsrates steht: «Die die Kapazität bestimmende engste Stelle der Limmat befindet sich

beim Rathaus.» Hoffentlich hat das keine symbolische Bedeutung! Der Wasserhaushalt von Zürichsee und Limmat ist also direkt mit dem Linthwerk vernetzt. Was oben in den See gelangt, kommt unten irgendwann wieder heraus. Die 10-prozentige Beteiligung des Kantons Zürich ist also nicht nur ein Zeichen freundeidgenössischer Solidarität, sondern sie liegt auch im direkten Interesse des Kantons Zürich. Deshalb lehnen die Grünen den Nichteintretensantrag der CVP ab.

Das Linthwerk hat eine weitere, eine zeitliche Dimension. Vor rund 200 Jahren wurde dieses Werk erstellt. Es erinnert uns daran, wie lange sich derartige Eingriffe auswirken. Dies sollte uns bewusst sein, wenn wir beispielsweise Entscheide zum Strassenverkehr oder zum Energieverbrauch treffen. Diese haben nämlich neben den regionalen auch globale Auswirkungen. Als Stichwort sei beispielsweise der Treibhauseffekt genannt.

Die dem Kanton Zürich als Sonderrecht eingeräumte Kündigungsmöglichkeit der Interkantonalen Vereinbarung zeigt mit den langen Fristen, dass diese Sache auf Langfristigkeit ausgelegt ist. Hier gibt es schlicht und einfach keinen Raum für Sparanträge. Die Weiterentwicklung des Linthwerks wird etwas kosten. Angezeigt ist eine Ökologisierung, um die Wasserrückhaltefähigkeit des Systems zu verbessern. Vielleicht haben dann die Kröten, die gewisse Zürcher Kantonsrätinnen und Kantonsräte meinen schlucken zu müssen, eine gute Bleibe. Wie der Kanton Zürich haben auch St. Gallen, Glarus und Schwyz zudem die Aufgabe, die Wasserrückhaltefähigkeit des gesamten Einzugsgebietes zu verbessern. Weniger versiegelte Flächen, Versickerungsmöglichkeiten, naturnahe Gestaltung der Gewässer.

Das Linthwerk hat dank seiner Geschichte auch eine Zukunft. Die Grünen sagen Ja zu einer 10-prozentigen Beteiligung des Kantons Zürich am Linthwerk.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Wie ist es denn, wenn Sie eine Katze im Sack kaufen? Ich nehme an, Sie kaufen sie lebendig und stecken sie in diesen Sack. Und wenn Sie diesen Sack halten, so werden Sie spüren, dass es eine Katze ist. Das einzige, was Sie nicht wissen, wenn Sie die Katze im Sack haben, ist, ob es ein Tiger oder eine schwarze Katze sei. Aber kratzen wird sie Sie allemal, wenn Sie sie in diesem Sack halten. Mit anderen Worten: Der Vergleich der Katze im Sack hinkt ein bisschen. Ich wünsche mir, dass diese Katze raschmöglichst freigelassen wird, sodass sie wieder Mäuse fangen kann.

Vielleicht noch etwas zum Territorialprinzip: Das Wasser hält sich nicht ans Territorialprinzip. Mit dieser Vereinbarung soll ja die bestehende Linthgesetzgebung aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts abgelöst und durch das vorliegende Konkordat ersetzt werden. Ein Konkordat, ein Werk, das seine Nützlichkeit auch für den Kanton Zürich immer wieder bewiesen hat. Das letzte Mal war dies im Jahre 1999 bei den Überschwemmungen. Da konnte die Zuflussmenge zum Zürichsee dank der Ausgleichsmöglichkeit im Walensee reduziert oder zumindest dosiert werden, was wiederum Einfluss auf die Gemeinden im Limmattal und für Zürich hatte, obwohl auch dort dann nicht alles ablief, so wie man es gerne gehabt hätte. Aber der Schaden liess sich in Grenzen halten.

Es wurde auch gesagt, dies sei ein heimtückischer Präzedenzfall. Ich habe vorhin erwähnt, was dieser «heimtückische Präzedenzfall» ist. Er ist nichts anderes, als eine Lösung, die sich seit über 150 Jahren bewährt hat. Es wurde auch gesagt, das sei kein Anlass, um Geld auszugeben. Auch ich habe eine Wut, wenn ich jeweils sehe, wie der Kanton Schwyz beispielsweise kein Geld für die Insel Ufenau hat, um dort die baufälligen Gebäude zu restaurieren und möglicherweise noch die hohle Hand machen will. Aber wehren wir uns doch dort dagegen, wo es etwas bringt, und nicht bei einem Werk, wo der Kanton Zürich mit ganzen 10 Prozent beteiligt ist und erst noch – das haben die Überschwemmungen von 1999 gezeigt – profitieren kann. Man sprach auch noch von den «Floskeln aus dem vorletzten Jahrhundert». Nein, das waren wirklich keine Floskeln! Das war ein Werk, welches Elend und Hunger wegbrachte. Es war auch ein Solidaritätswerk, welches eben bis heute seinen Bestand hat. Es verdient deshalb, dass es weiterhin unterstützt wird mit diesem jährlichen Beitrag, der sich wirklich in Grenzen hält und der uns vor Schaden bewahren wird. Aus diesem Grund wird die EVP-Fraktion dieser Vorlage zustimmen.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Ich habe mit Interesse zugehört, welche Gründe es gibt, diesem Konkordat beizutreten. Ich habe vor allem gemerkt, dass es hier nicht so sehr ums Geld geht. Es geht vor allem um die Solidarität des Kantons Zürich mit den Nachbarkantonen. Das ist von mir aus gesehen zwar eine gute Grundlage, ich würde Ihnen aber empfehlen, dass der Kanton Zürich – nach getaner Budgetdebatte und nach diesen Diskussionen, wie es denn um den Kanton finanziell stehe – seinen Nachbarn mitteilt, dass es uns im Moment trotz allen

guten Gründen, die es dafür gibt, leider nicht möglich ist, diesem Konkordat beizutreten, bevor wir diese Solidarität nicht auch im ganzen Steuerwettbewerb erstellt haben, bevor wir nicht die Solidarität bei den anderen Aufgaben, bei den zentralörtlichen Aufgaben erstellt haben. Da muss ich von der Sache her Willy Germann vollkommen Recht geben. Ich habe das letzte Mal gesagt, wenn wir zufällig gleicher Meinung sind, dann geht es um die Sache. Hier geht es sogar um die Politik, nämlich um die Finanzpolitik. Ich bin seiner Meinung, dass wir hier keinen Zwang haben. Wenn es schon 10 Prozent sind und nur 300'000 Franken, dann weiss ich eigentlich nicht, was wir den Nachbarn denn gross helfen. Ich bin der Auffassung, dass die Gründe, die ich gehört habe, alle zutreffen. Aber ich bin auch der Auffassung, dass wir in der heutigen Situation nicht freiwillig einem Konkordat beitreten können, das uns in finanzielle Abhängigkeiten bringt. Wissen Sie, mit den gebundenen Kosten ist es ja so eine Sache. Ich bin der Auffassung, dass man diese einigermaßen tief schätzt. Und wenn das Konkordat dann steht, wird man die ganze Sache so sanieren, dass dann die gebundenen Kosten unter Umständen ansteigen können. Also auch wenn wir jetzt eine Kündigungsklausel aufgenommen haben, bin ich der Auffassung, dass die ganze Angelegenheit bis 2016, wenn wir überhaupt wieder austreten möchten, erledigt ist. Also für mich ist es wohl eine relativ heikle Angelegenheit, es führt aber nichts daran vorbei, wenn ich mir diese Budgetdebatte noch einmal Revue passieren lasse, dass wir jetzt überall dort, wo wir eine Möglichkeit haben, für unsere Finanzen zu schauen haben. Deshalb finde ich, dass es keine Dringlichkeit ist, so einem Konkordat zuzustimmen, auch wenn das Wasser hinunterfliesst. Ich gebe Willy Germann auch Recht, dass die CVP-Politiker im Kanton Schwyz und den Nachbarkantonen sehr gut sind. Sie fragen immer, wenn sie ein Problem haben. Ich empfehle dem Kanton Zürich, doch auch einige Fragen zu stellen, wo sie uns auch helfen könnten. Und dann werden Sie sehen, dass wir bald auf der Höhe von 360'000 sind. Ich empfehle Ihnen, da ruhig zu bleiben, die Sache zu sistieren und erst dann beizutreten, wenn wir finanziell wieder rosig dastehen und uns die Solidarität etwas kosten lassen können.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich habe zwei Bemerkungen zu Laurenz Styger und Gaston Guex. Gaston Guex, es geht nicht pro oder contra Linthwerk als wasserbauliche Massnahme. Es geht nicht um die Erneuerung von Dämmen. Es gibt tausende von wasserbaulichen

Massnahmen, die dringend nötig sind und die erneuert werden müssen. Es geht – und da haben Sie Recht – um eine gesetzliche Neuausrichtung. Und die liegt beim Neuen Finanzausgleich. Ich gebe Ihnen gern eine Kopie des Planes. Da sehen Sie die drei Kantone Glarus, St. Gallen und Schwyz bekommen für wasserbauliche Massnahmen nach dem Neuen Finanzausgleich einen Lastenausgleich vom Bund.

Laurenz Styger, eigentlich sollten Sie umsatteln! Sie wären ein sehr guter Beichtvater. Sie könnten originelle Bussen aus der Kutte schütteln. Kneippkuren als Busse! Da könnten Sie sogar noch ein Geschäft daraus machen. Dass Sie aber einen Ablass anbieten und dafür sogar noch Geld fordern, das sollte seit der Reformation eigentlich überholt sein. Noch etwas: Sie und nicht ich sind es, der den finanz- und regionalpolitischen Sündenfall begeht. Gehen Sie also kneippen, nicht ich!

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Nach dieser ausführlichen Diskussion über diesen Konkordatsbeitritt gestatte ich mir noch einige Richtigstellungen. Wenn wir heute den Grundsatzbeschluss fassen, ob der Kanton Zürich diesem Konkordat beitreten will oder nicht, so ist das eben nicht nur ein Akt der Solidarität, sondern auch ein Akt der Vernunft. Wir dürfen die Frage nicht rein an der Tatsache messen, ob wir Anstösser sind oder nicht, sondern wir müssen uns klar sein, welche Rolle der Walensee unter anderem auch für unser Gebiet im Kanton Zürich hat. Der Walensee ist unser Hochwasser-Rückhaltebecken. Und dem Kanton Zürich kann es nicht egal sein, was mit der ganzen Sanierung im Raum Walensee und Linthebene geschieht.

Ich meine auch, dass der Vorwurf von Regula Ziegler-Leuzinger, dass wir eine Katze im Sack kaufen, nicht ganz korrekt ist. Wir haben der Kommission transparent dargelegt, dass die Aufgabe nun eben vom Bund an die Kantone übergeht und dass die Kantone, die gemeinsam in diesem Konkordat sind, den Auftrag haben, ein Projekt zu erarbeiten. Das Projekt konnte bis heute nicht erarbeitet werden, und es liegt im Interesse aller beteiligten Kantone – das sind, wenn wir heute zustimmen, vier Kantone – ein verhältnismässig gutes Projekt zu erarbeiten, das uns finanziell nicht übermässig belastet. Ich glaube, Sie können mir zustimmen, Regula Ziegler-Leuzinger, kein anderer Kanton hat ein Interesse daran, ein finanziell übermässiges Projekt zu beschliessen. Wir werden in guter Gesellschaft sein in einem pragmatischen Vorgehen. Ich bitte Sie wirklich, diesem Antrag zuzustimmen.

Es ist nicht nur ein Akt der Solidarität, sondern es liegt wirklich im Interesse des Kantons Zürich, dort mitwirken zu können.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 119 : 10 Stimmen, auf die Vorlage 3839a einzutreten.

Detailberatung

Titel und Vorbemerkungen

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I., II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Wir kommen zur Schlussabstimmung. Dieses Geschäft unterliegt der Ausgabenbremse.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 117 : 10 Stimmen, der Vorlage 3839a gemäss dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission zuzustimmen. Damit ist das gemäss Ausgabenbremse notwendige Quorum von 90 Stimmen erreicht.

Der Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum. Veröffentlichung im Amtsblatt.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Zusammensetzung der Sachverständigenkommissionen für den Natur- und Heimatschutz, die Denkmalpflege und die Archäologie
Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 11. Juli 2001 zum Postulat KR-Nr. 243/1998 und gleich lautender Antrag der STGK vom 18. Januar 2002, **3875**

Thomas Isler (FDP, Rüschtikon), Präsident der STGK: Die trockene Materie, die wir jetzt bearbeiten müssen, gestattet nicht einmal einen Ablass. Es geht bloss um das Postulat 243/1998 betreffend die Zusammensetzung der Sachverständigenkommissionen für den Natur- und Heimatschutz, die Denkmalpflege und die Archäologie von Vilmar Krähenbühl. Dieses haben wir am 27. Dezember 1999 dem Regierungsrat zu Bericht und Antrag überwiesen.

Unsere Kommission hat die Baudirektorin und den zuständigen stellvertretenden Generalsekretär zur Thematik, die mit dem Postulat angetönt wird, im Detail angehört. Alle drei erwähnten Kommissionen sind einzig und allein fachlich und beratend tätig. Es stehen ihnen bloss Antragskompetenzen zu. Anhand von Abklärungen und Begutachtungen über die Schutzmöglichkeiten von Natur-, Landschafts- und Kulturobjekten stellen sie den zugehörigen Behörden Antrag zu einem konkreten Vorhaben aus fachlicher Sicht. Mit den Stellungnahmen ist ihre Arbeit abgeschlossen. Das Geschäft nimmt seinen weiteren, normalen Verlauf.

Die Entscheidkompetenzen über das Vorhaben sind bei den zuständigen, vom Volk dafür gewählten Behörden. Auf kantonaler Ebene sind das der Regierungsrat, die Baudirektion oder – im Falle des Naturschutzes – die Volkswirtschaftsdirektion. Auf kommunaler Ebene sind es Stadt- oder Gemeinderat oder allenfalls die Baukommission. Diese Behörden entscheiden über die Auflagen und Bedingungen in der Baubewilligung. Sie bewilligen einen Kredit oder eine Subvention mit entsprechenden Auflagen. Sie sind auch für den Erlass von Schutzmassnahmen an Gebäuden und Landschaften zuständig. Sie tragen entsprechend die politischen und finanziellen Konsequenzen ihres Entscheides.

