



## 91. Sitzung, Montag, 19. März 2001, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Hans Rutschmann (SVP, Rafz)*

### Verhandlungsgegenstände

#### 1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen
  - *Fragwürdige Haft- und Untersuchungspraxis*  
*KR-Nr. 410/2000*..... Seite 7161
  - *Lärmgrenzwerte für Landesflughäfen und Richt-  
 planung*  
*KR-Nr. 417/2000*..... Seite 7167
  - *Ausschaffungshaft für Familien mit Kleinkindern*  
*KR-Nr. 418/2000*..... Seite 7171
  - *Sprachlastigkeit unserer Gymnasien*  
*KR-Nr. 419/2000*..... Seite 7174
  - *Pressemitteilung des Regierungsrates zum Bun-  
 desgerichtsentscheid über die 5. Bauetappe des  
 Flughafens Zürich*  
*KR-Nr. 6/2001* ..... Seite 7167
- Zuweisung von neuen Vorlagen ..... Seite 7176
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
  - *Protokollauflage*..... Seite 7176

#### 2. **Bestätigung der Rahmenkredite für die Unterstüt- zung und Durchführung von Wiederbelebungs- massnahmen an Fliessgewässern** (*Reduzierte De- batte*)

Antrag des Regierungsrates vom 6. September 2000  
 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 28. No-  
 vember 2000, **3808**..... Seite 7176

### **3. Massnahmen zum Schutz der Auenlandschaft an der Thurmündung** (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 1. November 2000 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 9. Januar 2001, **3814** ..... Seite 7185

### **4. Bewilligung eines Kredits für den Bau des Hochwasserrückhaltebeckens Fohloch am Abistbach in Marthalen** (*Reduzierte Debatte*)

Antrag des Regierungsrates vom 29. November 2000 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 9. Januar 2001, **3825** ..... Seite 7188

### **5. Verkehrsabgabengesetz (Änderung)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. Februar 2000 und geänderter Antrag der KEVU vom 9. Januar 2001, **3753a** ..... Seite 7193

### **11. Einmalige Einlage in den Strassenfonds**

Postulat Adrian Bergmann (SVP, Meilen), Hans Baderscher (SVP, Seuzach) und Ernst Schibli (SVP, Otelfingen) vom 6. November 2000  
KR-Nr. 350/2000, RRB-Nr. 154/31. Januar 2001  
(Stellungnahme) ..... Seite 7194

### **12. Realisierungs- und Finanzierungskonzept Strasseninfrastruktur**

Postulat Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen), Martin Vollenwyder (FDP, Zürich) und Martin Mossdorf (FDP, Bülach) vom 6. November 2000  
KR-Nr. 351/2000, Entgegennahme, Diskussion ..... Seite 7196

### **Verschiedenes**

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse ..... Seite 7234

## **Geschäftsordnung**

*Ratspräsident Hans Rutschmann:* Die Geschäftsleitung beantragt Ihnen, die Traktanden 5, 11 und 12 gemeinsam zu behandeln. Alle drei Geschäfte betreffen das gleiche Thema. Selbstverständlich wird anschliessend getrennt über die drei Geschäfte abgestimmt. Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

Das Wort wird weiter nicht verlangt. Die Traktandenliste ist mit der erwähnten Ergänzung genehmigt.

## **1. Mitteilungen**

### ***Antworten auf Anfragen***

*Fragwürdige Haft- und Untersuchungspraxis  
KR-Nr. 410/2000*

*Thomas Müller (EVP, Stäfa)* hat am 11. Dezember 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Dem deutschen Staatsangehörigen I. B. wird seitens der Bezirksanwaltschaft I für den Kanton Zürich die Begehung von Vermögensdelikten in einem Deliktsbetrag in Höhe von maximal Fr. 500'000 vorgeworfen (Unt. Nr. 1999/92). Er soll Geschädigte dazu gebracht haben, dass diese ihm deren Kreditkarten und EC-Karten samt Code überliessen, worauf er unberechtigtweise Geldbezüge ab diesen Konti tätigte. I. B. entwich im Spätherbst 1997 aus einem offenen deutschen Strafvollzug. Das Justizministerium des Landes Nordrhein-Westfalen ersuchte bereits im September 1999 um Auslieferung des deutschen Staatsangehörigen I. B. zwecks noch zu verbüssender Restfreiheitsstrafen. Diesem Ersuchen wurde seitens des BAP am 10. Dezember 1999 entsprochen. I. B. wird überdies seit Jahren von fünf deutschen Staatsanwaltschaften wegen neuen ihm in Deutschland zur Last gelegten strafbaren Taten gesucht. Im Rahmen der von der BAK Initiative (Bezirksanwaltschaften des Kantons Zürich) geführten Untersuchung wurden im November 1999 der Psychiatrischen Universitätsklinik Aufträge zur Erstellung von Gutachten zur Hafterstehungsfähigkeit, zur Einvernahmefähigkeit und zur Zurechnungsfähigkeit von I. B. erteilt; das Gutachten zur Zurechnungsfähigkeit liegt bis heute nicht vor. I. B. ist psychopathologisch auffällig; seine psychische Befindlichkeit ist im Zusammenhang mit der Haftsituation ge-

stört und er bedarf einer nahezu täglichen psychiatrischen/medizinischen Betreuung sowie besonderer Hafterleichterungen. Dennoch war I. B. aus Sicht der Untersuchungsbehörde in der Zeitspanne von Oktober 1999 bis März 2000 einvernahmeunfähig, weshalb er denn auch in der gegen ihn geführten Untersuchung selbst gar nicht mehr begrüsst wurde. Zuzufolge der gegebenen gesundheitlichen Belastung durchlief I. B. seit anfangs Juli 1999 eine eigentliche Haftodyssee durch mehrere Gefängnisse innerhalb des Kantons. I. B. erhält haftbegleitend Medikamente zur Aufrechterhaltung einer sonst nicht gegebenen Hafterstehungsfähigkeit. Darüber hinaus musste I. B. bereits dreimal in der Psychiatrischen Klinik Rheinau hospitalisiert werden. Die letzte Hospitalisierung wurde deshalb notwendig, weil I. B. zur Erhaltung der Hafterstehungsfähigkeit von den behandelnden Ärzten während Monaten Opiate erhielt und deshalb opiatsüchtig wurde. Diese Hospitalisierungen erfolgten mehrheitlich erst im Laufe von Rechtsmittelverfahren. Im Zusammenhang mit der vom Kanton Zürich zu verantwortenden Haftsituation und der bei I. B. bewirkten Suchtabhängigkeit ist der zuständige Vertreter der Bundesrepublik Deutschland in diesen Tagen bei der Regierung vorstellig geworden, deponierte eine Protestnote und brachte dabei seine Sorge zum Ausdruck, der mit diesem Strafverfahren befasste Kanton Zürich könnte I. B. kein ihm nach der Europäischen Menschenrechtskonvention zustehendes faires und nach rechtsstaatlichen Gesichtspunkten ablaufendes Verfahren bieten. Seit Monaten ersucht I. B. unter Hinweis auf seinen fehlenden Bezug zur Schweiz, auf die damit einzusparenden Kosten sowie auch auf seine besondere gesundheitliche Belastung vergeblich die zuständigen kantonalen Strafuntersuchungsbehörden um Stellung eines Strafübernahmebegehrens hinsichtlich der ihm hierorts vorgeworfenen Taten an die Bundesrepublik Deutschland. Diese Ersuchen – zuletzt auch im Rahmen einer Aufsichtsbeschwerde gegenüber der Direktion der Justiz und des Innern vorgetragen – wurden allesamt abgewiesen, ohne dass auf die somit einzusparenden Kosten eingegangen wurde.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Warum wurde die Untersuchung gegen I. B. erst 1999 materiell an die Hand genommen, wenn er doch schon im Herbst 1997 gestützt auf bereits dazumal vorliegende Strafanzeigen in Abständen von etwa zwei Monaten polizeilicherseits inhaftiert worden war, ein Haftantrag seitens der zuständigen Stadtpolizei Zürich vorlag, sich

schon damals der dringende Verdacht ergab, dass der Angeschuldigte weitere Delikte in der Schweiz begangen haben könnte, ebenfalls bekannt war, dass I. B. in Deutschland zur Hafterstehung einer Freiheitsstrafe wegen Betruges ausgeschrieben und er im Zusammenhang mit neuen in Deutschland begangenen Delikten von einer anderen deutschen Staatsanwaltschaft zur Aufenthaltsermittlung wegen Betruges ausgeschrieben war?

2. Ist es richtig, dass I. B. seit Spätherbst 1999 bis auf Direktionsstufe nach einer Zahnsanierung verlangt, diese aber bis heute nicht durchgeführt wurde, obwohl nicht einmal abgeklärt worden ist, ob diese dringender Natur ist, trotz hierfür vorliegender Hinweise von Spezialisten?
3. Warum ist die Untersuchungsbehörde, welcher auf Grund der ausgeübten Zensur bekannt war beziehungsweise bekannt sein musste, dass I. B. während nahezu einem Jahr Opiate enthaltende stärkste Medikamente mit erheblichem Suchtpotenzial abgegeben wurden, gegen diese unter den vorliegenden Umständen nicht mehr zu verantwortende Medikamentenabgabe nicht eingeschritten?
4. Mit welcher Begründung lässt sich die Haft von I. B. aufrechterhalten, wenn diesem Angeschuldigten nach Ansicht der behandelnden Ärzte des PPD (Psychologisch-psychiatrischer Dienst) zur Erhaltung dessen Hafterstehungsfähigkeit gesundheitsschädigende und Abhängigkeiten bewirkende Medikamente abgegeben werden müssen?
5. Wie lässt sich die im betreffenden PUK-Gutachten vertretene Ansicht einer grundsätzlich gegebenen Hafterstehungsfähigkeit noch aufrechterhalten, wenn diese offenbar nur mit der Verabreichung derartiger Medikamente erlangt beziehungsweise beibehalten werden kann?
6. Teilt die Regierung die Ansicht, dass ein stationärer Klinikaufenthalt einer gesundheitsgefährdenden Medikation in einer Haftanstalt der Vorrang gebührt, und ist die Regierung im Falle I. B. bereit, das hierfür Erforderliche unverzüglich anzuordnen?
7. Ist die Regierung in der Lage, angeben zu können, wie viel das gegen I. B. geführte Strafverfahren unter Einschluss sämtlicher daran beteiligten Dienste der Direktion der Justiz und des Innern, der Direktion für Soziales und Sicherheit und der Gesundheitsdirektion, insbesondere der BAK Initiative, der Staatsanwaltschaft, des PPD, der PUK, des Bezirksgerichtes Horgen und des Obergerichtes, der diversen Bezirksgefängnisse und der jeweiligen gefängnisärztlichen

Dienste, des amtlichen Verteidigers, des Universitätsspitals, der auswärtigen Kliniken wie Psychiatrischen Klinik Rheinau, Schulthess-Klinik usw. Leistungen gekostet hat und mutmasslich noch kosten wird?