Das Postulat von Vilmar Krähenbühl hat die Regierung eingeladen, neben den fachspezifischen Sachverständigen für die Kommissionen gemäss Paragraf 216 des Planungs- und Baugesetzes auch Politiker und Politikerinnen und Finanzsachverständige zu wählen. Auf Grund der oben stehenden Ausführungen hat unsere Kommission sehr rasch klar gesehen, dass die Gewaltentrennung dringend verlangt, dass diesem Postulat nicht gefolgt wird. Die beiden voneinander abzugrenzenden Funktionen würden vermischt und dadurch entsprechend die Verantwortlichkeiten – insbesondere der Entscheid der Behörden – verunklärt.

Der langen Rede kurzer Sinn: Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, dem Antrag des Regierungsrates auf Abschreibung des Postulates 243/1998 zu folgen. Für die Kommission war nach den Rückfragen, die im Rahmen der Kommissionsbehandlung beantwortet wurden, die Situation ganz klar und gab zu keinen weiteren Fragen und Diskussionen mehr Anlass. Wir bitten Sie, entsprechend unserem Antrag zu folgen.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Die Baudirektorin verzichtet aufs Wort.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 125 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 3875 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 243/1998 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

Hier werden die Beratungen unterbrochen.

Verabschiedung von Karl Hofer, Pressefotograf der NZZ

Ratspräsident Martin Bornhauser: Heute ist ein Mann zu verabschieden, der die Stimmung in diesem Saal während der vergangenen acht Jahre besonders sensitiv wahrgenommen und im Bild festgehalten hat. Es ist Karl Hofer, Pressefotograf der NZZ. Er steht nicht gerne im Rampenlicht, ich weiss das. Er sitzt lieber hinter als vor dem Objektiv. Er mag mir darum verzeihen, wenn ich ihn heute doch für einen ganz kurzen Moment in den Mittelpunkt zerre. Aber es ist schliesslich sein letzter Arbeitstag bei uns im Kantonsrat. Ich möchte ihn nicht gehen lassen, ohne ihm für seine Arbeit zu danken.

Seit Sommer 1994 ist es Karl Hofer stets von neuem gelungen, die wöchentliche Ratsberichterstattung der «Neuen Zürcher Zeitung» mit seinen ausdrucksstarken Bildern zu bereichern. Karl Hofer, der stille aber genaue Beobachter, verstand es, unauffällig und ohne Worte Aufmerksamkeit für unseren Rat und seine Mitglieder zu gewinnen. Sein Schaffen hat aber nicht nur dem Gesamtrat zu gesteigerter Wahrnehmung in der Öffentlichkeit verholfen, sondern auch die Befindlichkeit einzelner Akteure in diesem Saal verbessert. Das eigene Konterfei in der NZZ ist Balsam auf die Seele jedes Parlamentsmitglieds. Und Karl Hofer machte es möglich.

Ich danke Karl Hofer ganz herzlich für die langjährige engagierte Begleitung unseres Ratsbetriebes. Wir werden seine fotografischen Im-

pressionen aus diesem Rat und auch sein zuvorkommendes Wesen vermissen.

Für den neuen, geruhsameren Lebensabschnitt wünsche ich Ihnen, Herr Hofer, von Herzen alles Gute. Wir wollen Sie nicht mit leeren Händen gehen lassen. Als Zeichen unseres Dankes und unserer Anerkennung darf ich Ihnen im Anschluss an die Sitzung ein kleines Geschenk des Rates überreichen. Karl Hofer, ich danke Ihnen. (*Lang anhaltender Applaus.*)

Die Beratungen werden fortgesetzt.

6. Planungs- und Baugesetz

(Reduzierte Debatte)

Antrag des Regierungsrates vom 12. September 2001 und gleich lautender Antrag der KPB vom 12. Dezember 2001, **3891**

Eintreten

Ueli Keller (SP, Zürich), Präsident der KPB: Die Kommission Planung und Bau beantragt Ihnen einstimmig und nach kurzer Beratung, der Vorlage 3891 des Regierungsrates zuzustimmen und damit das Postulat 99/1997 sowie die als Postulat überwiesene Motion 35/2001 als erledigt abzuschreiben.

Die heute zu beschliessende Gesetzesänderung gehört nicht zu den legislatorischen Höhepunkten dieses Parlamentes. Es geht lediglich um den autonomen Nachvollzug der veränderten Bundesgesetzgebung. Sie erinnern sich: Am 20. März 1998 beschloss der eidgenössische Souverän eine Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG) in den Bereichen Landwirtschaft und Landschaft. Mit einer total revidierten Raumplanungsverordnung wurden diese Änderungen per 1. September 2000 in Kraft gesetzt. Mit der Vorlage 3891 beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, durch die Aufhebung einer überholten Bestimmung und die Ausnützung der dem Kanton neu gegebenen Möglichkeiten zur Legiferierung über Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone die erforderliche Anpassung vorzunehmen.

Der heutige Absatz 3 von Paragraph 357 PBG heisst: «Ausserhalb der Bauzone dürfen Bauten und Anlagen, die weder zonengemäss noch standortgebunden sind, erneuert, teilweise geändert oder wieder aufgebaut werden, wenn dies mit den wichtigen Anliegen der Raumplanung vereinbar ist.» Diese Regelung stützte sich auf Artikel 24 Absatz 2 des alten Raumplanungsgesetzes. Dieser wurde ersetzt durch eine abschliessende, direkt anwendbare Regelung in Artikel 24c RPG. Sie entspricht sinngemäss der bisherigen Regelung.

In Artikel 42 der Raumplanungsverordnung ist dazu unter anderem ausgeführt, dass die zonenwidrig genutzte Fläche um nicht mehr als 30 Prozent oder 100 Quadratmeter erweitert werden kann. Der Kanton kann hier keine eigenen Bestimmungen mehr dazu erlassen. Der bisherige Paragraph 357 Absatz 3 PBG ist also zu streichen.

Mit der Revision des Raumplanungsgesetzes wurde den Kantonen in einigen Bereichen aber auch neuer Spielraum gegeben. So können Bauten und Anlagen, die über eine innere Aufstockung hinausgehen, als zonenkonform bewilligt werden, wenn sie in einem Gebiet der Landwirtschaftszone erstellt werden sollen, das vom Kanton in einem Planungsverfahren dafür freigegeben wurde. Diese mit Artikel 16a Absatz 3 des Raumplanungsgesetzes gegebene Möglichkeit wurde vom Kantonsrat bereits umgesetzt, als er letztes Jahr den revidierten Richtplan Landschaft festsetzte. Damals beschloss der Kantonsrat Grundsätze für Bauten und Anlagen, die ein Planungsverfahren erfordern. Sie können das im Richtplan unter Punkt 3.2.3 Litera d finden. Eine Regelung im Gesetz ist daher nicht mehr nötig.

Ein weiterer neuer Spielraum wird den Kantonen mit Artikel 24d RPG gegeben. Er erlaubt, kantonrechtliche Ausnahmen für Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen. Der neue Paragraph 358a PBG macht von diesem Recht vollumfänglich Gebrauch. Er lautet: «Ausserhalb des Baugebietes dürfen Bauten und Anlagen nach Massgabe des Bundesrechtes errichtet, geändert, erweitert oder wieder aufgebaut werden. Unter den Bedingungen gemäss Artikel 24d RPG sind zulässig: a) landwirtschaftsfremde Wohnnutzungen in landwirtschaftlichen Wohnbauten und b) vollständige Zweckänderungen bei als schützenswert anerkannten Bauten und Anlagen.» Mit diesen beiden vorgeschlagenen Änderungen soll die bereits unter dem alten Recht geübte Praxis weitergeführt werden.

Die Kommission Planung und Bau empfiehlt Ihnen einstimmig, dieser Vorlage zuzustimmen. Dies gilt auch für den Antrag der Regierung

zur Abschreibung der beiden Vorstösse. Ihre Anliegen werden mit der Zustimmung zu dieser Vorlage erfüllt, und sie werden damit gegenseitig los.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Diese Gesetzesänderung ist ein kleiner, aber wichtiger Handlungsspielraum für die Landwirtschaft im heutigen agrarpolitischen Umfeld. Wir haben von unserem Kommissionspräsidenten gehört, dass auf Bundesebene Gesetz und Verordnung geändert wurden. Entsprechend werden drei Ziele verfolgt: Sicherstellung der Multifunktionalität des Landschaftsraumes, Schaffung von zusätzlichem Handlungsspielraum hauptsächlich zur Existenzsicherung von Landwirtschaftsbetrieben und zweckmässige Nutzung der für die Landwirtschaft nicht mehr benötigten Gebäude ausserhalb der Bauzonen.

Künftig wird sowohl die bodenabhängige wie auch die bodenunabhängige Bewirtschaftung als zonenkonform gelten. Dazu wurden klare Rahmenbedingungen geschaffen. Für überwiegend bodenunabhängige Produktionsformen oder Bauten und Anlagen, die über eine innere Aufstockung hinausgehen, sind die neuen Grundsätze gemäss dem revidierten Richtplan vom 2. April 2001 bereits massgebend. Dieses Bewilligungsverfahren erfordert aber ein Planverfahren. Die Grundsätze für die Zonenausscheidungen wurden mit dem Landschaftsplan verabschiedet. Einem weiteren Anliegen der Landwirtschaft kann entsprochen werden: Der ergänzenden gewerblichen Tätigkeit wird besser entsprochen, indem die Umnutzung von nicht mehr für die Landwirtschaft benötigten Bauten für betriebsnahe, gewerbliche Zwecke ermöglicht wird. In einem beschränkten Umfang wird auch die Zweckänderung von landwirtschaftlichem Wohnraum zu landwirtschaftsfremdem Wohnen geschaffen. Diese Lockerung ist aber ausschliesslich zur Nutzung einer bestehenden Bausubstanz vorgesehen und soll die Landbewirtschaftung nicht einschränken.

Mit den beantragten Änderungen und den neuen Bestimmungen werden die bundesrechtlich vorgesehenen Spielräume ausgeschöpft. Es bleibt zu hoffen, dass auch unsere Amtsstellen die Bewilligungsverfahren mit dem notwendigen Ermessensspielraum der vom raschen Umbruch betroffenen Landwirtschaft erteilen können. Die SVP-Kantonsratsfraktion unterstützt die vorliegende Gesetzesänderung und ist mit der Abschreibung der Postulate betreffend Öffnung der Landwirtschaftszonen und betreffend Erlass eines Ausführungsgeset-

zes zum teilrevidierten Bundesgesetz über die Raumplanung einverstanden.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Die vorgeschlagene Gesetzesänderung erleichtert das Bauen in der Landwirtschaftszone und wird eine weitere Zersiedlung unserer Landschaften fördern. Die SP hat sich im Abstimmungskampf gegen die Revision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes und diese Erleichterungen gewehrt. Wir haben auch versucht, diesen Rat im letzten Jahr von der Notwendigkeit zu überzeugen, im kantonalen Richtplan dem Landschaftsschutz gegenüber den Spekulations- und Verwertungsinteressen mehr Gewicht zu geben. Es geht ja konkret um die Möglichkeit, in den Gemeinden Zonen für Hors-sol-Produktion und andere unerwünschte Intensivlandwirtschaft einzurichten. Hier hoffen wir vom Vollzug, dass von dieser Möglichkeit nur äusserst restriktiv Gebrauch gemacht wird.

Die zweite Änderung, nämlich die Erlaubnis, landwirtschaftliche Wohnbauten ihrem Zweck zu entfremden, gleicht die Vorschriften der herrschenden Praxis an. Schon heute muss ja kein Landwirt bei seiner Pensionierung in eine Bauzone umziehen. Das wäre auch nicht zumutbar. Es ist aber weiterhin Aufgabe der kantonalen Behörden, dieses legitime Bedürfnis klar zu unterscheiden vom Drang, zu kommerziellen Zwecken profitablen Wohn- und Gewerberaum ausserhalb der Bauzonen zu erstellen. Das bringt nämlich die Gefahr, dass aus den einst ausgesiedelten Bauernhöfen kleine Wohn- und Gewerbezone werden, wie wir das in Ansätzen ja bereits an vielen Orten beobachten können. Dass schliesslich schützenswerte Bauten ganz zweckentfremdet werden dürfen, wenn sie nicht anders erhalten werden können, scheint uns sinnvoll und entspricht auch der heutigen Praxis.

Die SP erwartet nun von den vollziehenden Behörden und Gemeinden, dass gerade in unserem dicht besiedelten Kanton dem kostbaren Gut Landschaft mehr als bisher Sorge getragen wird. Wir sind deshalb froh, dass die Umweltorganisationen des Kantons Zürich mit der Landschaftsinitiative diesem Anliegen wenigstens in den Landschaften von nationaler Bedeutung besser Nachachtung verschaffen wollen. Sie nehmen also zur Kenntnis, dass die SP-Fraktion für den Landschaftsschutz mehr Priorität fordert und dieser Gesetzesänderung daher kritisch gegenübersteht. Wenn wir sie trotzdem akzeptieren, dann deshalb, weil die Bevölkerung in der eidgenössischen Volksabstimmung auch im Kanton Zürich im Februar 2000 den entsprechen-

den Änderungen des Raumplanungsgesetzes zugestimmt hat. Die Zukunft wird weisen, ob zu erwartende negative Effekte auf unser Landschaftsbild zu einem Umdenken bei der Bevölkerung und auch bei der Politik führen. Die SP würde dies sehr begrüßen.