8. Gibt es Weisungen darüber, unter welchen Umständen Strafuntersuchungsbehörden Strafverfahren gegen mutmassliche Täter ohne Aufenthaltsbewilligung in der Schweiz bis zur Aburteilung voranzutreiben haben und unter welchen Umständen hinsichtlich derartiger mutmasslicher Täter ein Strafübernahmebegehren an den in Frage kommenden ausländischen Heimatstaat zu richten ist?
9. Kann sich die Regierung meiner Meinung anschliessen, dass die Stellung eines Strafübernahmebegehrens im Falle I. B. an die Bundesrepublik Deutschland auch unter Berücksichtigung des Legalitätsprinzips angezeigt wäre und insbesondere mit Rücksicht auf die hierorts anfallenden übermässigen Kosten und Beanspruchungen schon längst fällig gewesen wäre? Ist die Regierung bereit, nunmehr unverzüglich ein derartiges Gesuch durch die zuständigen Behörden stellen zu lassen und so das Auflaufen weiterer unnötiger Kosten zu verhindern?

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

Die Strafuntersuchung in der Zürcher Strafprozessordnung untersteht grundsätzlich einem strikten Amtsgeheimnis (§ 34 stop; LS 321). Da sich die Anfrage auf ein derzeit noch hängiges Strafverfahren bezieht, muss bei dieser Rechtslage, aber auch im Interesse der Wahrung der Persönlichkeitsrechte und der Datenschutzansprüche des Beschuldigten grösste Zurückhaltung bei deren Beantwortung geübt werden. Dies gilt zusätzlich auch vor dem Hintergrund, dass der Beschuldigte im Zuge des gegen ihn geführten Verfahrens mehrfach unmissverständlich sein uneingeschränktes Interesse an der umfassenden Geheimniskhaltung hinsichtlich der ihn betreffenden Strafsache und ihrer verfahrensrechtlichen Begleitumstände, aber auch und vor allem hinsichtlich seines Gesundheitszustandes zum Ausdruck gebracht hat. Auf dieses klar geäusserte Geheimhaltungsbedürfnis ist somit Rücksicht zu nehmen.

Ein Grossteil der in der Anfrage angesprochenen Vorfälle und Einzelfragen waren im Rahmen der hängigen Strafuntersuchung, teilweise bereits mehrfach, Gegenstand von Rechtsmittelverfahren, sei dies in gerichtlicher Zuständigkeit oder in der Kompetenz der Strafverfol-

gungsbehörden. In einzelnen Fragen sind bereits höchststrichterliche Entscheide des Bundesgerichtes ergangen bzw. sind auch derzeit Rechtsmittel beim Bundesgericht hängig. Letzteres betrifft vor allem verschiedene Fragen des Haftrechts, zu denen auch das Vorliegen Einzelinitiativen eines haftgenügenden Tatverdachts, eines ausreichenden strafprozessualen Haftgrunds und die bisherigen Haftdauer bzw. die Gefahr der so genannten Überhaft gehört. Ebenfalls im Rahmen von Rechtsmittel- und aufsichtsrechtlichen Verfahren wurden aber auch Aspekte der Unterbringung, des medizinischen Zustandes und der medizinischen Betreuung des Beschuldigten einerseits sowie andererseits verschiedene Elemente der Untersuchungsführung durch die Strafverfolgungsbehörden thematisiert. Mit Rücksicht auf das Prinzip der Gewaltenteilung verbietet es sich bereits aus grundsätzlichen Überlegungen, Entscheide über Sach- und Rechtsfragen, die von den zuständigen Gerichten abschliessend und rechtskräftig entschieden worden sind, weiter zu kommentieren. Immerhin kann an dieser Stelle jedoch festgehalten werden, dass im vorliegend interessierenden Zusammenhang im Rahmen der angestrebten Rechtsmittel- und Aufsichtsverfahren die von den Gerichten und den Strafverfolgungsbehörden gefällten Verfahrensentscheide jeweils weitgehend geschützt worden sind. Insbesondere wurden die getroffenen Entscheide und Anordnungen nicht im Sinne der Rechtsmittelanträge aufgehoben oder geändert. Dies erhellt, dass vorliegend eine dem erheblichen Gewicht der im Raum stehenden Tatvorwürfe angemessene Strafuntersuchung geführt wird, die sich zudem hinsichtlich der angeordneten Zwangsmittel und der vorgenommenen Untersuchungshandlungen durchwegs im Rahmen des Üblichen und rechtlich Zulässigen bewegt.

Art. 3 Ziffer 1 StGB sieht als Grundlage für das internationale Strafrecht das Territorialitätsprinzip vor. Danach ist jeder dem Schweizerischen Strafgesetzbuch und damit der Schweizer Gerichtsbarkeit unterworfen, der in der Schweiz Verbrechen oder Vergehen verübt. Die örtlich zuständigen Strafverfolgungsbehörden sind nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet, den staatlichen Strafanspruch durchzusetzen. Ein Anspruch des Täters auf Auslieferung und Strafverfolgung in seinem Heimatstaat besteht ebenso wenig wie eine Verpflichtung der Strafverfolgungsbehörden, das Verfahren an den Heimatstaat abzutreten. Eine solche Abtretung wäre in Fällen, in denen die Strafuntersuchung nicht ohne umfassende Befragung der hier wohnhaften Geschädigten und Zeugen zu bewerkstelligen ist, hingegen nicht an-

gezeigt, müssten doch in diesem Fall die wesentlichen Untersuchungshandlungen dennoch rechtshilfweise in der Schweiz vorgenommen werden. Die unmittelbaren Kosten des Strafverfahrens lassen sich derzeit noch nicht beziffern.

Im Laufe der andauernden Untersuchungshaft wurde der Beschuldigte, auf eigenes Begehren und auf Initiative des die Untersuchung führenden Bezirksanwaltes, wegen physischer und psychischer Beschwerden wiederholt medizinisch untersucht und behandelt. Zudem wurden verschiedene medizinische Gutachten erstellt, unter anderem auch hinsichtlich der Haft- und der Einvernahmefähigkeit des Beschuldigten. Die ärztlichen und gutachterlichen Schlussfolgerungen erforderten im Zeitpunkt der jeweiligen Berichterstattung jedoch keine besonderen, aus dem Rahmen der üblichen medizinischen Betreuung von Untersuchungsgefangenen fallenden Massnahmen. Inzwischen wurden neue Ärzte mit der weiteren Behandlung des Beschuldigten betraut und das Institut für Rechtsmedizin (IRM) – im Einverständnis mit dem Beschuldigten und unter Einholung der hierfür notwendigen Geheimnisentbindungserklärungen – mit der Erstattung eines umfassenden Gutachtens zu Fragen der bisherigen Behandlung des Beschuldigten beauftragt. Der Bericht des Instituts steht derzeit noch aus.

Hinsichtlich der angesprochenen Vorsprache eines Vertreters der deutschen Botschaft ist schliesslich richtig zu stellen, dass dieser – entgegen der Darstellung in der Anfrage – keine Protestnote vorgelegt hat. Vielmehr hat er sich unter Bezugnahme auf ihm vom Beschuldigten vorgetragene Beschwerden in einem informellen Gespräch über die Zuständigkeiten und Grundregeln des Zürcher Strafverfahrens ins Bild setzen lassen. Seine diesbezüglichen Fragen konnten umgehend und erschöpfend an Ort und Stelle beantwortet werden, während für die ebenfalls angesprochene medizinischen Versorgung des Beschuldigten auf entsprechende Abklärungen verwiesen wurde.

*Lärmgrenzwerte für Landesflughäfen und Richtplanung*  
KR-Nr. 417/2000

Ueli Keller (SP, Zürich), Luzia Lehmann (SP, Zürich) und Barbara Marty Kälin (SP, Gossau) haben am 18. Dezember 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Nach dem Entscheid des Bundesgerichtes wird der Bundesrat beauftragt, die Festlegung der Lärmgrenzwerte für Landesflughäfen in der Lärmschutzverordnung tiefer festzulegen.



1. Welche Auswirkungen hat die Änderung der Lärmgrenzwerte auf den kantonalen und die regionalen Richtpläne?
2. Wie sieht der Zeitplan des Regierungsrates aus, um allfällige Anpassungen dieser Richtpläne vorzunehmen?
3. Welche Auswirkungen erwartet der Regierungsrat auf die verschiedenen Nutzungsplanungen?
4. Welche kurz- und mittelfristigen Massnahmen sind in der Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden vorgesehen, um eine einheitliche Anwendung des Planungs- und Baurechts und damit Rechtssicherheit zu gewährleisten?

*Gleichzeitige Beantwortung mit der folgenden Anfrage KR-Nr. 6/2001.*

*Pressemitteilung des Regierungsrates zum Bundesgerichtsentscheid über die 5. Bauetappe des Flughafens Zürich  
KR-Nr. 6/2001*

*Ruedi Hatt (FDP, Richterswil) hat am 8. Januar 2001 folgende Anfrage eingereicht:*

In der Pressemitteilung des Regierungsrates zum Bundesgerichtsentscheid über die 5. Bauetappe des Flughafens Zürich steht folgender Schlusssatz zu diesem Kapitel: «Der Bundesgerichtsentscheid vom 8. Dezember 2000 bringt hier insofern eine erfreuliche Klärung, als über die Höhe der Lärmgrenzwerte entschieden worden ist und davon ausgegangen werden darf, dass die Grenzwerte der Expertenkommission in der Lärmschutzverordnung Eingang finden werden.»

1. Ist der Regierungsrat nicht der Auffassung, das Bundesgericht habe nur entschieden, dass die Lärmschutzverordnung in der Form, wie sie der Bundesrat vorschlägt, nicht anwendbar sei? Über die Höhe der Lärmgrenzwerte hat jedoch das Bundesgericht nicht entschieden.
2. Ist die Regierung bereit, sich beim UVEK (Bundesamt für Umwelt, Verkehr und Umwelt) dafür einzusetzen, dass nach dem Bundesgerichtsentscheid vom 8. Dezember 2000 so schnell wie möglich eine neue Lärmschutzverordnung ausgearbeitet wird, welche die Lärmgrenzwerte um den Flughafen Zürich festlegt und mit der

- a) die Planungsunsicherheit der um den Flughafen liegenden Gemeinden endlich beendet wird,
  - b) Planungs- und Grenzwerte festgelegt werden, die auch die betroffenen Gemeinden in ihrer baulichen Entwicklung nicht unnötigerweise einschränken, und ihnen vor allem die Nutzung der vorhandenen Baulandreserven als Wirtschafts- und Gewerbebezonen ermöglicht?
3. Die Baudirektion will umgehend die neuen Grenzwertkurven um den Flughafen berechnen und aufzeichnen auf der Grundlage der von der Expertenkommission vorgeschlagenen Grenzwerte. Entstehen dadurch nicht weitere Unsicherheiten und Enttäuschungen, wenn in der endgültigen LSV (Lärmschutzverordnung) Lärmgrenzwerte festgelegt werden, die einem Ausgleich zwischen den tieferen Werten der Eidgenössischen Expertenkommission und den ebenfalls wissenschaftlich begründeten höheren Werten, welche der Bundesrat am 12. April 2000 festgelegt hatte, entsprechen?

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

Das Bundesgericht hat am 8. Dezember 2000 über die Verwaltungsgerichtsbeschwerden betreffend die 5. Ausbautappe des Flughafens Zürich-Kloten entschieden. Der Entscheid enthält folgende für die Richt- und Nutzungsplanungen bedeutsame Aussagen:

- Die in der Luftfahrtsprognose gemäss Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) angenommene Anzahl Flugbewegungen darf – soweit die lufthygienischen Auflagen erfüllt werden können – verwirklicht werden.
- Die vom Bundesrat festgesetzten Grenzwerte sind nicht umweltverträglich; es sind bis auf weiteres, d. h. bis der Bundesrat neue Grenzwerte festgelegt hat, die von der Eidgenössischen Kommission für die Beurteilung von Lärm-Immissionsgrenzwerten in ihrem 6. Teilbericht vom September 1997 festgelegten Belastungsgrenzwerte für den Lärm von Landesflughäfen anwendbar. Der vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) festgesetzte Lärmbelastungskataster vom 5. November 1999 ist aufgehoben (damit fallen auch die von der Baudirektion entsprechend nachgeführten Grenzwertkurven vom November 2000 dahin).
- Der Fluglärm des Militärflugplatzes Dübendorf ist im Lärmbelastungskataster zu berücksichtigen.

- Die drei Nachtstunden (22–23 Uhr, 23–24 Uhr, 5–6 Uhr) sind einzeln zu bewerten.

Als Folge dieses Entscheides werden künftig jedenfalls zusätzliche Gebiete von Grenzwertüberschreitungen betroffen sein.

Überdies entschied das Bundesgericht, dass

- der Wechsel vom System der luftfahrtrechtlichen Lärmzonen zum umweltschutzrechtlichen Institut des Lärmbelastungskatasters erst dann vollzogen werden könne, wenn auch das massgebliche Gesetzesrecht, insbesondere die Bestimmungen von Art. 42 ff. des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0), die nötige Anpassung erfahren habe und die den Rechtsschutz und die Entschädigung betreffenden Verfahrensprobleme gelöst seien.

Für den Vollzug der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) sind deshalb nicht nur das neue Betriebsreglement und die Erstellung des zugehörigen Lärmbelastungskatasters, sondern auch Gesetzesänderungen auf eidgenössischer Ebene erforderlich. Im Sinne des Vorsorgeprinzips (Art. 11 des Umweltschutzgesetzes, SR 814.01) sind aber bereits heute Massnahmen nötig.

Die Betriebskonzession für den Flughafen Zürich läuft am 31. Mai 2001 ab. Die Flughafen Zürich AG (FZAG) hat dem Bund ein Gesuch um Erteilung der Betriebskonzession auf den 1. Juni 2001 eingereicht. Zusammen mit dem Konzessionsgesuch musste das heute gültige Betriebsreglement zur Genehmigung eingereicht werden, doch wurde dieses ergänzt durch die Auflage des UVEK zur Baukonzession für das Dock Mitte (Verbot von Starts von Charterflügen ab 22.00 Uhr, Starts und Landungen erst ab 5.30 Uhr erlaubt, «Marschhalt» bei Erreichen von 2400 t NO<sub>x</sub> pro Jahr aus Flugbetrieb und Abfertigung). Zurzeit fehlen aber wesentliche Eckwerte, welche für die Evaluation von möglichen künftigen Betriebsvarianten erforderlich sind. Wegen des Bundesgerichtsentscheides über die Verwaltungsgerichtsbeschwerden gegen die Erteilung der Baukonzession für das Dock Midfield wird bis zur Neufestsetzung von Lärmgrenzwerten durch den Bundesrat das von der Eidgenössischen Kommission für die Beurteilung von Lärm-Immissionsgrenzwerten empfohlene Grenzwertszenario angewendet. Im Weiteren finden zurzeit Verhandlungen mit der Bundesrepublik Deutschland statt. Erst das Ergebnis dieser Verhandlungen wird aufzeigen, wie der Luftraum über Deutschland durch den Flugverkehr genutzt werden kann. Überdies strebt der Regierungsrat die Ausdehnung der Sperrzeit von 23.00 bis 6.00 Uhr an (Grundsätze des Regierungsrates zur Flughafenpolitik nach vollzogener Verselbst-

ständigung des Flughafens vom 23. August 2000). Die erwähnten Verhandlungen sowie die Ausarbeitung und Evaluation von neuen Betriebsvarianten werden einige Zeit beanspruchen; nicht eingerechnet in diesem Zeitplan sind die Gesetzesänderungen auf eidgenössischer Ebene, die das Bundesgericht als erforderlich erachtet. In der Zwischenzeit wird der Flughafen mit dem im Wesentlichen heute gültigen Betriebsreglement zu betreiben sein.

Erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Staatsvertragsverhandlungen sowie nach der Festsetzung der neuen Belastungsgrenzwerte durch den Bundesrat wird es möglich sein, die Evaluation der optimalen Betriebsvarianten vorzunehmen und in das neue Betriebsreglement einfließen zu lassen (der Entscheid über eine Neufestsetzung der LSV wurde inzwischen vom Bundesrat auf Ende März 2001 in Aussicht gestellt). Das neue Betriebsreglement wird mit einem UVB zu überprüfen sein und kann bei der Rekurskommission des UVEK angefochten werden. Ein definitiver Lärmbelastungskataster kann deshalb im heutigen Zeitpunkt nicht erarbeitet werden. Somit können auch dessen Auswirkungen auf die Richt- und Nutzungsplanungen im heutigen Zeitpunkt nur unzureichend beurteilt werden. Tief greifende Revisionen wären deshalb im heutigen Zeitpunkt verfrüht. In zeitlicher Hinsicht muss davon ausgegangen werden, dass noch zwei bis drei Jahre benötigt werden, bis die endgültigen Auswirkungen des Fluglärms beurteilt und die gegebenenfalls erforderlichen Anpassungen an die Richt- und Nutzungsplanungen vorgenommen werden können.

Aus heutiger Sicht kann die Situation etwa so eingeschätzt werden, dass sich die notwendigen Korrekturen aus folgenden Gründen eher in einem engen Rahmen halten könnten: Die heutigen rechtskräftigen Bauzonen können grösstenteils als erschlossen im Sinne von Art. 19 des Raumplanungsgesetzes (RPG, SR 700) betrachtet werden, sodass in aller Regel nicht die Planungswerte, sondern die Immissionsgrenzwerte (IGW) zur Anwendung kämen (vgl. Art. 30 LSV). Sodann sind die heute rechtskräftigen Bauzonen zum überwiegenden Teil überbaut. In den meisten Fällen wird deshalb zusätzlich zu entscheiden sein, ob es sich bei den verbleibenden unüberbauten Grundstücken um Bau- oder Baugebietslücken handelt, deren Schliessung im überwiegenden Interesse liegt und für die deshalb gemäss Art. 31 LSV auch bei Überschreitung der IGW Ausnahmegewilligungen erteilt werden können. Schliesslich lässt das Bundesgericht offen, ob und wo allfällige Aufstufungen im Sinne von Art. 43 Abs. 2 LSV von der Empfindlichkeitsstufe ES II in die ES III in Betracht zu ziehen sind. Auszonungen

und Umzonungen in Zonen mit lärmunempfindlichen Nutzungen dürften unter den aufgeführten Annahmen nur in den Bauzonen mit Alarmwertüberschreitungen zur Diskussion stehen.

Gestützt auf das allgemein gültige Vorsorgeprinzip ist es richtig, dass für die Zwischenzeit Grenzwertkurvenpläne erarbeitet werden. Diese sollen auf dem Betriebskonzept, das dem UVB zu Grunde liegt, beruhen sowie auf den vom Bund bis Ende März 2001 in Aussicht gestellten neuen Grenzwerten, wobei zusätzlich die vom Regierungsrat angestrebte Ausdehnung der Sperrzeit von 23.00 bis 6.00 Uhr zu beachten ist. Auf dieser vorläufigen Grundlage werden Genehmigungen von Nutzungsplanungen, Neuerschliessungen und Bewilligungen beurteilt werden können, ohne dass eine spätere endgültige Ordnung unsachgemäss zusätzlich präjudiziert würde oder umgekehrt befürchtet werden müsste, dass Planungs- und Bewilligungsentscheiden nachträglich der Boden entzogen würde. Überdies wird den Gemeinden empfohlen, die Bau- und Baugebietslücken in Gebieten mit Überschreitung der IGW, für deren Schliessung ein überwiegendes Interesse gemäss Art. 31 Abs. 2 LSV besteht, zusammen mit den zuständigen Fachstellen der Baudirektion kartografisch zu bezeichnen. In diesen Gebieten können Ausnahmebewilligungen erteilt werden.

*Ausschaffungshaft für Familien mit Kleinkindern*  
KR-Nr. 418/2000

*Thomas Müller (EVP, Stäfa)* hat am 18. Dezember 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Der Presse musste entnommen werden, dass im November dieses Jahres im Flughafengefängnis eine Mutter mit ihrem 3-jährigen Kind gefangen gehalten wurde, während ihre vier zwischen 4- und 13-jährigen Kinder in einem Kinderheim untergebracht waren, wo sie je auf ihre Ausschaffung warteten. In Ausschaffungshaft genommen wurde diese Familie, weil sich die Mutter offensichtlich vorgängig der Ausschaffung widersetzt hatte. Gemäss der Berichterstattung in der Presse wurde das knapp 3-jährige Kind auf Wunsch der Mutter bei ihr belassen und deshalb nicht mit seinen älteren Geschwistern im besagten Kinderheim untergebracht.