Ulrich Isler (FDP, Seuzach): Die Teilrevision des Bundesgesetzes über die Raumplanung in den Bereichen Landschaft und Landwirtschaft wurde, wie Sie wissen, auf den 1. September 2000 in Kraft gesetzt. Damit rechtfertigt es sich, mit der Umsetzung nicht bis zum Abschluss der umfassenden Neugestaltung des PBG im Kanton Zürich zuzuwarten. Mit dieser Gesetzesänderung sind die Voraussetzungen zur Ausscheidung von so genannten Intensivlandwirtschaftszonen geschaffen worden. Aber auch der Umnutzung und dem massvollen Umbau von landwirtschaftlichen Wohnbauten zu Zwecken landwirtschaftsfremder Wohnbauten und Wohnnutzungen wird im Rahmen des bundesrechtlich Möglichen entsprochen. Mit Nachdruck verlangen wir, dass die Massnahmen zur Umsetzung strikte eingehalten werden. Wir denken dabei an die Anbindung an bestehende Siedlungen industriell-gewerblicher Art. Wir denken aber auch an die Erholungsräume und daran, dass der Erholungswert nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Wir denken aber auch, dass die Erschliessungsstrukturen, die Fahrzeugabstellplätze, die Verkehrssicherheit und die Sicherheit des Strassenkörpers an und für sich strikte eingehalten werden. Mit der beantragten neuen Regelung und mit der Streichung sowie der Einführung von Paragraph 358a im PBG empfiehlt Ihnen die FDP, dieser Gesetzesvorlage zuzustimmen.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Auch die Grünen haben der Gesetzesrevision auf eidgenössischer Ebene nicht zugestimmt. Sie haben diese Vorlage bekämpft und im Wesentlichen kann ich mich den Ausführungen von Ruedi Lais anschliessen. Diese Vorlage des eidgenössischen Rechtes, die RPG-Revision, führt ja wohl nicht dazu, dass die Strukturhaltung der Landwirtschaft gefördert wird. Im Gegenteil, der Strukturwandel wird weiter fortschreiten. Es ist nur so, dass die Landwirtschaft bei der Verwertung ihrer überflüssigen Bauten mehr Möglichkeiten hat und somit in Konkurrenz zu den Aktivitäten von Dienstleistungen und Gewerbe im Siedlungsgebiet steht. Mit anderen Worten: Dieser Artikel im RPG führt dazu, dass die Zersiedlung weiter vorangeht. Den Ausführungen von Ulrich Isler ist auch zu ent-

nehmen, dass offenbar auch auf der bürgerlichen Seite befürchtet wird, dass mehr Infrastrukturleistungen von den Gemeinden gefordert wird, dass mehr Aufwand geleistet werden muss bei der Erschließung dieser doch neuen Möglichkeiten im Nichtsiedlungsgebiet und dass damit eben auch neue Möglichkeiten geschaffen werden ausserhalb des Siedlungsraumes, Tätigkeiten nachzugehen respektive Wohnraum zu schaffen. In diesem Sinne lässt sich diese Gesetzesänderung als Nachvollzug der eidgenössischen Gesetzesänderung wohl kaum vermeiden. Wir müssen diese Gesetzesänderung akzeptieren. Aber erfreut darüber sind wir überhaupt nicht.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Die Baudirektorin verzichtet aufs Wort. Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Somit ist Eintreten beschlossen.

Detailberatung

Titel und Vorbemerkungen

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I., § 357

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 358a

Keine Bemerkungen; genehmigt.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Damit ist die Vorlage materiell durchberaten. Sie geht an den Redaktionsausschuss. Die Redaktionslesung findet frühestens in vier Wochen statt.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

7. Gewerbliche Reklame- und Hinweistafeln

(schriftliches Verfahren)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 19. September 2001 zum Postulat KR-Nr. 65/1998 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 27. November 2001, **3894a**

Ratspräsident Martin Bornhauser: Wir haben schriftliches Verfahren beschlossen. Die KEVU beantragt Ihnen, das Postulat abzuschreiben. Da innert Frist kein anders lautender Antrag eingegangen ist, stelle ich fest, dass Sie dem Antrag der KEVU auf Abschreibung des Postulates zugestimmt haben.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Raumplanungsbericht 2001

Bericht des Regierungsrates vom 24. Oktober 2001 und gleich lautender Antrag der KPB vom 12. Dezember 2001, **3906**

Ueli Keller (SP, Zürich), Präsident der KPB: Die Kommission Planung und Bau beantragt Ihnen einstimmig und in Übereinstimmung mit dem Regierungsrat im Sinne von Paragraph 10 des PBG, den Ihnen vorliegenden Raumplanungsbericht 2001 zur Kenntnis zu nehmen.

Ihn nur zur Kenntnis zu nehmen wird dem Stellenwert des Inhalts allerdings nicht gerecht. Ich gehe davon aus, dass wir – bevor wir wieder zur Tagesordnung übergehen – hier zumindest eine engagierte Diskussion dazu führen, so wie sie letztmals auch 1997, zuvor 1992 und noch drei weitere Male aus demselben Anlass schon stattgefunden hat.

Ich stelle Ihnen zuerst in einem kurzen Überblick Inhalt und Aufbau des Berichts vor. Dabei beschränke ich mich auf ein einzelnes, herausgegriffenes Thema und zeige Ihnen mit diesem Querschnitt den Aufbau des ganzen Berichts auf. Das halte ich für sinnvoller, als zu versuchen, diesen ohnehin schon sehr dichten Text als Ganzes noch weiter zu komprimieren. Das herausgegriffene Thema heisst «Räumliche Zusammenhänge über die Kantonsgrenzen hinweg», weil dieses ein Novum darstellt und Blicke über traditionelle Grenzen wagt, die

eine reine Lehre des Föderalismus eigentlich verbietet, die der tägliche Problemlösungsbedarf unter guten Nachbarn aber einfach erzwingt. Abschliessend versuche ich eine Würdigung dieser Arbeit.

Zum Inhalt: Teil A gibt Übersicht über die getroffenen raumplanerischen Massnahmen im Wirtschaftsraum Zürich. Es wird eine Bestandsaufnahme gemacht, ausgehend von der bundesrechtlichen Grundlage. Die neue Bundesverfassung bezeichnet nach den Bestimmungen über Nachhaltigkeit und Umweltschutz die Raumplanung wiederum ausdrücklich als Sache der Kantone. Gleichzeitig erhält die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Raumplanung auf nationaler, kantonaler und regionaler Ebene einen zunehmend höheren Stellenwert. Der Wirtschaftsraum Zürich mit rund 1,8 Millionen Einwohnern und einer Million Beschäftigter muss sich im europäischen und schweizerischen Städtenetz positionieren. Dieser Wirtschaftsraum ist ein Gebilde, das nicht mit einer einzelnen politischen Einheit deckungsgleich ist, sondern sich aus verschiedenen angrenzenden Körperschaften oder Teilen davon zusammensetzt. Entsprechend enthält der Bericht im Abschnitt A nicht nur eine Darstellung der getroffenen Massnahmen auf dem Gebiet des Kantons Zürich, sondern auch eine Darstellung der Richtplanungen der Nachbarkantone sowie des jeweils wichtigsten Koordinationsbedarfs.

Teil B des Berichts zeigt Elemente der Raubeobachtung. Statistische Grössen werden nicht nur für den Kanton Zürich, sondern – sofern verfügbar, zum Beispiel in der Arealstatistik des Bundes – für den ganzen Wirtschaftsraum Zürich anhand der Parameter Besiedlungsgrad und Siedlungsdynamik dargestellt. Sie zeigen deutlich die Wichtigkeit der Leitlinie «Siedlungsentwicklung nach innen». Es heisst im Bericht: «Dispers angelegte Siedlungsstrukturen sind nicht nur aus Gründen des Kulturlandschutzes problematisch. Zusätzlich belasten das Erstellen, der Betrieb und das Sanieren der notwendigen Infrastrukturanlagen auch den Finanzhaushalt der öffentlichen Hand erheblich.»

Teil C sind Schlussfolgerungen und Ausblick. Darin erscheint das Thema der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit erneut, und es werden partnerschaftliche Kooperationen auf allen Ebenen gefordert. Es heisst: «Für eine zielorientierte Zusammenarbeit im Wirtschaftsraum Zürich ist die Verständigung zwischen Politik, Wirtschaft, Öffentlichkeit und Verwaltung zu vertiefen. Neue grenzüberschreitende Kooperationen sind zu schaffen und bestehende zu stärken. Zur Rea-

lisierung von Vorhaben wie Stadtbahnen, Landschaftsentwicklungs-Konzepten oder Entsorgungsanlagen sind räumlich spezifische Projektorganisationen zu unterstützen. Bei komplexen Aufgaben des Bundes, wie den Sachplanungen im Bereich Luft-, Güter-, Schienen- und Strassenverkehr ist aktiv mitzuarbeiten.»

Der letzte Teil dieses Berichts ist meiner Meinung nach der spannendste und wichtigste. Er heisst «Räumliches Controlling», was zwar eher modisch als spannend tönt. Hier wird aber gesagt, worum es geht: «Um den Erfolg der Raumplanung zu messen, muss die erfolgte Entwicklung an den vorhandenen Zielen bewertet werden können. Weicht die räumliche Entwicklung von den gesetzten Zielen ab, sind Steuerungsmassnahmen vorzuschlagen oder allenfalls die Ziele zu überprüfen. Dieser Prozess wird «räumliches controlling» genannt.» Dieses «Räumliche Controlling» findet im Kanton Zürich hauptsächlich mit dem vorliegenden Bericht, aber auch mit den periodisch erscheinenden Publikationen zur Raumbewertung statt, die Sie auch kennen. Die letzten erschienen unter den Titeln «Siedlungsentwicklung», «Landschaftsentwicklung» und «Gebäudeentwicklung in der Landschaft». Zur Konzentration der Kräfte ist vorgesehen, vor allem folgende Handlungsfelder einem systematischen Controlling zu unterziehen: Stadtlandschaften mit hoher Entwicklungsdynamik, Verkehrsentwicklung, Flughafenregion, Sanierungsbedarf von Infrastrukturanlagen sowie das Bauen ausserhalb der Bauzone.

Zur Würdigung: Vorerst die unproblematischen Beurteilungen: Wir haben den Bericht rechtzeitig zugestellt erhalten. Dass seine Behandlung etwas länger gedauert hat, liegt an der Umständlichkeit des Budgetprozesses. Rein äusserlich gesehen kommt der Bericht in einer neuen Gestaltung daher, nicht mehr als furztrockenes A5-Büchlein mit viel Druckerschwärze, sondern den neuen Möglichkeiten der technischen Aufrüstung entsprechend mit vielen Bildern, Grafiken und Karten, mit Farbe, zurückhaltender Typografie, ansprechend und lesbar. Das Werk ist gelungen und zu loben.

Bei der inhaltlichen Würdigung wird es heikler. Politische Wertungen auszuschliessen, ist schwierig oder unmöglich und verursacht deshalb eine spannende Debatte. Es geht einerseits darum zu beurteilen, was die Raumplanung leistet und andererseits, ob über das Wesentliche auch getreulich berichtet wird. Über die Messlatte für die Zielerfüllung müsste Einigkeit bestehen. Als übergeordneter Rahmen gilt die Bundesverfassung. Und die hält fest: «Bund und Kantone streben ein auf

Dauer ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch die Menschen andererseits an.» Ob dem wirklich so ist, können Sie versuchen anhand verschiedener ausgewählter Indikatoren im Abschnitt «Raumbeobachtung» abzuleiten. Noch mehr Angaben zu diesem Umfeld finden Sie im Umweltbericht 2000 unter «Umweltrelevante Aktivitäten».

Wem das zu abstrakt ist, der kann versuchen, sich auf seine eigenen Erinnerungen zu stützen – Erinnerungen, die bei Ihnen allen einen Zeitraum von mehreren Jahrzehnten erfassen und nicht bloss fünf Jahre, wie in diesem Bericht. Sie erinnern sich an die Strasse, an die Siedlung, an die Landschaft Ihrer Kindheit und vergleichen sie mit dem heutigen Zustand. Vergleichen Sie die Strasse, die Siedlung, die Landschaft, in der Sie damals gespielt haben mit derjenigen, die Ihren Kindern oder Enkeln heute zur Verfügung steht! Erlauben diese Veränderungen das, was die Bundesverfassung fordert, nämlich «auf Dauer ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits»? Erlauben das diese Veränderungen wirklich – nicht nur jetzt, sondern nochmals ein paar Jahrzehnte später in der Zukunft? Ist auf Grund dieser Veränderungen etwas entstanden, das Ihnen gefällt? Oder ist einfach etwas passiert, das nie jemand so gewollt hat? Ist das, was an Strassen, Siedlungen und Landschaften entstanden ist, so, dass wir es in fremden Ländern, auf Fotos, in Fachpublikationen und Ferienprospekten finden, damit Planer und Architekten von uns lernen können oder gar zu uns in die Ferien kommen wollen, so, wie wir nach fernen Destinationen reisen, um Siedlungen, Landschaften, Reisewege zu studieren und zu geniessen?

Wer den Bericht aufmerksam und genau liest, wird eine Antwort auf diese Fragen finden. Die Berichterstattung stellt Wesentliches getreulich dar und erfüllt ihre Aufgabe. Auch die Raumplanung erfüllt ihre Aufgabe ganz gut, soweit ihr die schweizerische Staatskunst überhaupt Handlungsspielraum dazu lässt. Sie versucht, auseinander strebende, unvereinbare Positionen zu integrieren, indem sie den kritischen Stimmen viel versprechende Formulierungen in den Grundsätzen und gleichzeitig den Wachstumsgläubigen jede Menge Einträge für Infrastrukturvorhaben in den Plänen bietet. Eine kürzlich in der NZZ vorgestellte Dissertation beschäftigt sich mit dieser Pattsituation anhand eines ziemlich zentralen Parameters der Raumplanung, nämlich mit der Dimensionierung der Bauzonen. Der Autor bezeichnet

den herrschenden Zustand als «Vollzugskrise der Raumplanung» und stellt fest: «Es fehlt in der schweizerischen Rechtslehre und -praxis an Kriterien, welche Unterschiede zwischen bundesrechtlicher Vorgabe und kantonaler, beziehungsweise kommunaler Realität noch geduldet werden können und welche nicht. Es fehlt an Konzepten, wie die Realität dem Einfluss des Rechts zugänglich gemacht werden kann. Eine konsequente Politik der haushälterischen Bodennutzung bedeutet nämlich unweigerlich eine Einschränkung des Eigentums und der Gemeindeautonomie.» Um Wirkung, Erfolg oder Misserfolg der Raumplanung wirklich objektiv beurteilen zu können, fehlt in der Versuchsanordnung leider etwas Wichtiges: Wir machen keinen Doppelblindtest und können darum nicht wissen, wie die Wirkung ohne die Einnahme des Medikaments «Raumplanung» wäre. Oder ob wir gar nur ein Placebo einnehmen?

Wir müssen deshalb als Diskussionsgrundlage mit diesem Bericht Vorlieb nehmen, für den ich mich bei der Baudirektion für die gut lesbare und überzeugende Darstellung der Problematik in aller Form bedanke. Für die Redaktion dieses Berichtes danke ich der Abteilung Kantonalplanung des Amtes für Raumplanung und Vermessung, Ulrich Stieger, Sacha Peter, Lucas Schloeth und Daniel Schnetzer. Die Beiträge verarbeitet haben die Abteilungen Orts- und Regionalplanung sowie Baubewilligung des Amtes für Raumplanung und Vermessung sowie der Bereich Verkehrsplanung des Amtes für Verkehr und der Fachstelle Naturschutz und Abteilung Wald. Ich danke auch meinen Kolleginnen und Kollegen sowie unserer Sekretärin der Kommission Planung und Bau für ihre engagierte Mitarbeit.

Zum Schluss und zum Auftakt der Diskussion möchte ich noch daran erinnern, dass hier auch schon die These aufgestellt wurde, dass die schweizerische und auch die zürcherische Raumplanung den Charakter von sozialistischer Planwirtschaft aufweise. Ich stelle die Gegenthese auf: Diese Ähnlichkeit beschränkt sich auf das Ausmass der Diskrepanz zwischen der Planformulierung und der Planerfüllung, beziehungsweise der Planerfüllbarkeit.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Der Raumplanungsbericht liegt vor uns – ein farbiger Überblick, ungenügende Zielsetzungen. Mit dieser Berichterstattung ist unsere Regierung aufgefordert die Ziele einer wünschbaren Entwicklung und die koordinierten Planungsmassnahmen aufzuzeigen. Das steht so im Paragraf 10 des Planungs- und

Baugesetzes. Die ganz klare Formulierung: «Die Ziele einer wünschbaren Entwicklung sind aufzuzeigen.» Wenn Sie in diesem Bericht nach diesen Zielsetzungen suchen, werden Sie enttäuscht sein. Am Schluss dieser umfangreichen und gut dokumentierten Berichterstattung finden Sie lediglich zwei Seiten, in denen sich eher Absichten als Zielsetzungen erkennen lassen. Das Schwergewicht dieses Berichtes sollte nicht in der Aufarbeitung der bisherigen Raumplanungspolitik liegen, sondern in der Erarbeitung der Ziele einer wünschbaren Entwicklung. Es nützt der Regierung und der Verwaltung wenig bis gar nichts, wenn wir uns heute über einen gelungenen – Entschuldigung – Farbprospekt mit statistischen Angaben und Beobachtungen unterhalten.

Welche Probleme stehen in der Raumplanung an und beschäftigen unsere Bevölkerung? Zwei Beispiele, das erste zu den Auswertungen oder Auswirkungen von Lärmimmissionen, sei es aus der Luft, von Strassen, Eisenbahnlinien, Gewerbebezonen und so weiter. Unter den Zielsetzungen finde ich folgenden Hinweis: «Das für Wohnen und andere lärmempfindliche Nutzungen geeignete Siedlungsgebiet ist als solches zu erhalten und dauerhaft vor Beeinträchtigungen zu schützen.» Dies ist vorweg keine Kunst, Personen, die bereits in einer bevorzugten Wohnlage sind, solche Perspektiven zu bestätigen. Die Planung verlangt aber Lösungen in den lärmbelasteten Gebieten.

Da finde ich auf diesen beiden Seiten noch einen weiteren interessanten Hinweis: «Zur Verlagerung von Wohngebieten mit sehr hohen Belastungen sind die planerischen Voraussetzungen an möglichst immissionsarmen mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbaren Standorten zu schaffen.» Was heisst das nun? «Verlagerung von Wohngebieten» heisst doch, an anderen Orten Ersatzbeschaffungen oder sogar Neueinzonungen zu ermöglichen. Der Bericht hält aber fest, dass die Siedlungsentwicklung lediglich nach innen erfolgen solle. Im Weiteren wird mit einer weit umfangreicheren Abhandlung festgehalten, dass im Landschaftsraum praktisch kein Halm mehr gekrümmt werden darf. In dieser Problemstellung ist ein grosser Handlungsbedarf ausgewiesen und in dieser Berichterstattung sind keine Zielsetzungen aufgezeigt.

Zweites Beispiel, Verkehrspolitik: Während von einer kohärenten Verkehrspolitik die Sprache ist – das heisst Einbezug aller Verkehrsmittel – stellen wir fest, dass die konkreten Aussagen unter wiederum diesen Zielsetzungen sich ausschliesslich auf den öffentlichen Ver-

kehr beziehen. Selbst die Erweiterung des Strassennetzes wird lediglich mit der Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs in Zusammenhang gebracht. Diese einseitigen Ziele und Grundsätze einer zukünftigen Verkehrspolitik übertreffen sogar die jüngste Veröffentlichung der verkehrspolitischen Aussagen zur Gesamtverkehrskonzeption. Diese Unausgewogenheit im vorliegenden Raumplanungsbericht ist als ungenügend zu bezeichnen.

Ich möchte festhalten, dass mit diesem Bericht die Ziele der Raumplanung weit deutlicher bekannt gemacht werden könnten, als dies im vorliegenden Beispiel gemacht wird. Diese Berichterstattung könnte zu einem Führungsinstrument ausgebaut werden! Die Diskussion könnte der Regierung die Marschrichtung bestätigen oder Richtungsänderungen aufzeigen. Mit der PBG-Revision will die Regierung mehr direkten Einfluss auf die Richtplanung nehmen. Eine schleichende Kompetenzverschiebung wäre aber völlig kontraproduktiv, denn die Ausmarchung dieser raumwirksamen Tätigkeiten und die zeitliche Abfolge sollen auch in Zukunft vom Parlament bestimmt bleiben. Daher hat die Stellungnahme zum Raumplanungsbericht – obschon diese nur zur Kenntnis genommen werden kann – eine grosse Bedeutung. Ein kürzerer Intervall und eine zielorientierte Berichterstattung ist Voraussetzung und unumgänglich.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Es ist erstaunlich und aus meiner Sicht enttäuschend, dass dieser Bericht in der Kommission kaum diskutiert wurde. Es wurde die Möglichkeit vertan, eine Weiterbildungsmöglichkeit zu nutzen und sich über die Beweggründe in der Raumplanung zu orientieren. Die Art und Weise, wie dieser Bericht in der Kommission behandelt wurde, lässt vermuten, dass es wichtiger ist, seine eigenen Gärten zu pflegen, die eigenen Interessen einzubringen, als sich darum zu kümmern, wie das Gesamtsystem funktioniert und wie es am besten optimiert werden kann. Dies geht auch aus dem Votum von Hans Frei hervor, der sich aus meiner Sicht in Widersprüchlichkeiten nur so verirrt.

Auch wenn im Bericht Aussagen zum Thema Infrastruktur, das heisst zu Versorgung und Entsorgung und zu öffentlichen Bauten und Anlagen, weitgehend fehlen, so ist aus meiner Sicht dieser Bericht relativ umfassend und breit orientierend. Er gibt Auskunft über den Zustand der Raumplanung, wie der Kommissionspräsident gesagt hat, erstmals

auch über die Grenzen des Kantons hinweg. Er ist attraktiv aufgemacht und gut lesbar.

Meine Kritik geht auch dahin, dass vor allem der Zustand der Raumplanung und nicht des Raumes selber diskutiert und dargestellt wird. Es wird beschrieben, welche Mittel wo vorhanden sind, wie die Mittel eingesetzt werden und eventuell wie sie allenfalls wirken. Es wird viel davon erzählt, welche Zielsetzungen gelten, welche Absichten angestrebt werden und welche Möglichkeiten im Moment vorherrschen. Der Zustand unseres Raumes, des Raumes effektiv in der Realität des Kantons Zürich, wird nur ansatzweise dargestellt. Es wird ebenso nur ansatzweise dargestellt, ob die Raumplanung in der Lage ist, die herrschenden Probleme zu lösen und ihnen etwas entgegenzusetzen. Aber wie soll man auch, wenn die Probleme schon gar nicht richtig angesprochen werden? Es wird im Bericht also im besten Fall beobachtet – das Controlling wurde erwähnt – und dargestellt und kontrolliert, was passiert. Es entsteht der Eindruck, dass passiv betrachtet wird und wenig an aktivem Handeln entgegengesetzt wird.

Ein Beispiel ist der Flughafen Zürich. Beim Erarbeiten des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) hat man vom Bund her bewusst das sogenannte Koordinationsprotokoll eingesetzt, weil man genau weiss, dass die kantonalen Richtplanungen schon bestehen, dass hier eingegriffen wird und dass hier ganz klar ein zwingender Koordinationsbedarf besteht. Über diese Koordinationsabsichten und die Zielsetzungen darin wird in dem Bericht ebenso wenig etwas gesagt, wie über viele andere Bereiche im Bereich Verkehr, Zersiedlung, Landschaft und Infrastruktur.

So wenig, wie die Probleme im Raum des Kantons Zürich umfassend dargestellt sind, sind natürlich auch die Konflikte kaum benannt und der Koordinationsbedarf nicht ausgewiesen. Die Wirkung der Instrumente der Raumplanung sind somit auch nicht bewertet. Zugegeben, es ist – wenn ich jetzt nochmals das Referat von Hans Frei in Erinnerung rufe – für Fachleute nicht immer ganz einfach, die Vorgaben der Politik, die wünschbare Entwicklung, die sie nennt, wirklich einzuordnen und zu bewerten. Schade deshalb um den verpassten Dialog in der Kommission!

Es ist richtig: Es wäre gut, dieser Raumplanungsbericht wäre ein Führungsinstrument. Die Möglichkeiten der Raumplanung und deren Zielsetzungen werden aber in der Politik immer wieder torpediert durch die Mehrheiten in diesem Rat. Lärm und Abgase werden zwar

bemängelt, aber Strassenbau steht im Vordergrund. Die Querschnitte bei den Verkehrsachsen sind ein Problem in der Landschaft, aber der effizientere Bereich des Verkehrs, nämlich der öffentliche Verkehr, soll gebremst werden. Der Siedlungsraum hat ja – das wissen wir – beachtliche Reserven im Siedlungsgebiet des Richtplanes. Er muss nicht weiter ausgedehnt werden. Auch wenn die Priorität bei der Siedlungsentwicklung nach innen gehen soll, so stehen doch immer noch beachtliche Neubaugebiete zur Verfügung im Kanton Zürich. Somit müsste dieser Bereich überhaupt nicht kritisiert werden. Wir nehmen diesen Bericht auch zur Kenntnis. Ich werde mich bei Gelegenheit auch zu den attraktiven Positionen und Grundsätzen im Kapitel 1.3 äussern.

Peter F. Biemann (CVP, Zürich): Ich kann es vorwegnehmen: Auch die CVP wird diesen Raumplanungsbericht zur Kenntnis nehmen. Wir haben einige Punkte ganz besonders zur Kenntnis genommen, beispielsweise auf Seite 33 die kohärente Verkehrspolitik. Da steht: «Die Angebote des Bahnverkehrs als Alternative zum Flugverkehr nach europäischen Destinationen sind zu fördern und auszubauen.» Knapp drei Monate vorher hat die Regierung in der Zeitung mit Wohlwollen zur Kenntnis genommen, dass ab 28. November zusätzlich 28 Flüge mit Airbus-Jets zwischen Zürich und Genf verkehren. Es geht nicht darum, ob die tatsächlichen Ereignisse einen Raumplanungsbericht überholen oder nicht. Es geht einfach darum, wie lange Aussagen ihre Gültigkeit behalten.

Ich möchte noch ein Beispiel anfügen aus der kohärenten Verkehrspolitik: «Die Entwicklung des Flughafens Zürich ist auf die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse des Wirtschaftsraums abzustützen und soll möglichst wenige Bewohner mit schädlichen Einwirkungen belästigen.» Wenn dies zutrifft, dann könnte man sich die ganze Diskussion des runden Tisches sparen, denn hier steht ja, wie künftig die Regelung gelten soll.

Aber nicht nur einfache Problemlösungen können wir zur Kenntnis nehmen. Auch erstaunliche Zusammenhänge werden uns aufgezeigt. So steht beispielsweise auf Seite 7: «Die von Flughafen Zürich ausgehende Lärmbelastung schränkt allerdings die Nutzungsmöglichkeiten grosser Teile der Glatttalstadt ein. In den am stärksten betroffenen Quartieren der Gemeinden Rümlang, Opfikon, Kloten, Bassersdorf und Wallisellen können kaum mehr neue Wohnbauten erstellt wer-

den.» Und weiter hinten ist auf Seite 27 zu lesen: «Besonders viel Entwicklungsspielraum besteht dabei zurzeit in Gebieten wie Zürich-Nord.» Und weiter unten können Sie in der Tabelle sehen, dass in Kloten-Opfikon eine Kapazität für weitere 2800 Einwohner ist, in Wallisellen-Dübendorf 4300 Einwohner. Zürich-Nord ist offensichtlich gar nicht von der Fluglärm-Problematik betroffen, denn dort sind Kapazitätsreserven von 18'700 Einwohnern.

Ich möchte weitere Punkte aus diesem Raumplanungsbericht nicht mehr ausbreiten. Er kommt so schön daher, und es kann ihn ja jeder zu Hause selber noch einmal durchlesen. Wir haben ihn zur Kenntnis genommen – nicht mehr und nicht weniger.

Ulrich Isler (FDP, Seuzach): Das bestehende PBG aus dem Jahre 1975 trägt den nun neu vorgeschlagenen fünf Leitlinien offenbar nur ungenügend Rechnung und soll im Rahmen der Neuorganisation des PGB darin Eingang finden. Bemerkenswert ist die Feststellung, dass das Siedlungsgebiet seit 1995 – Sie haben richtig gehört: das Siedlungsgebiet seit 1995 – nicht verändert respektive vergrössert wurde. Bemerkenswert ist des Weiteren die Feststellung im Bericht, dass Quartiere durch die Überdeckung von Verkehrsanlagen wieder eine hinreichende Attraktivität und Qualität erlangen sollen. Nachdem der Regierungsrat die Überdeckung von Schwamendingen anfänglich abgelehnt hat, tönt es einigermaßen viel versprechend, dass nun tatsächlich diese Überdeckung von Schwamendingen durchgeführt wird. Die Sicherung und Entwicklung der Landschaftsqualität hat nur unter Berücksichtigung der eigentumsrechtlichen und kommunalen Gegebenheiten zu erfolgen. Staatliche dirigistische Eingriffe sind in partnerschaftlicher Kooperation zu lösen. In diesem Sinne nimmt die FDP den Bericht der Regierungsrates gerne zur Kenntnis.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Die vergangenen vier Jahre waren für eine geordnete, Ressourcen schonende Entwicklung des Kantons eine ausgesprochen schlechte Zeit. Der Flächenverbrauch nahm stark zu. Es ist ganz anders, als mein Vorredner Ulrich Isler erklärt hat. Auf Seite 26 des Berichts wird deutlich gemacht, wie stark praktisch pro Sekunde die noch freie Landschaft verbraucht worden ist. Die Bevölkerung wuchs trotz der Maxime «Entwicklung nach innen», die auch von der SP immer unterstützt wurde, in schlecht erschlossenen Randgebieten, vor allem auch in den Nachbarkantonen, am schnellsten.