Auch wenn diese Frau die Anordnung der Ausschaffungshaft durch ihr Verhalten selbst unausweichlich gemacht hat, drängen sich folgende Fragen auf, um deren Beantwortung ich den Regierungsrat bitte:

1. Wann wurde diese Familie in Ausschaffungshaft genommen? Be-  
findet sich diese Mutter und ihr jüngstes Kind nach wie vor im  
Flughafengefängnis? Falls ja, wann genau und wie wird die Aus-  
schaffung dieser Familie erfolgen?
2. Wie wird/wurde die Besuchsmöglichkeit der Kinder bei ihrer Mut-  
ter oder umgekehrt gehandhabt?
3. Welche Möglichkeiten wurden vorgängig geprüft, mittels deren  
auch hätte sichergestellt werden können, dass sich besagte Mutter  
der Ausschaffung nicht entziehen kann, sie sich aber dennoch zu-  
sammen mit ihren Kindern an einem für Familien mit Kleinkindern  
adäquaten Ort hätte aufhalten können?
4. Was beabsichtigt der Regierungsrat vorzukehren, um in absehbarer  
Zukunft eine adäquate Unterbringungsmöglichkeit für Kleinkinder  
und ihre Angehörigen, für die Ausschaffungshaft angeordnet wur-  
de, zur Verfügung zu haben?

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

Am 1. Oktober 2000 reiste A. G. mit ihren fünf minderjährigen Kin-  
dern auf dem Luftweg von Nairobi (Kenia) nach Zürich. Nach einer  
ersten Passkontrolle am Flugzeug entledigte sie sich ihrer keniani-  
schen Reisedokumente, weshalb ihr und ihren Kindern am 2. Oktober  
2000, als sie sich an der Grenzkontrolle meldeten, die Einreise in die  
Schweiz verweigert wurde. In der Folge stellte A. G. bei der Flugha-  
fenpolizei ein Asylgesuch, das vom Bundesamt für Flüchtlinge (BFF)  
am 16. Oktober 2000 unter Entzug der aufschiebenden Wirkung einer  
allfälligen Beschwerde abgelehnt wurde. Das Begehren um Wieder-  
herstellung der aufschiebenden Wirkung wurde von der Schweizeri-  
schen Asylrekurskommission (ARK) am 18. Oktober 2000 abgewie-  
sen; auf das gegen den negativen Asylentscheid des BFF erhobene  
Rechtsmittel trat die ARK mit Urteil vom 14. November 2000 nicht  
ein.

Im Rahmen der Abklärungen im Zusammenhang mit dem Asylgesuch  
und dem Vollzug der Wegweisung in den Heimatstaat ergab sich, dass  
es sich bei A. G. und ihren Kindern um kenianische Staatsangehörige  
handelt und die von ihnen gegenüber den Behörden gemachten Anga-  
ben bezüglich ihrer Identität und Nationalität falsch waren. Ein Ver-  
such, die Familie ohne polizeilichen Begleit am 21. Oktober 2000  
nach Kenia zurückzuführen, wurde von der Flughafenpolizei abgebro-  
chen, weil A. G. und zwei ihrer Kinder sich physisch dagegen wehr-

ten. Ein zweiter Versuch wurde für den 23. Oktober 2000 geplant. Dieser wurde zufolge Krankheit eines der fünf Kinder hinfällig. Am 24. Oktober 2000 wurde A. G. von der Fremdenpolizei in Ausschaffungshaft versetzt. Diese wurde aus Rücksicht auf die familiäre Situation zunächst im Transitbereich des Flughafens vollzogen. Am 25. Oktober 2000 bestätigte der zuständige Haftrichter die Anordnung der Ausschaffungshaft und bewilligte diese bis zum 22. Dezember 2000. Am 1. November 2000 scheiterte ein weiterer, diesmal polizeilich begleiteter Rückführungsversuch nach Nairobi am Widerstand von A. G. und zwei ihrer Kinder. Darauf beauftragte die Fremdenpolizei die Flughafenpolizei, A. G. zwecks weiteren Vollzuges der Ausschaffungshaft ins Flughafengefängnis überzuführen, was am 2. November 2000 geschah. Ihrem Wunsch entsprechend wurde auch das jüngste Kind mit ihr im Flughafengefängnis untergebracht. Die vier anderen Kinder von A. G. wurden in Kinderheimen untergebracht. Danach konnten aus organisatorischen und technischen Gründen keine weiteren Rückführungsversuche mehr unternommen werden. Anlässlich der Haftrichterverhandlung vom 21. Dezember 2000 betreffend die Fortsetzung der Ausschaffungshaft verfügte der Haftrichter die Entlassung von A. G. aus der Ausschaffungshaft, was gleichentags vollzogen wurde.

Im Rahmen der Besuchsregelung gemäss §§ 59 ff. der Verordnung über das Flughafengefängnis vom 17. Dezember 1997 (LS 333.4) konnte A. G. jederzeit den Besuch ihrer übrigen Kinder empfangen. Es fanden vom 21. November bis 19. Dezember 2000 fünf solche Besuche von eineinviertel bis zweieinhalb Stunden Dauer statt, wobei sich A. G. mit ihren Kindern unbeaufsichtigt im Gruppenbesuchsraum aufhalten konnte.

Die Unterbringung von Müttern mit ihren Säuglingen und Kleinkindern ist in § 26 der Verordnung über das Flughafengefängnis ausdrücklich vorgesehen. Die räumlichen und personellen Gegebenheiten der Abteilung Ausschaffungshaft erlauben es, in der Frauenabteilung auch Mütter mit einem Kleinkind unterzubringen und dabei den besonderen Anforderungen dieser Situation Rechnung zu tragen. Die zumeist nachteilige und besonders für die betroffenen Mütter sehr belastende Trennung von einem Säugling oder Kleinkind kann damit vermieden werden. Seitens des Flughafengefängnisses werden in einer solchen Situation auch im Übrigen alle objektiv möglichen Massnahmen getroffen, um den besonderen Bedürfnissen in einem solchen Fall entsprechen zu können.

Stellt sich das Problem, eine zur Sicherstellung der Wegweisung geeignete Unterbringungsform zu finden und gleichzeitig besonderen persönlichen oder familiären Umständen zu entsprechen, lässt sich dieses nur für den jeweiligen Einzelfall unter Berücksichtigung aller massgeblichen Umstände lösen. Im vorliegenden Fall wurde im Rahmen des Asyl- und des Wegweisungsverfahrens sowohl dem gesetzlichen Vollzugsauftrag als auch der besonderen familiären Situation von A. G. und ihren Kindern jederzeit vollumfänglich Rechnung getragen.

*Sprachlastigkeit unserer Gymnasien*

KR-Nr. 419/2000

*Daniel Vischer (Grüne, Zürich)* hat am 18. Dezember 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Regierungsrat und Bildungsrat sprechen von der Sprachlastigkeit unserer Gymnasien. Das Einzige, was sie dagegen unternehmen, ist merkwürdigerweise ein Ausbau des Fremdsprachenunterrichtes (der ja durchaus sinnvoll sein kann) – nicht nur am Gymnasium. Methodologisch hängt indessen der Sprachunterricht in der Luft.

Meine Fragen intendieren auf andere Möglichkeiten:

- Wäre es sinnvoll, dass an den Gymnasien, wo bis zu vier Sprachen gleichzeitig unterrichtet werden (Deutsch, Französisch, Latein, Englisch), in einem interdisziplinären Fach die Sensibilität für alle Sprachen gefördert würde und Schülerinnen und Schüler auf die Probleme vorbereitet werden, denen sie in jedem einzelnen Sprachfach in gleicher Weise und in gleichem Masse begegnen werden.
- Wäre es auf diese Weise nicht möglich, das kontraproduktive Nebeneinander von Methoden und Terminologien zu vermeiden?
- Ist der Bildungsrat bereit, nachdem ein derartiges interdisziplinäres Sprachfach bereits unterrichtet wird, um die Sprachlastigkeit tatsächlich zu reduzieren, diese zu unterstützen und eine generelle Übernahme in den gymnasialen Lehrplan zu überprüfen?

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

Interdisziplinärer Unterricht wird seit vielen Jahren intensiv diskutiert und in neueren Schulformen wie Projekttagen und -wochen sowie Wahl- und Freifächern in vielfachen Formen praktiziert. Die Einrichtung eines zusätzlichen interdisziplinären Fachs erscheint jedoch we-



nig sinnvoll. Die Interdisziplinarität ist eine Aufgabe, welche die einzelnen Fachlehrkräfte gemeinsam übernehmen müssen. Die Sensibilität für andere Sprachen zu fördern, ist grundsätzlich die Aufgabe jeder Sprachlehrperson. Mit der stärkeren Betonung der umgangssprachlichen Fähigkeiten sowie der Erschliessung einer Sprache über die Auseinandersetzung mit literarischen Werken, mit künstlerischen Produktionen aus den Bereichen Theater, Film, Musik usw. soll der Einstieg in eine Sprache und deren Weiterentwicklung für die Jugendlichen erleichtert werden. Daneben ist der Einübung eher traditionell ausgerichteter Grundlagen der Sprachbeherrschung weiterhin der nötige Platz einzuräumen.

Mit der Interdisziplinarität ist notwendigerweise eine Vielfalt methodischer Ansätze verbunden. Dies gilt nicht nur für den Sprachunterricht, sondern für den Mittelschulunterricht im Allgemeinen. Zudem bringt auch das Fachlehrersystem, wie es die Mittelschule kennt, eine Vielfalt methodischer Ansätze in der Unterrichtsgestaltung mit sich. Im Rahmen der Teilautonomie haben die Mittelschulen Leitbilder entwickelt, in denen sich der Lehrkörper jeweils auf gemeinsame Rahmenbedingungen bei der Ausübung des Berufsauftrags festlegt. Damit ist die Einhaltung gewisser einheitlicher Standards bei der methodisch-didaktischen Gestaltung des Unterrichts gewährleistet.

Eine interdisziplinäre Funktion an den Gymnasien wurde früher vor allem den alten Sprachen, namentlich dem Latein, zugeschrieben. Mit dem Vollzug des Maturitätsanerkennungsreglements von 1995 (MAR) ist die ehemals dominante Stellung der altphilologisch ausgerichteten Maturitätsprofile jedoch abgeschwächt worden. Eine fachwissenschaftlich und pädagogisch gleichermassen anerkannte interdisziplinäre Fachrichtung als Bindeglied zwischen verschiedenen Fremdsprachen und der Muttersprache, anstelle der altsprachlichen Fächer Griechisch und Latein, ist heute nicht bekannt. Demzufolge ist es nicht möglich, ein solches Fach in den Lehrplan der Gymnasien aufzunehmen.

### ***Zuweisung von neuen Vorlagen***

Zuweisung an die Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr:

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

Beschluss des Kantonsrates, 3839

- **Bewilligung eines Kredits für einen Staatsbeitrag an den Ausbau der SBB-Linie Winterthur–Schaffhausen**  
Beschluss des Kantonsrates, 3840

### ***Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses***

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 88. Sitzung vom 26. Februar 2001, 8.15 Uhr.