Die vom Kommissionspräsidenten erwähnten Berichte «Raumbeobachtung Kanton Zürich» sind als Erfolgskontrolle gedacht. Sie sind aber in Wirklichkeit – wenn man die Zahlen anschaut – Protokolle des Misserfolgs. Und in einigen Teilen sind sie sogar eigentliche Kapitulationsurkunden für die Raumplanung im Kanton Zürich. Die eindringlichen Fragen des Kommissionspräsidenten und auch Ermahnung, wir sollten uns an unsere Kindheit erinnern, können wir in den meisten Teilen des Kanton Zürich sehr eindeutig negativ beantworten. Dieser Kanton wird geprägt von vier so genannt dynamischen Stadtlandschaften: Zürich, Winterthur, das Limmattal und das, was man immer häufiger als Glatttalstadt bezeichnet. In den vergangenen Jahren – und das zeigt der Bericht deutlich auf – ist es in Zürich und Winterthur gelungen, etwas mehr städtebauliche Qualität, aber auch etwas mehr städtebauliche Dynamik, wirtschaftliche und auch kulturelle Attraktivität in diese Städte hineinzubringen. Diese positive Entwicklung konnte eingeleitet werden, ohne die Lebensqualität der Bevölkerung noch weiter zu belasten. Beide Städte werden auch im Bericht zu Recht gewürdigt. Die Situation der beiden anderen Ballungsgebiete, also Limmattal und Glatttal-Flughafenregion, ist aus unserer Sicht kritisch. Der Wille, mit raumplanerischen Mitteln die Stadtentwicklung zu steuern ist dort bei weitem nicht im notwendigen Ausmass vorhanden. In einigen Gemeinden erkennen die Behörden zwar, dass die Dauerstaus auf den Strassen, die soziale Entmischung der Wohngebiete und auch das allgemeine Desinteresse der Bevölkerung an ihren Schlafgemeinden ernste Warnsignale sind. Die heutigen politischen Strukturen stehen einer Verbesserung aber im Wege. Die Stadtentwicklung muss vom Kanton gestützt werden, indem die Gemeinden als – geografisch gesprochen – «Stadtquartiere» neue Möglichkeiten der Zusammenarbeit erhalten. Dass in diesen Städten und Gemeinden jede Gemeinde eine eigene Nutzungsplanung, eine eigene Infrastrukturplanung, ein eigenes Kulturangebot und eine eigene Wirtschaftsförderung hat, ist längst überholt. Den Gemeinden sei auch gesagt, dass die reine, schnelle und kulante Behandlung der Baugesuche, die wir selbstverständlich auch gut finden, nicht genügt, um im Standortwettbewerb mit den Qualitäten mitzuhalten, die eine Stadt wie Zürich oder Winterthur einem Investor bieten kann. Der Bericht beschränkt sich leider in diesem Bereich auf die Darstellung der betrüblichen Resultate. Wir vermissen hier eine Behandlung der politisch-strukturellen Ursachen der raumplanerischen Defizite. Ich hoffe,

dass der parallel zu uns arbeitende Verfassungsrat hier Wege zur Lösung dieses Defizits aufzeigen kann.

Nun zum Bereich Verkehr: Die Regierung hat hier in den vergangenen Jahren in guter Absicht Projekte und Strategien ausgebaut, welche eine auch in Bezug auf die Raumplanung koordinierte Politik ermöglichen würden. Strassenstrategien, Realisierung grosser Bahnprojekte und die Mitarbeit am SIL im Bereich Luftfahrt. Es haben sich aber auch hier gewaltige Vollzugsdefizite aufgebaut. Laut dem Bericht sind 95 Prozent des Strassenverkehrs im Kanton Zürich nicht Durchgangsverkehr, sondern hausgemacht. Die Verkehrspolitik der rechten Seite zielt heute wieder auf die Schaffung einer autogerechten Stadt. Sie hat verheerende Wirkung auf die Wohnqualität, die Natur, aber auch auf die Staatsfinanzen. Beim Traktandum Strassenbauprogramm werden wir darauf ja näher eingehen.

Die Landschaft des Kantons Zürich hat ausser in den Waldgebieten und bei einzelnen Fliessgewässern weiter an Qualität verloren in den vergangenen fünf Jahren. Der Zersiedlungsdruck ausserhalb des Baugebiets nimmt zu. Die industriell-moderne Landwirtschaft zerstört durch die Trivialisierung und Industrialisierung unsere traditionellen Kulturlandschaften, wobei das ja nicht die individuelle Schuld der Landwirte ist, sondern eine Folge von wirtschaftlichen Entwicklungen. Die SP unterstützt daher die im Bericht aufgelisteten Massnahmen zur Förderung der Landschaftsqualität und will, dass die Landwirtschaft auch finanzielle Anreize zum schonenden Umgang mit der Landschaft erhält.

Wir vermissen des Weiteren im Bericht eine Darstellung der Auswirkungen von baulicher Entwicklung auf die Immissionen, Luft, Wasser Lärm. Wir beurteilen sie nämlich kritisch, vor allem in Bezug auf Lärm. Im Kanton Zürich sind heute kaum noch lärmfreie Inseln vorhanden. Und das gilt nicht nur für die Flughafenregion. Das wirkt sich sehr negativ auf die psychische und physische Gesundheit der Bevölkerung aus. Es fehlt auch eine Darstellung der Zusammenhänge zwischen Raumentwicklung und Veränderungen im sozialen Gefüge der Bevölkerung. Müssen denn erst Projekte für «fenced communities» – also eingemauerte Wohninseln für reiche Leute – entstehen, bevor die soziale Entmischung in der Agglomeration Zürich zum Thema wird? Wir hoffen es nicht und bitten die Regierung, diesem Aspekt auch in der Raumplanung vermehrt Beachtung zu schenken.

Zusammenfassend kann die SP das ARV und den Regierungsrat für den erstmals einigermaßen lesbar aufgemachten Bericht loben. Die rasch voranschreitende Verstädterung unseres Kantons ist eine Tatsache. Wir betreiben also Raumplanung nicht in der freien Landschaft, sondern in einem geschlossenen und urbanen Raum, wo wir sehr eng zusammenleben. Dieser Raum muss wieder vermehrt Qualität erhalten. Die Städte Zürich und Winterthur – und nicht zu vergessen die positiven Ansätze auch in Uster, was wir letztes Jahr an unserem Ausflug konstatieren durften – haben hier nicht nur im Denken, sondern auch in den konkreten Projekten einen sehr grossen Vorsprung. Das sollte den übrigen Agglomerationsgemeinden, aber auch dem Kanton, Anlass zum Nachdenken und zum Start eigener Projekte geben.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Ich möchte mich ganz herzlich für die engagierte Debatte dieses Raumplanungsberichtes bedanken. Ich kann Ihnen versichern, dass ich die verschiedensten Anregungen aufnehme, und mit mir selbstverständlich auch meine Mitarbeiter des Amtes für Raumplanung und Vermessung.

Wir müssen uns im Klaren sein, welchen Stellenwert dieser Raumplanungsbericht haben soll. Ist er eine isolierte Zielerklärung des Regierungsrates? Oder ist er eine wertvolle Arbeitsgrundlage auch für das Parlament, wenn es gilt, raumwirksame Projekte und Planungen zu erarbeiten? Ich denke, er ist beides. Es stehen durchaus wichtige Absichtserklärungen des Regierungsrates in diesem Bericht. Wer sich Zeit und Mühe genommen hat, diesen Bericht im Detail zu studieren, hat dies auch entdeckt. Ich bin aber der Meinung, dass sich der Rat auch bewusst sein muss, dass Landschaftswandel nicht einfach so passieren darf, dass unser Kanton Zürich mit seiner Standortqualität und mit der Qualität des Naherholungsraums einem ungeheuren Druck ausgeliefert ist, und dass wir diesen Druck nicht so hinnehmen können, als geschehe er einfach so wie ein Naturgesetz. Ich denke, dass wir der Nachhaltigkeit mit jedem politischen Entscheid verpflichtet sein müssten.

Ich spreche davon ganz bewusst, weil ich weiss, wie Siedlungs-, Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung in einem ganz engen Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung stehen. In diesem ganzen Komplex stehen uns wichtige Entscheidungen bevor. Diese Statistiken, Zahlenangaben und Zahlensammlungen, wie sie nun auch im Raumplanungsbericht enthalten sind, müssen wichtige Beurteilungs-

grundlagen sein, wenn wir politisch miteinander neue Projekte diskutieren. Ich möchte den Raumplanungsbericht nicht einfach als eine Bilanz über Erfolg oder Misserfolg der Raumplanung verstanden wissen, sondern er ist ein Spiegel der Realität. Und wir müssen aus diesem Spiegel der Realität die richtigen Konsequenzen ziehen. Ich möchte aber keine Schuld an die Verantwortungsträger der Vergangenheit zuweisen, sondern mit Ihnen zusammen die Verantwortung für die Zukunft unseres Kantons Zürich wahrnehmen. Und dazu soll dies eine ganz wichtige Grundlage sein, die wir auch im vorgegebenen Rhythmus immer wieder verbessern können.

Ich danke meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die diesen Bericht erarbeitet haben. Und Ihnen danke ich für die wohlwollende Aufnahme.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Mit Abschluss der Diskussion hat der Kantonsrat vom Raumplanungsbericht 2001 des Regierungsrates formell Kenntnis genommen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2002–2004

Bericht des Regierungsrates vom 21. November 2001 und gleich lautender Antrag der KPB vom 29. Januar 2002, **3920**

Ueli Keller (SP, Zürich), Präsident der KPB: Noch so ein Bericht – von der Kür zur Pflicht! Auch mit den letzten Errungenschaften des Desktop-Publishing würde kein Reisser daraus werden. Dennoch, die Kommission Planung und Bau beantragt Ihnen einstimmig, den Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2002 bis 2004 zur Kenntnis zu nehmen. Seine hauptsächliche Bedeutung als ausführliche Erläuterung zu einzelnen Posten des Voranschlags nützt jetzt – nach verspäteter Budgetdebatte – nicht mehr viel. Immerhin könnte die Analyse des Strassenbauprogramms Anregungen dazu geben, im Laufe des Jahres verkehrspolitische Vorstösse einzubringen, die die offensichtlichen Widersprüche zwischen den sozialen, ökologischen und ökonomi-

schen Auswirkungen des Strassenbaus in ein vernünftigeres Verhältnis bringen würden.

Zum Inhalt: Erstens, allgemeines: Noch letztes Jahr ging das Strassenbauprogramm für das Jahr 2002 von einem entschuldeten Strassenfonds aus. Das ist dieses Jahr nun radikal anders. Budgetiert ist ein Wachstum von heute 50 Millionen auf 84 Millionen im Jahre 2004, eine Steigerung um 68 Prozent. Dies als Folge der geplanten Steigerung der jährlichen Nettoinvestitionen von bisher 100 auf 130 Millionen, beziehungsweise eine Steigerung der Bruttoinvestitionen von bisher 320 auf jährlich 500 Millionen Franken. Diese Zunahme der Verschuldung würde noch grösser ausfallen, wenn nicht auf verschiedene Vorhaben zur Werterhaltung oder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verzichtet würde.

Zweiter Abschnitt, Nationalstrassenbau: Seite 3 ist der praktisch unveränderte Textbaustein des Vorjahres. Ein einziges neues Element ist der Schluss des Satzes in der Mitte der Seite, der da heisst: «... und/oder angemessene, jährlich durch den Kantonsrat zu beschliessende Einlagen aus Staatsmitteln erfordert, um die Finanzierung des Staatsstrassenbaus und -unterhalts zu sichern.» Die budgetierten Bruttoinvestitionen im Nationalstrassenbau steigen von heute 255 auf 425 Millionen im Jahre 2004. Das massgebende Bundesprogramm des Jahres 2002 war bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt, wird die Budgetzahlen aber noch beeinflussen.

Zum Staatsstrassenbau sind vier Fahrbahnbauten von Objekten über 3 Millionen vorgesehen, nämlich der Autobahnzusammenschluss in Kloten, die Aufhebung des SBB-Niveauübergangs in Buchs und an der Russikerstrasse in Pfäffikon sowie verschiedene Vorhaben im Zusammenhang mit der Glattalbahn. Ein bisschen ausführlicher hat sich die Kommission über das Vorhaben in Buchs informieren lassen, das bereits seit den Achtzigerjahren im Gespräch ist. Das Projekt sieht eine neue Strasse vor, die beim Furtbach, kurz vor dem heutigen Bahnübergang östlich abzweigt in ein bisher zwischen unerschlossenen Bauzonen und der Freihaltezone zur Furttalstrasse führt. An diese neue Erschliessung leisten Gemeinden und Grundeigentümer Beiträge von 7 Millionen Franken. Auffallend ist die stark schwankende Höhe der angegebenen Baukosten. Vor zwei Jahren waren sie 8,4 Millionen, letztes Jahr 3 Millionen und jetzt 10 Millionen Franken. Das ist wohl eine Folge der «New Economy».

Zum Sammelkonto der Fahrbahnbauten bis 3 Millionen wird darauf aufmerksam gemacht, dass die gewählte Prioritätensetzung zur Folge hat, dass neue Sanierungen von Unfallschwerpunkten bis auf wenige Ausnahmen nicht mehr möglich sind – ein bemerkenswerter Satz! Der Ausbau der Radfahreranlagen soll gemäss den Grundsätzen der Radwegstrategie fortgesetzt werden. Diese sieht eine Vollendung des kantonalen Radwegnetzes im Zeitraum der nächsten 100 Jahre vor und wird im Strassenbauprogramm als angemessen gewürdigt. Im Anhang an den Textteil finden Sie fünf Seiten mit Tabellen, die den Umfang der vorgesehenen Ausgaben nach Objekten detailliert gliedert.