## **2. Bestätigung der Rahmenkredite für die Unterstützung und Durchführung von Wiederbelebungsmaßnahmen an Fliessgewässern (*Reduzierte Debatte*)**

Antrag des Regierungsrates vom 6. September 2000 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 28. November 2000, **3808**

*Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr (KEVU):* Bäche und Flüsse machen eigentlich nichts anderes, als dass sie kontinuierlich am Boden und an den Bergen schaben und auf schnellstem Weg zum Meer drängen. Die Kraft und Macht des Wassers versuchte der Mensch in der Geschichte immer wieder einzudämmen. Wir alle wissen, dass uns die Natur da und dort beweist, wie kläglich unsere Versuche, die Fliessgewässer zu beherrschen, scheitern können.

In den vergangenen Jahrzehnten sah man die Fliessgewässer im Siedlungsgebiet in erster Linie als Bedrohung an, die man am besten eindolt und unter den Boden verbannt. Heute haben wir ein anderes Bewusstsein. Fliessgewässer sind nicht nur Bedrohung, sondern sie erfüllen die verschiedenartigsten Bedürfnisse der Natur, des Menschen und seiner Wirtschaft. In diesem Spannungsfeld zwischen den teilweise widersprüchlichen Interessen am Boden und den Fliessgewässern versucht der Regierungsrat, mit seinem Antrag vom 6. September 2000 den richtigen Weg zu finden, und die Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr ist der Meinung, dass ihm dies gelungen ist.

Weshalb kommt es zu dieser positiven Beurteilung? Am 23. Oktober 1989 sprach der Kantonsrat zwei Rahmenkredite im Betrag von total 18 Millionen Franken. Mit dem einen Teil dieser zwei Rahmenkredite sollten eigene Wiederbelebungsmaßnahmen finanziert werden, mit dem zweiten Teil solche, die Gemeinden oder Dritte vornehmen. Im Nachhinein muss man sagen, dass der Zeithorizont im Jahr 1989

falsch eingeschätzt wurde. Vor allem die Finanzknappheit von Staat und Gemeinden hat dazu geführt, dass die Wiederbelebungsmaßnahmen nicht so schnell an die Hand genommen wurden, wie man dies noch im Jahr 1989 vermutet hatte. Der Kantonsrat beschloss daher am 22. August 1994 eine Verlängerung der Gültigkeit der Rahmenkredite bis Ende 2000.

Der nun vorliegende Antrag des Regierungsrates belegt, dass eine weitere Verlängerung respektive eine Befreiung einer zeitlichen Befristung notwendig ist. Das bedeutet: Wir beschliessen heute keine zusätzlichen Mittel – keinen neuen Kredit also. Wir befreien den bereits im Jahr 1989 gesprochenen Kredit lediglich von seinem Zeitkorsett. Der Hauptpunkt der Diskussion in der KEVU betraf den Wegfall der zeitlichen Befristung und der damit verbundene Verlust an Kontrolle.

Regierungsrätin Dorothée Fierz konnte der KEVU in diesem Punkt entgegenkommen, indem sie versprach, inskünftig allen Mitgliedern den jährlich verfassten Jahresbericht über das Programm zukommen zu lassen.

Die Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr beantragt dem Kantonsrat einstimmig, die Vorlage 3808, Beschluss des Kantonsrates über die Bestätigung der Rahmenkredite für die Unterstützung und Durchführung von Wiederbelebungsmaßnahmen an Fliessgewässern, anzunehmen.

An ihrer Sitzung vom 28. November 2000, an welcher die Vorlage beraten wurde, nutzte die KEVU die Chance, Christoph Maag ein letztes Mal vor seiner Pensionierung für die Vertretung eines Geschäftes in die Kommission einzuladen. Mein Dank zu dieser Vorlage gilt ihm, dem ehemaligen Amtschef des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL). Wenn Bäche und Flüsse singen könnten, hätten sie Ende November 2000 im ganzen Kanton unaufhörlich gesungen und ihm für den Einsatz gedankt, den er für sie in seiner Amtszeit geleistet hat. Ich singe auch nicht, möchte mich aber im Namen der Kommission herzlich bei Christoph Maag für seinen beeindruckenden persönlichen Einsatz zu Gunsten der Gewässer und der Umwelt im Allgemeinen bedanken. Im Weiteren danke ich Regierungsrätin Dorothée Fierz, welche von Christian Göldi begleitet wurde, für die engagierten Erläuterungen.

Heute ist KEVU-Tag. Ich danke bei dieser ersten Vorlage am heutigen Morgen den Mitgliedern der KEVU und ihrer Sekretärin, Franziska Gasser, für die konstruktive und effiziente Arbeit. Sie erlauben mir si-

cher, dass ich diesen Dank nicht jedes Mal wiederhole. Sie wissen, dass ich ihn deshalb nicht weniger ehrlich meine.

Die KEVU beantragt Ihnen Zustimmung zur Vorlage.

*Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur):* In unserer Kultur ist das Wasser das Sinnbild des Lebens. Eine Landschaft mit einem sprudelnden Bach oder mit einem natürlich dahinfließenden Gewässer bedeutet Lebensqualität. Es ist daher erfreulich, dass mit diesem Rahmenkredit Bachabschnitte in der Gesamtlänge von 27 Kilometern bereits revitalisiert worden sind. Der aufgewendete Zeitraum von zwölf Jahren ist allerdings lang. Auf das Jahr umgerechnet, entspricht dies lediglich gut zwei Kilometern pro Jahr. Dass der ganze Rahmenkredit von 18 Millionen Franken erst zur Hälfte ausgeschöpft worden ist, bedeutet nicht, dass zu wenig Projekte vorhanden sind. 27 Prozent der Fliessgewässer sind noch immer eingedolt, und 20 Prozent der Bachläufe sind künstlich oder stark beeinträchtigt. Sinnvolle Projekte gibt es also zuhauf. Das AWEL handelte kostenbewusst, als es gezielt Projekte im Zusammenhang mit baulichen Massnahmen wie Strassenbau oder Wohnüberbauungen vornahm. Dies ist bezüglich der Eingriffe in die Landschaft ein sinnvolles Vorgehen. Damit erklärt sich auch die langsame Umsetzung der Projekte.

Trotz dieser Vorlage, die der Regierung zeitlich eine lange Leine gibt, müssen die Projekte zügig vorangetrieben werden, um den Bächen und ihrer Umgebung das Naheliegendste zurückzugeben, was ihnen fälschlicherweise über Jahrzehnte entzogen worden ist: ihre Natürlichkeit.

Die Sozialdemokratische Fraktion stimmt der Vorlage zu.

*Hans Badertscher (SVP, Seuzach):* Bei dieser Vorlage geht es um die Bestätigung eines Rahmenkredits für die Unterstützung und Durchführung von Wiederbelebungsmaßnahmen an Fliessgewässern. Der Rahmenkredit von 18 Millionen Franken wurde 1989 befristet bewilligt. Im Jahre 1994 wurde der Rahmenkredit um sieben Jahre verlängert bis zum 31. Dezember 2000. Heute beantragt die Regierung, die Bestätigung dieses Rahmenkredits ohne zeitliche Befristung. In den vergangenen zwölf Jahren wurden nur gut 9 Millionen Franken verbraucht. Dies lässt heute die Meinung aufkommen, dass der damals geforderte Rahmenkredit masslos übertrieben und einer Fehleinschätzung

zung gleichkommt, da die Gemeinden das Geld nicht eingefordert haben.

Im Laufe der Kommissionsarbeit wurde uns versichert, dass der Rahmenkredit nicht mangels spruchreifer Projekte nicht verbraucht worden ist, sondern dass man auf die schlechte Finanzlage unseres Kantons Rücksicht genommen und deshalb Projekte, die bereit waren, zurückgestellt hat. Die Aufhebung der Rahmenfrist lässt für die Zukunft eine längere und solide Planung aufkommen. Es scheint uns wichtig, dass die richtigen Abschnitte überarbeitet und verbessert werden und dies nach dem bisherigen Prinzip, nämlich nach den finanziellen Mitteln des Kantons. Die KEVU wird sich jährlich über die Arbeiten aus diesem Rahmenkredit orientieren lassen, damit wir einen Einblick erhalten, was überhaupt geschieht.

Die SVP-Fraktion wird der Vorlage mit wenig Begeisterung zustimmen.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Die CVP unterstützt den Rahmenkredit, obwohl dieser ohne Befristung eine finanzpolitische Kuriosität darstellt.

Eine Anregung: Unzählige Fliessgewässer wurden einstmals aus typisch schweizerischem Perfektionismusdenken heraus gezähmt, begradigt oder eingedolt. Das waren Fehler. Das kostete sehr viel Geld. Wenn diese Gewässer nun wiederbelebt werden sollen, sollte man nicht ähnliche Fehler begehen, also nicht wieder in Perfektionismus mit anderen Vorzeichen machen. Man sollte nicht jeden Quadratmeter verplanen. Lassen wir der Natur wieder vermehrt ihren Lauf.

*Toni W. Püntener (Grüne, Zürich):* «Eine intakte Landschaft mit einem hohen Anteil von Wäldern, Seen, Weiher, Rieden sowie natürlichen und naturnahen Gewässern bildet eine vorrangige Grundlage für die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner des Kantons. Auch aus wirtschaftlicher Sicht ist dies ein nicht zu unterschätzender Faktor der allgemeinen Standortqualität.» Diese zwei Sätze stammen aus dem Antrag des Regierungsrates zu diesem Geschäft. Genau so ist es doch. Wir alle kennen die Faszination von Gewässern. Wir wissen auch, wie gross die Beliebtheit von wirklich schönen Gewässerabschnitten ist. Somit ist es nötig, dafür zu sorgen, dass noch mehr Gewässerabschnitte den Bedürfnissen sowohl der Erholung suchenden Menschen als auch der Natur entsprechen. Genau dies will der Rah-

menkredit von 1989. Es sollen Wiederbelebungsmaßnahmen an Fliessgewässern unterstützt und durchgeführt werden. Dies ist zwar in den elf Jahren seither tatsächlich passiert, aber in einem eher bescheidenen Ausmass. 27 Kilometer Gewässerabschnitte konnten bis anhin umgestaltet und aufgewertet werden. Dabei ist ein wesentlich grösserer Bedarf ausgewiesen, sind doch 560 Kilometer Gewässerabschnitte auf der Wiederbelebungsliste. Solche Wiederbelebungen geben nicht zuletzt dem Gewerbe immer wieder schöne Arbeit.

Der Regierungsrat schlägt uns eine unbefristete Verlängerung des Rahmenkredits vor. Vorerst ist festzuhalten, dass eine solche Verlängerung kaum den eigentlichen Absichten eines Rahmenkredits entspricht. Auch sachlich passt diese unbefristete Verlängerung nicht in die Landschaft. Wenn die Wiederbelebung von Gewässerabschnitten der Lebensqualität und gleichzeitig der Standortqualität dient, so ist alles zu unternehmen, um diese Massnahmen raschmöglichst umzusetzen.

Die Grüne Fraktion stellt daher den Antrag, Absatz I des Beschlusses wie folgt zu fassen:

*Die Rahmenkredite für die Unterstützung und Durchführung von Wiederbelebungsmaßnahmen an Fliessgewässern gemäss Beschlüssen des Kantonsrates vom 23. Oktober 1989 bzw. 22. August 1994 werden bis Ende des Jahres 2006 verlängert.*

*Die entsprechenden Jahresanteile sind zwingend in die Budgets aufzunehmen.*

In der Kommission habe ich diesen Antrag noch nicht gestellt. Als ich anhand des Protokolls die Sitzung nochmals gedanklich verarbeitet und die überparteilich gute Meinung über die Wiederbelebungen von Gewässern gelesen habe, bin ich zum Schluss gekommen, dass hier etwas mehr Verbindlichkeit und zeitlicher Druck erforderlich ist. Das hat auch die Grüne Fraktion unterstützt.

Wir geben der Regierung also fünf Jahre Zeit, die Rahmenkredite für die Unterstützung und Durchführung von Wiederbelebungsmaßnahmen an Fliessgewässern auszuschöpfen. Wir meinen, dass diese Zeit ausreicht, um zusammen mit den Gemeinden aus den über 500 Kilometern zu belebender Gewässerabschnitte eine zweckmässige Auswahl zu treffen, bei der das Geld des Rahmenkredits gut investiert werden kann.

Die Grüne Fraktion bittet Sie, den Antrag für mehr Lebens- und Standortqualität zu unterstützen.

*Martin Mossdorf (FDP, Bülach):* Der Lärm hier ist manchmal so gross wie das Gurgeln der Bäche, doch Bachgeräusche sind eher eine musikalische Sinfonie.

In 25 Jahren ist in unserem Kanton zirka eine Milliarde Franken in den baulichen Gewässerschutz investiert worden. Die Wasserqualität hat sich erfreulicherweise verbessert. Wasser – das wissen wir alle, und das müssen wir uns immer wieder vor Augen halten – ist unser höchstes Gut, dem es Sorge zu tragen gilt. Die Gewässer sind wichtige Lebensadern sowohl für Mensch wie für Tier. Wir haben gehört, dass im Kanton Zürich von den rund 3600 Kilometern Gewässer noch 1000 Kilometer eingedolt sind. Dass dabei noch ein Teil eingedolt bleibt, ist auch verständlich.

Die Wiederbelebungsmassnahmen an Fliessgewässern kommen der Natur und unserer Lebensqualität zugute. Dort setzen wir an. Ich glaube nicht, dass mit dem zur Verfügung stehenden Geld Perfektionismus betrieben werden soll. Im Gegenteil, heute hat man erkannt, dass man Lösungen pragmatisch angehen soll und so naturgerechte Lösungen gefunden und realisiert werden können.

Die FDP stimmt der Vorlage unverändert zu. Den Antrag Toni Püntener lehnen wir ab. Die Aufhebung der Rahmenfrist ist wichtig und erlaubt, die wichtigen Projekte zum richtigen Zeitpunkt zu realisieren.

*Regierungsrätin Dorothee Fierz:* Die Vorlage 3808 hat tatsächlich einen gewissen Seltenheitscharakter. Für einmal wollen wir nicht mehr Geld, sondern nur mehr Zeit. Der Kantonsrat hat uns vor zwölf Jahren einen Rahmenkredit von 18 Millionen Franken bewilligt. Nun gibt es zwei Varianten im Umgang mit einem Rahmenkredit. Entweder bemühen wir uns auf Teufel komm raus, den Kredit innerhalb dieser Rahmenfrist auch zu verbuttern, oder wir nehmen Rücksicht auf die Staatsfinanzen und setzen sorgfältig Prioritäten. Die Baudirektion hat in den letzten zwölf Jahren die zweite Variante gewählt. Sie hat nur reife Projekte ausgeführt und den Rahmenkredit in Anspruch genommen. Sie hat auch gewisse Projekte in Rücksichtnahme auf die gesamten Finanzen zurückgestellt.

In diesem Sinn ist der Abänderungsantrag von Toni Püntener nicht sachgerecht. Wenn wir wieder eine neue Frist von fünf Jahren setzen, kommen wir in einen Vollzugsdruck, der der Gesamtsicht der Regierung widerspricht. Es fehlt nicht am Willen, Toni Püntener, Mass-

nahmen umzusetzen. Wir kommen aber um eine sorgfältige Priorisierung nicht herum.

Wenn wir heute – nach zwölf Jahren – Bilanz ziehen, haben die Gemeinden mit Unterstützung des Kantons rund 100 Projekte umsetzen können. Der Kanton hat rund 20 Projekte – das ist eine stolze Bilanz, die man vorzeigen kann, mit der Verwendung von rund der Hälfte des Rahmenkredits – verwirklicht. Die ausgeführten Revitalisierungsprojekte zeichnen sich aus durch eine sehr hohe Akzeptanz. Sie sind ein Gewinn für Flora und Fauna und vor allem auch für Erholung suchende Menschen im Kanton Zürich. Ich bin sehr froh, dass diese Projekte eine hohe Akzeptanz und vor allem Vertrauen geniessen.

Deshalb bitte ich Sie sehr, dem Antrag auf Aufhebung der Rahmenfrist so zuzustimmen.

#### *Eintreten*

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

#### *Detailberatung*

##### *Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

#### *I.*

*Ratspräsident Hans Rutschmann:* Hier liegt ein Antrag von Toni Püntener vor.

*Esther Arnet (SP, Dietikon):* Ich weise Sie darauf hin, dass dieser Inhalt, den Toni Püntener in seinem Antrag aufgreift, in der Kommission ausführlich diskutiert worden ist. Es ist kein neuer Umstand. Das Zeitkorsett habe ich bereits in meinem Eintretensvotum erwähnt. Es wurde in der Kommission behandelt. Ein solcher Antrag wurde in der Kommission nicht gestellt. Ich denke, dass die Kommission – wenn ich mich hier ein bisschen aus dem Fenster lehnen darf – diesen Antrag ablehnen würde.

*Hans Badertscher (SVP, Seuzach):* Unsere Präsidentin hat es erwähnt, wir haben uns in der Kommission klar für die jetzige Vorlage entschieden. Ich finde es nicht fair, wenn man nun aus der Kommission



in der Debatte einen anderen Antrag mit einer zeitlichen Einschränkung stellt. Es könnte sein, dass im Jahr 2006 das Vorhaben abgebrochen würde, auch wenn der Kredit dann nicht ausgeschöpft ist. Ich weiss nicht, ob Sie dies wünschen. Wir haben gesehen, dass es scheinbar Zeit braucht, um die Projekte auszuarbeiten und dass kein Druck von den Gemeinden kommt, die Bäche zu korrigieren, wie dies vielleicht angenommen worden ist.

Die SVP-Fraktion wird den Antrag nicht unterstützen.

*Toni W. Püntener (Grüne, Zürich):* Ich entschuldige mich selbstverständlich dafür, dass ich nach der Beratung in der Kommission mit diesem Antrag komme. Ich habe es aber erwähnt. Ich habe das Protokoll nochmals durchgeschaut. Es war so viel Begeisterung für diese Wiederbelebungsmassnahmen zu spüren, dass ich den Eindruck hatte, wir müssten wirklich etwas Druck aufsetzen. Fünf Jahre sind eine lange Frist. Wir diskutieren hier über die zweite, unbefristete Verlängerung. Die Angst, dass dannzumal der Rahmenkredit einfach gestrichen wird, ist unbegründet. Der Kantonsrat hat bereits bewiesen, dass er in der Lage ist, solche Rahmenkredite zu bewilligen. Wir müssen den Druck aufrecht erhalten, dass mit diesen Fliessgewässern wirklich etwas passiert.

#### *Abstimmung*

**Der Antrag der Kommission wird dem Antrag Toni Püntener gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt mit 134 : 11 Stimmen den Antrag Toni Püntener ab.**

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

#### *II. bis IV.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

#### *Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 144 : 0 Stimmen, der Vorlage 3808 gemäss Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission zuzustimmen:**

- I. Die Rahmenkredite für die Unterstützung und Durchführung von Wiederbelebungsmassnahmen an Fliessgewässern gemäss Be-

schlüssen des Kantonsrates vom 23. Oktober 1989 bzw. 22. August 1994 werden ohne Befristung bewilligt.

II. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

III. Veröffentlichung im Amtsblatt.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Das Geschäft ist erledigt.

### **3. Massnahmen zum Schutz der Auenlandschaft an der Thur- mündung (*Reduzierte Debatte*)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 1. November 2000 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 9. Januar 2001, **3814**

*Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr (KEVU):* Mit Beschluss vom 1. November 2000 beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat Kantonsrats-Nummer 298/1997 betreffend Massnahmen zum Schutz der Auenlandschaft an der Thurmündung als erledigt abzuschreiben.

Am 1. September 1997 reichten die Kantonsräte Richard Stucki, Andelfingen, und Roland Brunner, Rheinau, ein Postulat ein, mit welchem sie fordern, dass das Geld, das die NOK (Nordostschweizerische Kraftwerke) irgendwann als Heimfall-Verzichtsentschädigung für das Kraftwerk Eglisau bezahlen müssen, für die Erhaltung des Auengebiets und zur Lösung des Grundwasserproblems in diesem Gebiet eingesetzt werden soll.

In seinem Bericht erklärt der Regierungsrat, dass der Rechtsstreit zu dieser Entschädigung immer noch nicht beendet ist. Das bedeute, dass nach wie vor unbekannt ist, wie hoch und ob überhaupt eine Entschädigung geschuldet ist. Im besten Falle betrage die Entschädigung 13 Millionen Franken, sie könne aber auch gänzlich ausfallen. Der Regierungsrat hat aber im Sinne des Postulats verschiedene Massnahmen ergriffen, die der Kommission erläutert wurden. Nach der ausdrücklichen Erklärung der Baudirektorin, dass das Thurauprojekt unabhängig von der Heimfall-Verzichtsentschädigung – also in jedem Falle – realisiert werden soll, konnte sich die Kommission dem Abschreibungsantrag anschliessen. Tatsächlich ist es wohl nicht sinnvoll, not-

wendige Massnahmen in den Thuraueu an einen Gerichtsentscheid zu knüpfen.