Zur Würdigung dieses Berichts: Die formale Kritik zum Thema A5-Büchlein und Bleiwüste habe ich schon beim Raumplanungsbericht geäussert. Eine inhaltliche Würdigung, die allen passt, ist glaube ich ausgeschlossen. Den einen wird viel zu viel, den anderen viel zu wenig ausgegeben. Der gemeinsame Nenner ist wahrscheinlich, dass alle finden die Prioritäten seien falsch gesetzt, und dass niemand in der Lage ist, Prioritäten so zu setzen, dass es allen passt.

Möglicherweise gibt es eine Übereinstimmung im Rat bei der Beurteilung des grundsätzlichen Sinns oder Unsinnns dieser Berichterstattung. Den alljährlich stattfindenden Debatten im Rat entnehme ich, dass der Gesetzgeber gelegentlich überprüfen sollte, ob die Bestellung dieses Berichts mit Paragraf 8 Absatz 1 des Strassengesetzes so noch Sinn macht. Im Nachgang zu einer Budgetdebatte wohl sowieso nicht! Seine Position und Funktion zwischen KEF, Globalbudget und Geschäftsbericht müsste überdacht werden. Aber auch unabhängig von diesem veränderten Umfeld scheint klar, dass der Nutzwert eines Berichts, der nur quantitativ aufzählt, was alles gemacht wird, ohne dies in Beziehung zu setzen zu den qualitativen Wirkungen in der Gesellschaft – damit ist auch die Wirtschaft und die Umwelt gemeint – ausgesprochen gering ist.

Auf der Suche nach etwas Interessantem bin ich am Schluss doch noch fündig geworden: Wenn man die budgetierten Zahlen im jeweils älteren Programm mit dem Ergebnis der Rechnung vergleicht, so zeigt sich in den letzten Jahren jedes Mal eine Unterschreitung der Budgetzahlen von mindestens 5 Prozent. Ich habe endlich den Ausgabenbereich entdeckt, in dem sich die Forderung nach linearen Kürzungen von mindestens 5 Prozent absolut problemlos verwirklichen lässt.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Der vorliegende Bericht zeigt klar, wo die Prioritäten bei der Bewältigung der Verkehrsprobleme liegen. Die Regierung und die linke Ratsseite bevorzugen ganz klar die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Obwohl die Regierung immer beteuert, man müsse den ÖV und den motorisierten Individualverkehr gleichermassen fördern, wird in der Realität anders gehandelt. Man hat gute Gründe, um den Rotstift bei Strassenbau anzusetzen. Der Strassenfonds ist verschuldet. Die Motorfahrzeugsteuern konnten nicht erhöht werden. Man sträubt sich gegen grosszügige Einlagen aus allgemeinen Steuermitteln in den Strassenfonds. Das Streichkonzert sieht 142 Millionen weniger Nettoinvestitionen – 85 Millionen beim Strassenunterhalt und rund 40 Millionen bei den Planungs- und Projektierungskosten – vor. Die Folgen dieser Streichkonzerte spüren alle jene, die tagtäglich auf ein funktionierendes Strassennetz angewiesen sind. Die wirtschaftlichen Schäden, verursacht durch unzählige Stautunden, sind enorm. Durch die Vernachlässigung von Unterhalt übertragen wir Aufgaben an unsere Folgegenerationen. Dies kann ja wohl nicht Sinn der Sache sein!

Alle Hochglanzprospekte, Strategien und Planungen sind wertlos, wenn man nicht endlich den Strassenverkehr als gleichwertig anerkennt und diesen auch aktiv fördert. Das vorliegende Strassenbauprogramm spricht eine andere Sprache. Wenn bei den Fahrbahnbauten bis 3 Millionen Franken gegenüber dem Programm 2000 bis 2002 nur gerade die Hälfte der finanziellen Mittel zur Verfügung steht, so grenzt diese Massnahme an Fahrlässigkeit. Bedenklich ist auch die Tatsache, dass sogar Sanierungen von Unfallschwerpunkten nur noch in Ausnahmefällen möglich sind. Diese Entwicklung ist zu stoppen! Das nächste Strassenbauprogramm muss allen diesen Bedenken Rechnung tragen. Die wirklich notwendigen Investitionen sind endlich zu tätigen. Dem Unterhalt ist wieder vermehrt Beachtung zu schenken. Die notwendigen finanziellen Mittel sind – wenn anders nicht möglich – aus allgemeinen Steuermitteln bereitzustellen.

Den Bericht können wir nur zur Kenntnis nehmen, direkt beeinflussen können wir ihn nicht. Wir fordern aber den Regierungsrat auf, dem Strassenbauprogramm 2003 bis 2005 endlich das notwendige Gewicht beizumessen und sich von den problematischen Sparprogrammen zu verabschieden. In diesem Sinne haben wir den Bericht zur Kenntnis genommen.

Roland Munz (SP, Zürich): Es ist ein alljährliches Ritual, dass wir hier in diesem Saal zum Strassenbauprogramm diskutieren. Dieses Programm erscheint kaum je besonders originell. Neu in diesem Jahr ist denn vor allem auch, dass die Regierung das Bauprogramm als Sparprogramm deklariert. Unter Sparzwang hat die Regierung natürlich Prioritäten setzen müssen. Dies hat sie aus unserer Sicht zumindest äusserst fragwürdig getan.

Ein paar Beispiele können dies illustrieren: Massnahmen zur Erschliessung neuer Siedlungsräume – zum Beispiel mit der Umfahrung der ursprünglichen Umfahrung Buchs – scheinen dabei ein vordringliches Problem zu sein. Eine neue Strasse und die Aufhebung des Niveauüberganges in Buchs-Dällikon sei schon in den Achtzigerjahren aus finanziellen Gründen zurückgestellt worden. Diese finanziellen Gründe sollen jetzt plötzlich nicht mehr gelten? Auch wenn im Budget 2002 einmalig Steuergelder in den Strassenfonds gelegt worden sind, ist der Strassenfonds verschuldeter, denn je. Ebenso wenig dringlich ist nach unserer Sicht der Ausbau der N 4.2.1 auf vier Spuren, der hier gleich zusammen mit tatsächlich notwendigen Werkleitungsbauten erfolgen kann. Wenn gelegentliche Verkehrsüberlastungen beseitigt werden können, ist dies sicher schön. Wenn dann aber im selben Bericht wörtlich ausgesagt wird, es könnten keine Unfallschwerpunkte mehr saniert werden, dann sind die Prioritäten allerdings aus SP-Sicht ganz eindeutig nicht nur falsch gesetzt, sondern diese Regierung belässt offenbar ganz bewusst Gefahren für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Das Strassenbauprogramm setzt aber aus SP-Sicht nicht nur die Prioritäten falsch, es widerspricht ganz offensichtlich auch verkehrspolitischen Strategiepapieren der Regierung selbst. Praktisch zeitgleich wie die Vorlage 3920 wurde die Radwegstrategie präsentiert. Beide Papiere sind in der gleichen Direktion zur gleichen Zeit unter Kenntnis der gleichen Voraussetzungen – namentlich der Verschuldung des Strassenfonds – erarbeitet worden. Dennoch passen sie irgendwie nicht recht zueinander. Verlangt beispielsweise die Radwegstrategie, bis 2005 Radfahranlagen für total 50 Millionen zu realisieren, so rechnet das Strassenbauprogramm für bis und mit 2004 mit 26 Millionen. Setzt die Radwegstrategie bis 2005 drei Grossprojekte von jeweils über 3 Millionen Volumen zur Ausführung, so rechnet das Bauprogramm der Staatsstrassen überhaupt nicht mit diesen drei Grossprojekten. Hier suchten wir vergeblich nach Budgetposten für eben diese drei Anliegen, und bis 2004 müssten ja zwingend mindestens

Projektierungskosten dafür eingesetzt werden. Wir alle wissen, wie lange es geht, bis ein grösseres Bauvorhaben projektiert und dann umgesetzt wird. Das lässt sich nicht allein im Jahr 2005 machen. Wir müssen hier also zwangsläufig den Eindruck bekommen, die Baudirektion wisse offenbar nicht so ganz genau, welche Strategiepapiere die Baudirektion ausarbeitet. Oder anders gesagt: Wir fragen uns, welchen Wert denn Strategiepapiere der Baudirektion haben, wenn nicht einmal die Baudirektion selber sich daran orientiert.

Die Prioritäten der SP-Fraktion im Strassenbau sind seit Jahren die gleichen. Um sie in Erinnerung zu rufen, zähle ich sie kurz auf. Erstens: Der Unterhalt bestehender Strassen muss gewährleistet bleiben. Zweitens: Der Strassenfonds ist zu entschulden, und dabei sind nicht allgemeine Staatsgelder zu verwenden. Drittens: Strassenneubauten sind möglich, unter der Bedingung, dass damit mehr Siedlungsqualität und mehr Umweltqualität geschaffen werden kann. Viertens: Der Neu- und Mehrverkehr ist grundsätzlich und zumindest weitgehend über den ÖV abzuwickeln. Im Bauprogramm Staatsstrassen etwa ist von einer hälftigen Verteilung auf MIV und ÖV die Sprache. Dies ist klar nicht unser Ziel, sondern wir werten dies als Ausdruck einer gewissen Kapitulation vor dem MIV. Fünftens: Über einen Bericht, der weder Zustimmung noch Beschlussfassung braucht, muss nicht im Detail gestritten werden. Aber ein Bauprogramm der Staatsstrassen sollte zumindest klar erkennbare Eckpunkte setzen, und diese sollten zumindest nicht im Widerspruch zu Strategiepapieren – wie etwa der Radwegstrategie – stehen.

Die SP-Fraktion sieht diese Prioritäten in diesem Bericht durch die Regierung ziemlich umfassend verfehlt. Wir nehmen zum Strassenbauprogramm... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Willy Furter (EVP, Zürich): Das vorliegende Bauprogramm für die nächsten drei Jahre ist eindeutig ein Sparprogramm. Es geht nur um die Bauten, die in den nächsten drei Jahren begonnen oder gebaut werden. Um den Strassenfonds nicht noch mehr ins Abseits gleiten zu lassen, ist es unbedingt notwendig, diesen zu stabilisieren. Dies gelingt nicht mit einer bescheidenen Einlage von 25 Millionen Franken zur Entschuldung des Strassenfonds. Man muss auch auf der Aufwandseite Einschränkungen machen. Das Bauprogramm sieht sehr zurückhaltende Investitionsausgaben vor. «Sehr zurückhaltend» heisst hier Kürzung um 140 Millionen Franken.

Ich möchte auf einen heiklen Punkt hinweisen: In Zusammenhang mit dem Bau der Stadtbahn Glatttal sind verschiedene Teilstücke der Staatsstrassen zu verlegen oder den neuen Verhältnissen anzupassen. Es darf nicht geschehen, dass aus Spargründen diese notwendigen Anpassungen zurückgestellt oder gar verunmöglicht werden. Auch nach den Kürzungsbemühungen der Regierung bleibt immer noch eine Nettobelastung von 70 bis 80 Millionen Franken für den Staatsstrassenbau in diesem Bereich. Im Bericht heisst es ganz lakonisch: «Diese Nettobelastung ist noch zu finanzieren.» Ich bin gespannt, wie diese Finanzierung erfolgen soll, ohne den Strassenfonds in der Zukunft noch höher zu verschulden.

Den Bericht des Regierungsrates können wir so zur Kenntnis nehmen. Das empfehle ich Ihnen auch.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Ich spreche für die SVP-Fraktion. Im Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2002 bis 2004 werden auch die zu realisierenden Bauvorhaben zu den Lückenschliessungen im Nationalstrassennetz, speziell die Westumfahrung Zürich und die A4 im Knolleneram, erwähnt. Die SVP begrüsst und anerkennt, dass damit wenigstens die Fertigstellung der Nationalstrassen – wenn auch langsam, so doch immerhin – in Angriff genommen wird.

Negativ beurteilen wir die Aussichten bei den Staatsstrassen, sollen doch diese Investitionen von 2002 bis 2005 um 140 Millionen Franken gekürzt werden. Schwer nachzuvollziehen sind auch die im Bericht erwähnten Verzichte auf verschiedene Vorhaben zur Werterhaltung sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Ich frage mich, in welchen anderen Bereichen neben dem Strassenbau so etwas möglich wäre. Gleichzeitig sollen in den Jahren 2003 bis 2005 im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn diverse Strassenanpassungen und Strassenumlegungen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs für total 70 bis 80 Millionen zu Lasten des hoch verschuldeten Strassenfonds realisiert werden. Es bleibt also völlig unverständlich, weshalb gerade hier das Verursacherprinzip nicht gelten soll und diese Kosten dem Strassenfonds und nicht dem verursachenden öffentlichen Verkehr zugewiesen werden sollen.

In der Budgetdebatte wie auch bei anderen Gelegenheiten hat die SVP immer wieder kritisiert, dass die laufenden Ausgaben im Staatshaushalt immer weiter anwachsen, wogegen die Investitionen stagnieren.

Drastisch wirkt sich dieses Investitionsdefizit auch oder vor allem im Strassenbau aus. Als Beweis wird im Bericht erwähnt, dass die notwendigen Abschreibungen auf Eigeninvestitionen im Strassenbau tiefer seien, also vor 15 Jahren. Ich zitiere aus dem Bericht: «...dies nicht zuletzt dank der jahrelangen, sehr zurückhaltenden Investitionstätigkeit im Bereich Staatsstrassen...». Durch diese jahrelange Zurückhaltung bei den Strasseninvestitionen besteht heute ein riesiger Nachholbedarf.