An ihrer Sitzung vom 9. Januar 2001 beschloss die Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr einstimmig, dem Kantonsrat die Abschreibung des Postulats und somit Zustimmung zur Vorlage 3814 zu beantragen. Ich hoffe, dass dies bei dieser Vorlage immer noch stimmt.

*Werner Schwendimann (SVP, Oberstammheim):* Das Thuraueengebiet ist und war seit dem Jahr 1990 immer wieder ein Thema in diesem Rat, und vor allem in der betroffenen Region. Das nun zur Abschreibung gelangende Postulat Richard Stucki und Roland Brunner ist der jüngste parlamentarische Vorstoss. Die im Postulat geforderten Massnahmen sind heute weitgehend erfüllt. Noch nicht erfüllt ist die Forderung, die Heimfall-Verzichtsentschädigung der NOK für die Lösung der Grundwasserproblematik in diesem Gebiet zu verwenden. Daran ist aber nicht der Regierungsrat schuld, sondern der immer noch nicht erledigte Rechtsstreit um die Konzessionserneuerung des Kraftwerks Eglisau. Das Projekt «Hochwasserschutz und Auenlandschaft Thurspitz» wurde vom AWEL dennoch gestartet. Die im Postulat geforderte Begleitkommission für das Projekt Thurspitz ist seit einiger Zeit an der Arbeit. Mitglieder der Begleitkommission aus der betroffenen Region haben mir gegenüber bestätigt, dass die Anliegen der Betroffenen eingebracht werden können. Die Einbindung der Betroffenen in die Projektierung war leider am Anfang der Diskussionen um den Hochwasserschutz nicht vorgesehen. Die ersten Ideen für die zukünftige Gestaltung des Gebiets war auch für die betroffene Bevölkerung ein Schlag ins Gesicht. Vom Respekt vor dem Privateigentum war kaum etwas zu spüren. Nun scheint das Projekt auf einem akzeptablen Weg zu sein. Dieser Rat wird sich mit der Problematik und dem Projekt Thurspitz und Thuraueu zu gegebener Zeit wieder zu befassen haben.

Das Gebiet rund um die Thurmündung wird in der demnächst stattfindenden Debatte über den Richtplan Siedlung und Landschaft erneut zu Diskussionen Anlass geben. Ich hoffe sehr, dass Sie dannzumal Entscheide treffen, die den Vorstellungen der grossen Mehrheit der betroffenen Bevölkerung entsprechen und nicht zu unnötigen Eigentumsbeschränkungen führen.

Namens der SVP-Fraktion beantrage ich Ihnen, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

*Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur):* Die Regierung konnte uns überzeugen, dass sie grosses Interesse daran hat, die existenziellen Grundlagen der Thurauen zu verbessern. Daher vertrauen wir ihrer Zusicherung, dass sie die allfälligen Gelder, die sie durch die Heimfall-Verzichtsentschädigung der NOK erhalten wird, für das Thurprojekt verwendet. Es ist der Regierung zu wünschen, dass diesem notwendigen und überzeugenden Projekt die knapp 8 Millionen Franken aus dem gerichtlichen Entscheid zufallen werden. Wir drücken ihr die Daumen.

Für den Erhalt der Auenlandschaft an der Thurmündung hat das AWEL löblicherweise schon einiges realisiert. Im Rahmen einer früheren Spezialkommission konnte ich mich dessen vergewissern. Zum Beispiel wurden vier verlandete Thuraltläufe regeneriert. Ohne diesen gezielten Einsatz würde die Auenlandschaft verlanden und ihre spezifische Flora und Fauna nach und nach ganz verschwinden. Unsere Landschaft wäre damit um eine Facette ärmer. Viele, zu viele Feuchtgebiete wurden schon durch Trockenlegungen einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt. Von Erholung Suchenden wird dieser Flussabschnitt ausserordentlich rege genutzt. Vor einer Übernutzung zum Beispiel an Pfingsten muss gewarnt werden. Es darf nicht sein, dass dann Autoverkehr und sehr laute Musikbeschallung die Natur und Natur Suchende überstrapazieren. Unsere Thurauen sind von nationaler Bedeutung. Diesen wenigen, ja fast einzig übrig gebliebenen Auen unseres Kantons müssen wir Sorge tragen.

Die Forderungen des Postulats sind erfüllt. Die Sozialdemokratische Partei stimmt der Abschreibung zu.

*Martin Mossdorf (FDP, Bülach):* Mit dem Projekt Hochwasserschutz wurde 1998 begonnen. Die Forderungen des Postulats sind erfüllt. Das Projekt ist in die Wege geleitet. Es sind keine zusätzlichen Vorkehrungen mehr notwendig. Das Thurauenprojekt ist jetzt durchzuführen.

Gestatten Sie mir eine kurze Bemerkung zur Konzessionserneuerung Eglisau. Wir sind – wie das AWEL auch – guten Mutes, dass die Forderungen von Rheinaubund und Fischerverband, welche die Stauhöhe um einen Meter absenken wollen, keine Chancen haben werden.

Die FDP stimmt der Abschreibung des Postulats zu.

### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 130 : 0 Stimmen, der Vorlage 3814 gemäss Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 298/1997 als erledigt abzuschreiben.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **4. Bewilligung eines Kredits für den Bau des Hochwasserrückhaltebeckens Fohloch am Abistbach in Marthalen** *(Reduzierte Debatte)*

Antrag des Regierungsrates vom 29. November 2000 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 9. Januar 2001, **3825**

*Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr (KEVU):* Die dritte Vorlage im Bereich des Gewässerschutzes und Wasserbaus betrifft ein Hochwasserrückhaltebecken, welches im Fohloch am Abistbach geschaffen werden soll.

In Marthalen kam es wiederholt zu Überschwemmungen, weil die Ausbauten der beiden Bäche, die durch Marthalen fliessen, nicht auf das Hochwasser ausgerichtet sind. Mit dem Hochwasserrückhaltebecken Fohloch schlägt der Regierungsrat nun eine Lösung dieses Problems vor. Im Fohloch ausserhalb des Dorfkerns von Marthalen soll ein Rückhaltebecken geschaffen werden, das sich bei Hochwasser füllt und eine Überschwemmung des Dorfes verhindert. In den meisten Situationen stehen Hochwasserrückhaltebecken leer. Sie werden für Mensch und Natur innert kurzer Zeit zu einem wichtigen Lebensraum. In diesem Fall ist vorgesehen, im Becken zwei Fussballplätze zu errichten. Die Kosten hierfür trägt aber selbstverständlich nicht der Kanton.

Die dem Kanton entstehenden Kosten für das Projekt betragen 3,8 Millionen Franken. Der grösste Teil davon, nämlich über 3 Millionen Franken, wird für die Bauarbeiten benötigt. Die Kommission liess sich an ihrer Sitzung vom 9. Januar 2001 ausführlich dokumentieren und auch über die Einsprachen orientieren.

Die KEVU kam zum Schluss, dass sie dem Kantonsrat einstimmig die Zustimmung zur Vorlage 3825, Kredit für den Bau des Hochwasserrückhaltebeckens Fohloch in Marthalen, beantragt.

Ich bedanke mich bei Christian Göldi, Heinz Hochstrasser und Herbert Lang für die kompetenten Ausführungen und die informativen Unterlagen und bitte Sie im Namen der Kommission um Zustimmung zu diesem Kredit.

*Werner Schwendimann (SVP, Oberstammheim):* Hochwasserrückhaltebecken werden in unserer Fraktion jeweils kritisch hinterfragt. Kosten und Nutzen solcher Anlagen müssen in einem vernünftigen Verhältnis stehen. Es muss ausreichend geprüft sein, ob der Hochwasserschutz nicht mit anderen Massnahmen erreicht werden könnte. Rückhaltebecken bringen zwangsläufig Eigentumsbeschränkungen für die Grundeigentümer und bei Hochwasser Folgekosten für die Bewirtschafter. Nutzungs- und Eigentumsbeschränkungen begegnet die SVP-Fraktion mit grösster Zurückhaltung.

Das Projekt Fohloch in Marthalen haben wir vorerst aus dieser Sicht beurteilt. Der Abistbach fliesst durch das Dorf Marthalen. Marthalen ist ein schützenswertes Dorf. Die Orts- und Nutzungsplanung ist auf dieses Ziel ausgerichtet. In der Vergangenheit wurden Teile des Dorfes durch Hochwasser mehrmals schwer beschädigt. Ein wirksamer Hochwasserschutz durch eine Erhöhung der Durchflusskapazität im Dorf selbst ist aus guten Gründen nicht möglich. Es wurde auch der Versuch unternommen, mit einem Entlastungskanal den Abistbach umzuleiten. Dieses Vorhaben musste abgebrochen werden, weil die geologischen Verhältnisse unerwartet schlecht waren. Unter den damals gültigen Gewässerschutzgesetzen hatte die Gemeinde Marthalen den grössten Teil der Kosten zu tragen.

Aus heutiger Sicht ist der Bau des Rückhaltebeckens Fohloch die wohl vernünftigste Lösung. Damit ist aber der Hochwasserschutz in Marthalen noch nicht abgeschlossen. Der Mäderbach, aus dem Gebiet Oerlingerried kommend, fliesst ebenfalls durch das Dorf Marthalen. Auch für diesen Bach muss in absehbarer Zeit eine ähnliche Lösung gefunden werden. Die landwirtschaftliche Nutzung eines Wasserrückhaltebeckens ist massiv eingeschränkt. Die Gemeinde Marthalen hat deshalb das Gebiet neu als Erholungsgebiet bezeichnet. Damit wird es möglich, in diesem Gebiet zwei Fussballplätze zu erstellen. Zur Klarstellung: Der Bau der Fussballplätze ist nicht Bestandteil dieses Kre-

ditvorschlags und des Projekts, sondern das ist Aufgabe der Gemeinden und der Vereine.

Zusammengefasst wird dieses Projekt von allen beteiligten Kreisen als gut bezeichnet. Die Gemeinde, die Naturschutzkreise, die Grundeigentümer und die Landwirte stehen hinter diesem Projekt.

Für die SVP-Fraktion sind die sachlichen Voraussetzungen zur Zustimmung erfüllt. Die Kosten für dieses Rückhaltebecken erscheinen sehr hoch. Die ausgewiesenen Landbeschaffungskosten sind interne Umbuchungen des Kantons. Das Land für dieses Projekt wird vom Kanton eingeworfen. Ein grosser Teil des Aushubes muss abgeführt werden, was zu hohen Kosten führt. Die LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) lässt grüssen. Gerade dieses Projekt zeigt deutlich, Baudirektorin Dorothée Fierz, dass dezentrale Aushubablagungsmöglichkeiten von grösserer Bedeutung sind, als Sie dies in der Antwort auf die Motion, heutiges Traktandum 10, wahrhaben wollen.