Bei den Nationalstrassen sei die wegen ihrer vielen schweren Unfälle berüchtigte Strecke Winterthur–Schaffhausen erwähnt, die – kaum in Betrieb – dringend als richtungsgetrennte Strasse ausgebaut werden muss. Ganz oben in der täglichen Stauparade der Verkehrsmeldungen stehen auch die Nationalstrassen A 20 – also der Nordring mit dem Gubristtunnel – und das Brüttseller Kreuz der A 1. Bei den Staatsstrassen gilt es, die Schliessung der Lücken der Oberlandstrasse zwischen Uster und Hinwil konsequent voranzutreiben und deren Finanzierung sicherzustellen. Es wäre sicher mehr als angebracht, die ganze Oberlandstrasse ins Nationalstrassennetz aufzunehmen, damit vom Bund von den zweckgebundenen Zürcher Treibstoffzöllen gerechterweise ein etwas grösserer Anteil in unseren Kanton zurückfliessen würden. Ausdrücklich danken möchten wir dem Regierungsrat und der Verwaltung sowie denjenigen Zürcher Abgeordneten im National- und Ständerat, die sich ernsthaft für die Aufnahme dieser A 53 ins Nationalstrassennetz bemühen. Dabei tragen diejenigen Personen und Parteien aus dem Kanton Zürich eine riesige Verantwortung, die in Bern diese Bemühungen torpedieren und somit hoffen, auf diesem Weg dieses Strassenstück im Oberland verhindern zu können. Diese Lücke muss geschlossen werden – ob sich der Bund nun gerechterweise daran beteiligt oder ob dies der Kanton Zürich ungerechterweise alleine zu tragen hat!

Generell ist der Wirtschaftsraum Zürich auch auf ein einigermaßen funktionierendes Strassennetz angewiesen. Dies ist eigentlich eine Binsenwahrheit, scheint aber noch längst nicht überall klar zu sein. Um sich die Option eines tauglichen Strassennetzes nicht völlig zu verbauen, sind auch langfristige Studien und Planungen für unser Strassennetz zwecks Trasse-Sicherung voranzutreiben. Wir sind der Ansicht, dass der Regierungsrat in seinem Strassenbauprogramm diesen Aspekten der Bevölkerung und der Wirtschaft unseres Kantons zu wenig Rechnung trägt. Wenn der Regierungsrat in der Budgetdebatte verlauten liess, die neuen Vorlagen für den öffentlichen Verkehr wür-

den nun in rascher Folge an den Kantonsrat überwiesen, so ist eigentlich nicht einzusehen, weshalb der Strassenbau so viel schlechter behandelt werden soll.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Wären wir hier in der Filmbranche, dann würde dieses Bauprogramm ganz sicher keinen Oscar erhalten. Das vorliegende Bauprogramm der Staatsstrassen zeigt einmal mehr die Ratlosigkeit und Hilflosigkeit auf, wie man mit einem verschuldeten Strassenfonds keine neuen Investitionen auslösen kann. Im Gegenteil, 140 Millionen Nettokürzungen!

Weiter erfahren wir, dass im Hinblick auf ein optimal beschleunigtes umsetzbares Bauprogramm für die laufenden Nationalstrassenneu- und -ausbauten dem Kanton wertgebundene Bundesbeiträge im Umfang von 200 Millionen Franken fehlen, weil der Bundesrat eine Streckung des langfristigen Bauprogramms vorgenommen hat. Lediglich im Knonauseramt zeichnet sich langsam ein Silberstreifen ab.

Dass die Nettoausgaben der Staatsstrassenbauten bis 45 Millionen abnehmen, ist bedenklich. Verzichtet man tatsächlich auf Instandstellungsvorhaben, die zur Werterhaltung oder Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen sollten? Das darf doch nicht die Lösung sein! Wo bleiben in diesem Programm die im August 2001 gesteckten Ziele? Wo sollen zum Beispiel die Hochleistungsstrassen den weiträumigen Verkehr sowie die Verbindungen zwischen den Regionen sicherstellen? Im vorliegenden dreijährigen Bauprogramm finde ich keine Antwort darauf.

Ich finde auch keine Antwort auf die Verkehrsproblematik der Freizeitmobilität. Ist man sich bewusst, dass wir hier vom grössten Wachstumssegment sprechen? Dafür haben wir eine Prioritätenliste der Ortsumfahrungen mit Planungsfeldern und Handlungsfeldern, ohne jegliche zeitliche Vorstellung der Realisierbarkeiten. Konzepte und Prioritätenlisten zu erstellen, ist sicher richtig. Die Realisierung aber ist bekanntlich im ganzen Kanton Zürich etwas, das nur schleppend vorangeht. Ich erinnere an den Autobahnzusammenschluss in Kloten. Vom Erteilen des Objektkredites im September 1991 benötigten wir für die 1,2 Kilometer Autobahnverbindung elf Jahre!

Auf Bundesebene erkennt man langsam den Ernst der Lage. Der Gotthard macht es uns vor. Wenn im Kanton Zürich die Dringlichkeit nicht erkannt wird und die Projekte, wie Oberlandautobahn, Westumfahrung Zürich und so weiter, nicht beschleunigt werden, wird es

noch zu mehr Staus kommen, was nicht etwa umweltfreundlicher ist. Und der öffentliche Verkehr wird sich auch nicht schneller bewegen können. Das Integrierte Verkehrsmanagement (IVM) hat unter anderem zum Ziel, dem strassengebundenen ÖV zu ermöglichen, seinen Fahrplan einzuhalten, und gleichzeitig beim MIV Staus zu meiden. Wenn also die Leistungsfähigkeiten der Verkehrsarterien verstopft sind, wird der Verkehr flächendeckend zusammenbrechen.

In diesem Staatsstrassenbauprogramm gibt es auf die drohende Gefahr eines Verkehrskollapses überhaupt keine Antwort. Der Grund liegt nicht etwa beim guten Willen der Regierung. Er liegt alleine beim fehlenden Geld. Deshalb wird es nötig sein, künftig regelmässig Einlagen zu tätigen und diese zu erhöhen. Das heisst, wir müssen das Finanzierungsmodell Strasse neu gestalten. Die entsprechenden Vorstösse kennen Sie ja bereits.

Wir nehmen dieses Bauprogramm zur Kenntnis und hoffen, dass nun konkrete Taten ins nächste Programm einfliessen und dass auch die Politik der leeren Strassenkasse bald eine machbare Lösung vorgelegt wird, bevor der Kollaps auf unseren Strassen Tatsache wird.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Das Strassenbauprogramm ist eigentlich Bestandteil des KEF, Strassenfonds, Tiefbau, der von der KEVU beurteilt wurde und beurteilt wird. Wir haben also einmal mehr ein Beispiel für Doppelspurigkeiten in ähnlichen Sachkommissionen.

Martin Mossdorf, Sie haben gesagt, das Strassenbauprogramm der Regierung verdiene keinen Oscar. Aber die hohen Erwartungen, die Sie und andere formuliert haben, verdienen diesen noch weniger, sondern die Himbeeren.

Drei Bemerkungen zum Strassenbauprogramm: Ich bitte zur Kenntnis zu nehmen, dass sich die Bruttoausgaben beim Strassenbau innert sechs Jahren verdoppeln. Und die Bruttoausgaben sind entscheidend. Vergleichen Sie die Bruttoausgaben – ich betone: Bruttoausgaben – beim öffentlichen Verkehr. Und dann sehen Sie, wo die grösseren Ausgabensteigerungen sind. Dann haben einige hier im Rat keine Nahrung mehr für ihren Strassenfrust. Ich halte zwar – genau gleich wie die Regierung – nichts davon, dass man die zwei Verkehrsträger gegeneinander ausspielt. Aber ich kann das Klagelied nicht mehr hören, das hier immer angestimmt wird.

Zweite Bemerkung: Wir haben Jahr für Jahr betont: Substanzerhaltung kommt vor Neubau! Und da hat die Regierung tatsächlich zu wenig Ausgaben vorgesehen für Substanzerhaltung. Da stelle ich ein Fragezeichen zum Begriff «Erneuerungsunterhalt». Ich finde, diesen Begriff sollte man vorläufig streichen. Denn er verleitet immer noch dazu, in Perfektionismus zu machen. Ein Beispiel: Neue Linksabbiegerspuren auf Staatsstrassen sollten für einige Jahren verboten werden.

Dritte Bemerkung: Für Verkehrseinrichtungen IVM sind immer noch zu wenig Mittel vorgesehen. Optimierungsmassnahmen mit Lichtsignalbeeinflussung haben eine weit höhere Kostenwirksamkeit, als neue Strassen. Ich verstehe nicht, dass die Regierung da noch so zurückhaltend ist gegenüber den Konzepten, die bereits vorliegen.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Auch das aktuelle Strassenbauprogramm hat es nicht geschafft, ein grünes Strassenbauprogramm zu sein. Das wäre auch verwunderlich. Nach unserem Dafürhalten wird im Bereich Strassenbau – jetzt auch mit Unterstützung der SP, nach der Budgetdebatte und nach dem Votum von Willy Furter auch der EVP – weiter geklotzt werden. Man macht weitere Investitionen, damit die Kapitalkosten steigen, damit die Betriebskosten steigen, damit die Unterhaltskosten steigen, nur, damit man mit sehr grossem Aufwand Engpässe verschieben, aber nicht aufheben kann. Es ist ja beileibe nicht so, wie Martin Mossdorf klagt, dass wir grosse Probleme haben, einen Kollaps vor Augen, im Strassenverkehr. Wenn ein Produzent 10 Prozent seiner Betriebszeit oder wenn er während 10 Prozent seiner Betriebszeit – das wären auf den ganzen Tag gerechnet zweieinhalb Stunden pro Tag und pro Richtung – einen Engpass hat, dann wird er wohl seine Produktionsanlagen nicht ausbauen, sondern er wird sich überlegen, wie er diesen Engpass, diese Stosszeit, wie es im Strassenverkehr genannt wird, eben verschieben oder verteilen kann, damit der Engpass keiner mehr ist. Auf welcher Strasse im Kanton Zürich haben wir im Durchschnitt übers ganze Jahr gerechnet mehr als zweieinhalb Stunden Stau pro Tag? Wohl nicht auf diesen Strassenabschnitten, die Sie immer wieder ansprechen.

Von daher drängt sich der Ausbau im Nationalstrassennetz in dieser Geschwindigkeit, der wie gesagt nur Kosten nach sich zieht beim Betrieb, bei der Kapitalbewirtschaftung und beim Unterhalt, nicht auf. Es wäre schon eher sinnvoll, das Geld in den Unterhalt zu investieren,

aber dann muss halt der Kanton selbst bezahlen und es gibt keine Beiträge des Bundes. Willy Germann hat darauf hingewiesen. Das ist ja die Strategie der Regierung, möglichst nur dort zu bauen und nur dort zu investieren, wo der Bund sich beteiligt.

Noch ein Wort zum Thema Aufhebung des Niveauüberganges Buchs-Dällikon: Was mich an dieser Aufhebung stört, ist eigentlich nicht unbedingt, dass dieses Strassenstück nun gebaut wird, sondern, was mich viel mehr ärgert, ist, dass im Rahmen der Richtplanrevision uns gesagt worden ist, dass im Richtplan keine Siedlungsgebiete festgesetzt werden, die nicht erschlossen, respektive mindest groberschlossen sind. Mit dieser Umfahrungsstrasse wird uns nun plötzlich gesagt, dass die dazu beiträgt, ein Neubaugebiet grob zu erschliessen, also eine Entwicklung, die im Richtplan, bei der Richtplanrevision nicht vorgesehen war. Ich bin da ein bisschen enttäuscht und habe fast das Gefühl, etwas angeschummelt worden zu sein bei der Richtplanrevision.

Was störend ist am aktuellen Strassenbauprogramm, über das hinweg, was ich schon gesagt habe, ist, dass der Lärmschutz weiterhin immer weniger Geld kriegt, dass das, was Hans Frei beim Raumplanungsbericht kritisiert hat, hier nicht umgesetzt wird. Es ist störend, dass auch die Strassenüberdeckung bei der Aubrugg in Schwamendingen nicht erwähnt ist, dass die auch kein Geld hat in diesem Strassenbauprogramm. Auch die 70 Millionen, die gesprochen werden müssen, damit der Kanton unabhängig von irgendwelchen weiteren Finanzierungsquellen diese Überdeckung machen kann, die ist hier nicht erwähnt, und die wird wohl von Ihnen auch nicht gefordert und nicht verlangt, weil Sie davon ausgehen, «wir wollen zwar eine Überdeckung, wir wollen zwar Lärmschutz, aber wir wollen ihn nicht selbst bezahlen.»

Dasselbe gilt für die Radfahreranlagen. Es ist im letztjährigen Strassenbauprogramm noch für 2002 von 14 Millionen Franken die Rede, fürs 2003 von 12 Millionen. Im aktuellen Strassenbauprogramm wurde das zusammengestrichen. Wir haben jetzt noch 10 Millionen für das aktuelle Jahr und für das nächste Jahr 8 Millionen. Einfach 4 Millionen pro Jahr weggestrichen, und somit das Realisierungsprogramm der Radfahreranlagen, das beabsichtigte, innerhalb eines Vierteljahrhunderts diese Radfahreranlagen zu realisieren, wurde damit zu Makulatur gemacht. Dasselbe gilt auch für die Fussgängeranlagen, die auch um je eine Million gestrichen wurden.

Ich möchte darauf hinweisen, der Strassenverkehr deckt mit diesem Strassenbauprogramm nur im Ansatz einen Teil seiner Kosten. Es sind ganz viele Kosten, auch externe, die nicht gedeckt werden mit dem Strassenfonds. Ich denke an die Gesundheitskosten. Der Lärm- schutz ist zwar ein Thema, der Schutz vor den Abgasen und vor der Luftverschmutzung will der Strassenverkehr nicht berappen. Die ganzen Gerichtskosten, die Polizeikosten, die werden nur zu einem geringen Teil über dieses Programm abgedeckt. In diesem Sinne nehmen auch wir diesen Bericht zur Kenntnis.

Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen): Felix Müller, Martin Mossdorf hat Recht, wenn er vom Kollaps spricht, der uns bevorsteht! Und wenn Sie mir zuhören, werden Sie bald wissen, wo er ist. Leider finde ich in diesem Bericht nichts, was die Gubristplanung angeht. Ich spreche daher zum Zeitablauf des Gubristtunnels. Die Machbarkeitsstudie am Gubrist ist abgeschlossen. Von der kantonalen Verwaltung ist unbestritten, dass der Gubristtunnel höchste Priorität genießt. Noch diesen Frühling soll dem Bund vom Kanton Zürich aus der Antrag gestellt werden, mit dem Gubristtunnel in die Detailplanung zu gehen und somit den entsprechenden Auftrag zu erhalten. Gemäss Auskunft des Tiefbauamtes soll im Januar 2003 die Ausschreibung stattfinden. Der Baubeginn am Gubrist soll aber erst in den Jahren 2008 oder 2009 sein, mit einer Fertigstellung im Jahre 2015. Wir Limmattaler können diesen Zeitplan bis ins Jahr 2015 nicht akzeptieren! Wie Sie wissen, wird der Baregg tunnel im Jahr 2003 fertig gestellt. Mit den Revisionsarbeiten der bestehenden Tunnels wird der Baregg tunnel also im Jahre 2004 definitiv eröffnet. Der Üetliberg tunnel wird im Jahre 2008 fertig gestellt, und die N 4 durch das Knonaueramt im Jahre 2010 eröffnet. All dieser Verkehr kommt auf das Weiningener Kreuz, und dann zum Teil auch zusätzlich auf den Gubrist tunnel zu. Schon heute ist der Gubrist tunnel jedoch überlastet. Er hat schon heute zirka viermal mehr Verkehr als der Gotthardt tunnel.

Man hat bei der Verkehrsplanung um Zürich die Koordination verpasst. Wir sind zehn Jahre zu spät und können nicht nochmals 15 Jahre bis zur Fertigstellung warten. Deshalb fordere ich den Regierungsrat auf, dafür zu sorgen, dass der Gubrist tunnel fertig gestellt ist bis die N 4 eröffnet wird. Sonst ertrinken die Dörfer im Limmattal im Verkehr. Ferner fordere ich den Regierungsrat auf, bei der Gubristplanung auf die teilweise Überdeckung der Tunneleinfahrt ins

Weininger Feld in der Planung zu berücksichtigen. Der Gubristtunnel ist von nationaler Bedeutung, und es muss möglich sein, diesen viel früher als geplant fertig zu stellen. Was in der Gegend von Neuenburg im Strassenbau alles möglich ist wegen der Expo, muss auch um die Wirtschaftsmetropole Zürich möglich sein. In diesem Sinne fordere ich die Regierung auf, in Bern etwas härter und mit mehr Druck zu verhandeln, auch was die Finanzierung der Strassen anbetrifft.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Die Diskussion um das Bauprogramm der Staatsstrassen ist ein alljährlicher Eiertanz. Der einen Seite wird zu wenig und zu wenig schnell gebaut – da kann ich den Kollegen Martin Mossdorf und Hans-Peter Züblin nur Recht geben – der anderen Seite wird zu viel gebaut. Ein weiteres Mal nehmen wir das Bauprogramm mit Zähneknirschen – nicht frustriert, Willy Ger-mann – zur Kenntnis. Es bleibt uns ja gar nichts anderes übrig, als es einfach zur Kenntnis zu nehmen. Ich möchte die Gelegenheit aber nützen, zwei Anmerkungen anzubringen:

Erstens: Das dreijährige Bauprogramm bringt nichts! Der gesetzliche Auftrag, das Bauprogramm auf drei Jahre festzulegen, hat sich überlebt. Die GVK ist auf 25 Jahre ausgerichtet. Auch das Realisierungs- und Finanzierungskonzept wird auf einen ähnlichen Zeitraum ausgerichtet sein. Wir müssen auch die Bauprogramme diesen Zeiträumen anpassen, um aus dem kurzfristigen Denken und Reden in ein strategisches Denken und zu Entscheiden zu kommen. Hier haben wir Handlungsbedarf.

Zweitens: Es gibt Licht am Strassenhorizont! Der Kanton Zürich plant nach einer Phase des Winterschlafs – er plant wieder! Gubrist, Nordumfahrung, Ostumfahrung, Seetunnel, K 10 und Winterthur werden intensiv bearbeitet. Das Ziel ist richtig erkannt. Die Schwachstellen müssen ausgemerzt werden. Die Finanzierung dieser Strasseninfrastruktur ist aber noch offen. Hier haben wir in diesem Saal Handlungsbedarf.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Vor kurzer Zeit ist der Kanton Zürich an der Frage der Strassenfinanzierung knapp an einer Staatskrise vorbeigeschrammt. Im Gegensatz zum Kommissionspräsidenten halte ich das für einen Anlass, mich eben der Finanzierungsfrage auch in diesem Zusammenhang zu widmen. Das peinliche Gejammer und Able-sen von Wunschzetteln auf der rechten Ratsseite geht uns auf die

Nerven! Die ideologische Position der so genannten «Gleichbehandlung» von ÖV und Strasse widerspricht der Position, die wir dem Strassensystem geben. Wir müssen wieder zu einer sachlichen Diskussion kommen, wo man das Strassensystem als Teil der zürcherischen Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltpolitik diskutiert und wo das Ziel, die Dimensionierung des gesamten Verkehrssystems zu optimieren, im Vordergrund steht. Ich warte nächstens auf einen Vorstoss von der FDP, ein Gleichstellungsbüro für ÖV und Autos einzurichten. Ich glaube, es gäbe einige Zweitwagen, die sich für diese Position bewerben würden. Um die Position der seligen Autopartei von der SVP abzuholen, hat die FDP nicht nur das Verursacherprinzip geopfert, das einstmals eine Errungenschaft dieser Partei war. Die Einsicht, dass wir in dieser dicht überbauten Agglomeration eine Erschliessung nur mit Massenverkehrsmitteln sicherstellen können, ist zum Teil ebenfalls abhanden gekommen.

Für uns von der SP gilt weiterhin der Grundsatz der Verursachergerechtigkeit bei der Finanzierung des Strassenverkehrs. Wir sind aber bereit, in einen konstruktiven Dialog über neue Wege zur Finanzierung einzutreten. Wenn man die Finanzierung des ÖV und des Autoverkehrs anschaut, gibt es fundamentale Unterschiede. Die Kundschaft des ÖV bezahlt regelmässig einen Teuerungsaufschlag auf ihren Preisen. Die Gemeinden zahlen 40 Prozent ans Defizit der von ihnen bestellten Leistungen, weitere 10 Prozent auf Grund der Steuerkraft, während die kantonalen Strassenangebote für die Gemeinden kostenlos sind. Die Folgen davon haben wir auch in Form von Behördeninitiativen reichlich geerntet. Auswärtige Benutzerinnen und Benutzer, Touristinnen und Touristen, zahlen an den ÖV. Beim Autoverkehr ist das hingegen anders. Hier gibt es verschiedene phantasievolle konstruktive Wege, wie man die Finanzierung anders regeln könnte. Von der Baudirektorin haben wir in den Kommissionen die entsprechenden Vorschläge aufgelistet erhalten, die jetzt aufgearbeitet werden. Aber, meine Damen und Herren auf der rechten Ratsseite, Sie müssen dann auch bereit sein, zu sagen, ob Sie die Steuern erhöhen, weitere Lasten auf die Gemeinden abwälzen oder die Autofahrer mehr belasten wollen. Irgend jemandem müssen Sie das Geld aus der Tasche ziehen!

Wie gesagt, die SP rüttelt nicht am Grundsatz der Selbstfinanzierung durch die Benutzer. Im Gegensatz zur Meinung von Felix Müller haben wir diesen nicht aufgegeben beim Budget. Wir waren nur nicht bereit, diese ideologische Sachfrage mit einer Staatskrise zu beant-

worten. Im Übrigen hat unser Fraktionssprecher Roland Munz die Prioritäten für die Investitionen aufgelistet. Sicherheitsaspekte und Schutzaspekte haben für uns klar Priorität.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Ich muss einfach noch auf ein Projekt des Staatsstrassenbauprogramms hinweisen, gerade weil wir heute Morgen auch den Raumplanungsbericht zur Kenntnis genommen haben. Auf Seite 6 des Berichtes lesen Sie «Aufhebung SBB-Niveauübergang», also von der Umfahrung der Umfahrung von Buchs. Wir nehmen dieses Projekt zur Kenntnis. Wir sollten das einmal erstellte Bauwerk aber als Mahnmal für das Versagen der Raumplanung und der Profitmaximierung der Grundeigentümer ansehen. Da hat der Steuerzahler vor Jahren die Umfahrung des Dorfes – die Furttalstrasse – bezahlt und das Dorf entlastet. Dann wurde das Land ausserhalb der Umfahrung zur Überbauung durch Wohnblocks freigegeben. Und nun ist natürlich wieder eine Entlastung nötig. Das ganze wird verkauft als «Aufhebung des SBB-Niveauüberganges», was auch sinnvoll ist. Und versüsst wird es mit Kostenbeiträgen der Grundeigentümer. Aber die nun zu erstellende Umfahrung erschliesst wieder Wohn- und Gewerbezone. Heisst das jetzt, dass wir in ein paar Jahren die Umfahrung der Umfahrung der Umfahrung finanzieren werden? Wo liegt der Sinn einer Umfahrungsstrasse, wenn sie nach ein paar Jahren wieder zur Durchgangsstrasse wird? Die Aufhebung des Niveauüberganges wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen. Aber sind sich die Anwohnerinnen und Anwohner auch bewusst, was sie sich mit der freien Fahrt für Autos und Lastwagen erkaufen? Sobald die dritte Röhre am Baregg eröffnet wird, wird sich auch eine Blechlawine aus dem Aargau durch die Dörfer des Furttals ergiessen, und die Einwohnerinnen und Einwohner werden sich mit Wehmut an die abschreckende Wirkung der geschlossenen Barrieren erinnern. Die Arbeitsplätze von Zürich-Nord und der Flughafenregion werden bei verstopftem Gubrist durch die Furttal- und Glatttalgemeinden angefahren. Fazit ist, dass sowohl Raumplanung wie Verkehrsplanung versagt haben. Dafür haben sich einige Grundeigentümer dank der hilfreichen Haltung des Kantons an einer Aufwertung ihres Landes erfreuen können.

Im Raumplanungsbericht 2001 haben wir als Ziele der Entwicklung auch gehört, Siedlungsentwicklung nach innen, kohärente Verkehrspolitik, Sicherung einer Entwicklung der Landschaftsqualität. Wenn

Sie ein Beispiel suchen, das genau diesen Grundsätzen widerspricht, so ist es das Projekt in Buchs, das jetzt realisiert werden soll. Statt die Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖV konsequent zu fördern, wird die freie Fahrt durch Wohn- und Lebensraum durchgesetzt. Wir haben das Strassenbauprogramm zur Kenntnis zu nehmen und werden uns beim Wehklagen der Wohnbevölkerung im Furtal wieder an die hehren Ziele der Raumplanung erinnern.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Wir sind heute wieder zusammengekommen, um einmal mehr Kenntnis zu nehmen von diesem Strassenprogramm. Kenntnis genommen habe auch ich, aber ich habe vor allem davon Kenntnis genommen, dass die Regierung noch nicht davon Kenntnis genommen hat, dass es in der Stadt Zürich ein Quartier gibt – Schwamendingen – das unter dem Autobahnlärm ganz entsetzlich leiden muss. Die Regierung hat noch nicht zur Kenntnis genommen, dass dieser Kantonsrat in seltener Einmütigkeit von 148 : 0 Stimmen ein Votum abgegeben hat für die Überdeckung in Schwamendingen. Die Wählerinnen und Wähler in Schwamendingen müssen feststellen, dass das Wort «Schwamendingen» in diesem Strassenbauprogramm einmal mehr nicht vorkommt. Dabei hat man eine Volksinitiative eingereicht und auf die Regierung und auf dieses Parlament vertraut, dass endlich etwas geht, und hat diese Volksinitiative schliesslich zurückgezogen. Und voilà, was passiert? Schwamendingen findet beim Strassenprogramm nicht statt. Das ist ein Mangel. Und dafür möchte ich die Regierung rügen.

Reto Cavegn und Willy Germann haben auf etwas sehr Richtiges hingewiesen, nämlich dass das alljährlich Ritual mit diesem Strassenprogramm allmählich veraltet ist. Willy Germann sprach vom KEF. Der KEF, der Konsolidierte Entwicklungs- und Finanzplan, ist eigentlich das strategische Instrument, das Controlling-Instrument, mit dem man auch den Strassenbau in den Griff bekommen könnte, insbesondere, weil der KEF auch finanzielle Auswirkungen hat. Das hat das Strassenbauprogramm aber nicht. Das Strassenbauprogramm ist unvollständig, weil es sich nicht oder nicht greifend über die Finanzierung ausspricht. Und es ist unvollständig, weil es Schwamendingen vergessen hat – übrigens nicht zum ersten Mal! Ich wünsche mir eine nahe Zukunft, in der wir dieses Strassenbauprogramm nicht mehr so abhandeln müssen, wie wir es jetzt getan haben. Denn diese stupenden

Litaneien der bürgerlichen Strassenbauapostel hängen mir langsam zum Halse heraus!

Ratspräsident Martin Bornhauser: Die Baudirektorin verzichtet auf eine Stellungnahme. Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat nach gewalteter Diskussion vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2002 bis 2004 Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Neuordnung der Siedlungsstruktur in der Flughafenregion**
Motion *Hansjörg Fehr (SVP, Kloten)*
- **Bürgerfreundlicheres Veranlagungsverfahren für direkte Bundessteuern**
Postulat *Jörg Kündig (FDP, Gossau)*
- **Senkung des Aufwandes in der Staatsrechnung**
Postulat *Werner Bosshard (SVP, Rümlang)*
- **Nachhaltige Entwicklung des Kantons Zürich**
Postulat *Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach)*
- **Koordinationsstisch SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) in Sachen Betriebsreglement des Flughafens**
Interpellation *Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon)*
- **Erhöhung der Spitaltaxen für Zusatzversicherte**
Anfrage *Franziska Frey-Wettstein (FDP, Zürich)*
- **Transparenz und Verwendung der Sicherheitsgebühren am Flughafen Zürich**
Anfrage *Rolf Boder (SD, Winterthur)*
- **Abhängigkeit von Steuersenkungen zu Mehreinnahmen, Ausfall von Steuereinnahmen durch Abwanderung guter Steuerzahler**

11732

Anfrage *Bruno Dobler (SVP, Lufingen)*

– **Neuorganisation des kantonalen Forstdienstes**

Anfrage *Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen)*

– **Brand eines Oekonomiegebäudes der Stiftung Fintan in Rheinau**

Anfrage *Käthi Furrer (SP, Dachsen)*

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Zürich, den 31. März 2002

Der Protokollführer:

Renato Caccia

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 22. April 2002