Namens der SVP-Fraktion bitte ich Sie, dem Kredit von 3,8 Millionen Franken zuzustimmen.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Die CVP unterstützt die Vorlage. Der Kanton arbeitete in idealer Weise mit den betroffenen Gemeinden zusammen und erarbeitete eine Lösung, bei der sowohl ökonomische als auch ökologische und private wie auch öffentliche Anliegen berücksichtigt werden konnten. Diesem Projekt werden zahlreiche andere folgen. Unter den Gemeinden setzt nämlich bereits ein eifriges Werben um kantonale Gelder ein. Sehr viel Geld soll insgesamt eine optimale Hochwasservorsorge gewährleisten. Ich frage mich, ob es dies kann. Deshalb erlaube ich mir drei grundsätzliche Gedanken zur kantonalen Hochwasservorsorge, also auch zu künftigen Projekten.

Erstens: Der Wasserhaushalt gerät auch in gemässigten Klimazonen immer mehr aus dem Gleichgewicht. In südlicheren Klimazonen wird uns mit aller Deutlichkeit vor Augen geführt, was die Erderwärmung für Folgen haben kann; Folgen, die bei uns mit Verzögerung und weniger verheerend eintreten. Dass dies mit dem Verbrauch von fossiler Energie und Treibhausgasen zu tun hat, sollte langsam auch den grössten Ignoranten einleuchten. Wenn wir also Hochwasserschutzmassnahmen beschliessen, müssen wir uns bewusst sein, dass diese bloss Symptombekämpfung darstellen. Sie entbinden uns nicht davon, lokale und globale Massnahmen bei der Ursachenbekämpfung zu ergreifen und zu unterstützen. Diese tun weh und sind unbequem, denn

sie würden unseren Lebensstil, unser Konsumverhalten und vor allem unser Subito- und Mobilitätsverhalten in Frage stellen. Wohlverstanden, Hochwasser und Stürme gab es schon immer. Die Häufung in den letzten Jahren sollte uns zu denken geben.

Zweitens: In der Ökologie, aber auch in gesellschaftlichen Fragen – ich denke zum Beispiel an die Erziehung – ist es offensichtlich, dass Symptombekämpfung ohne gleichzeitige Ursachenbekämpfung unbezahlbar wird. Wo auch immer, von null Risiko oder null Fehlervorstellungen müssen wir uns lösen. Unsere Finanzen lassen dies schlicht nicht mehr zu. Das gilt ganz besonders bei der Hochwasservorsorge.

Drittens: Hochwasserprojekte hängen von der Bereitschaft der Gemeinden ab. Gemeinden, die mit dem Kanton kooperativ zusammenarbeiten, kommen schneller zu einem Projekt. Am wichtigsten aber ist, dass vor allem mit den Grundeigentümern konstruktiv zusammengearbeitet werden kann. Diese fordern, dass die öffentliche Hand auch Grundeigentum in solche Projekte einbringen kann. Das war beim vorliegenden Projekt der Fall. Nun stelle ich eine gefährliche Tendenz fest. Das habe ich bereits vor einer Woche gesagt. Der Kanton verkauft wichtige Landreserven. Vor einer Woche hat der Rat tatkräftig mitgewirkt. Die Politik des Kantons in den letzten zehn Jahren sollte dringend hinterfragt werden, auch die Kompetenz des Regierungsrates beim Verkauf von Land aus dem Finanzvermögen. Wenn die öffentliche Hand, vor allem bei Tiefbau- und Planungsprojekten selbst kein Land mehr einbringen kann, lähmt sie sich selber. Sie erschwert Verhandlungen. Ihre Verhandlungsposition wird schwächer. Die Planungs- und Projektierungsprozesse gehen in die Länge. Sie werden sogar verzögert. Dieses Projekt stellt diesbezüglich ein sehr positives Beispiel dar. Leider ist andernorts eine ähnlich schlanke Projektierung mangels Landreserven der öffentlichen Hand nicht mehr möglich.

*Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur):* Meistens geht die Planungsphase meines Erachtens viel zu lange, oder Notwendiges wird gar schubladisiert. Diesmal hatte das Aufschieben jedoch sein Gutes. Anstatt des ursprünglich geplanten Betonkanals wurde nun ein Rückhaltebecken in Form einer naturnahen Zone und einer Freizeitzone projektiert. Mit dieser Vorlage entsteht eine begrüßenswerte «Win-win-Situation». Das Dorf ist vor sehr kostspieligen Hochwasserschäden geschützt. Der Abistbach wird auf einer Strecke von 500 Metern aus seiner Betonrille befreit und in eine naturnahe Zone eingebettet. Obendrein erhalten die Fussballer zwei Spielfelder, die schätzungs-



weise pro Generation lediglich einmal überflutet sein werden, denn kleinere Hochwasser werden in der naturnahen Zone aufgefangen.

Die Kosten sind vertretbar. 3,8 Millionen Franken sind nicht wenig. Es können damit aber Wasserschäden an Liegenschaften umgangen werden, die diese Kosten längerfristig mehr als rechtfertigen. Ins Geld geht vor allem der Erdaushub. Die Gestaltung der naturnahen Zone wird finanziell wenig ins Gewicht fallen, weil die Natur dort selbst die Gestaltung übernehmen soll. Diese natürliche Ansiedlung von Flora und Fauna wird für lokale Schulklassen und Anwohnerinnen einen spannenden Botanikunterricht abgeben. Weniger sinnvoll scheint uns hingegen die kleine Rebbauzone. Sie wirkt an jenem Ort gar künstlich und wird lediglich einen Hobbywinzer befriedigen. Eine etwas breiter angelegte Naturzone wäre gestalterisch und ökologisch sinnvoller gewesen. Auch bedauern wir, dass die Ersatzaufforstung des Waldes nicht ortsnah, sondern nach Regensdorf zu stehen kommt. Unsere Bedenken, die Kapazität des Hochwasserbeckens sei zu gering, konnten hingegen zerstreut werden.

Die Sozialdemokratische Partei wird der Vorlage zustimmen.

*Toni W. Püntener (Grüne, Zürich):* Es geht wieder einmal um ein Hochwasserrückhaltebecken. Auch da haben die Grünen eine kritische Haltung. Die Hochwassergefahr für Marthalen ist nicht einfach naturgegeben. Der Mensch hat auch hier kräftig nachgeholfen. Ein Zitat aus den Projektunterlagen: «Im Zusammenhang mit dem Bau der N4 in den Jahren 1963/1964 ist der Bach unterhalb der N4 korrigiert und vertieft worden. Dies führte zu einer Verschärfung der Hochwasserproblematik in Marthalen.» Wir müssen also einmal mehr Geld ausgeben, um die Folgen eines grossen Eingriffs in den Wasserhaushalt eines Bachs einigermaßen in den Griff zu bekommen. Einmal mehr müssen wir Geld für die Symptombekämpfung ausgeben statt bei den Ursachen anzusetzen. Einmal mehr wird diese Symptombekämpfung aus allgemeinen Steuermitteln bezahlt statt sie nach dem Verursacherprinzip zu finanzieren. Damit hier eine Verbesserung erreicht werden kann, ist eine echte ökologische Finanzreform ein dringendes und wichtiges Anliegen.

Die Kommissionspräsidentin hat bereits darauf hingewiesen: Das Hochwasserrückhaltebecken wird angrenzend an das Siedlungsgebiet von Marthalen in einer Erholungszone als Fussballplatz erstellt. Jetzt können wir nur noch hoffen, dass die naturnahe Gestaltung des Rückhaltebeckens die Fussballerinnen und Zuschauer motiviert, für den

Weg zum Sport- und Freizeitvergnügen möglichst naturverträgliche Verkehrsmittel einzusetzen, am liebsten natürlich die Füsse, das Velo oder den öffentlichen Verkehr. Unter diesem Aspekt sind die Grünen nicht gegen die Vorlage.

Es gibt selbstverständlich ein Aber. In den Projektunterlagen wird ersichtlich, dass nicht nur für den Abistbach ein Rückhaltebecken erstellt werden soll, sondern auch für den Mäderbach. Dieses Rückhaltebecken soll den Namen Oerlingerried tragen. Dies deutet auf einen Standort ausserhalb des Siedlungsgebiets hin. Die Grünen werden diese zukünftige Vorlage mit Interesse und kritischem Blick begutachten.

### *Eintreten*

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

### *Detailberatung*

#### *Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

#### *I. bis V.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 130 : 0 Stimmen, der Vorlage 3825 gemäss Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission zuzustimmen:**

- I. Für den Bau des Hochwasserrückhaltebeckens Fohloch am Abistbach in Marthalen wird ein Kredit von 3,8 Millionen Franken bewilligt.
- II. Der Kredit erhöht oder vermindert sich um den Betrag, der durch allfällige Bauteuerung oder -verbilligung zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Oktober 1999) und der Bauausführung entsteht.
- III. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.
- IV. Veröffentlichung im Amtsblatt.
- V. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Das Geschäft ist erledigt.

## **5. Verkehrsabgabengesetz (Änderung)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. Februar 2000 und geänderter Antrag der KEVU vom 9. Januar 2001, **3753a**

*Gemeinsame Behandlung mit den folgenden Traktanden 11 und 12*

## **11. Einmalige Einlage in den Strassenfonds**

Postulat Adrian Bergmann (SVP, Meilen), Hans Badertscher (SVP, Seuzach) und Ernst Schibli (SVP, Otelfingen) vom 6. November 2000 KR-Nr. 350/2000, RRB-Nr. 154/31. Januar 2001 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Einmaleinlage in den Strassenfonds vorzunehmen. Die Einlage ist im Vergleich zur Einlage in den Verkehrsfonds ausgewogen und massvoll zu gestalten, sollte aber hingegen diesen Betrag nicht überschreiten.

Begründung:

Verschiedene Vorstösse der letzten zwei Jahre stehen im Zusammenhang mit dem Strassenbau. Allerdings ist dabei aber die Finanzierung der entsprechenden Bauvorhaben noch keineswegs gesichert.

Die katastrophalen Verhältnisse beim Individualverkehr in und rund um Zürich werden sich in den nächsten Jahren massiv verschärfen (Verkehrsnotstand) und verlangen eine vorsorgliche Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel. Die Einlagen sind aber im Vergleich zur Einlage in den Verkehrsfonds angemessen durchzuführen, das heisst sie dürfen die Einlage in den Verkehrsfonds nicht übersteigen. Es ist dabei auch zu berücksichtigen, dass davon ausgegangen werden kann, dass das Volk einer Motorfahrzeugsteuererhöhung kaum zustimmen wird.

Das Vorgehen, Fondseinlagen aus der Laufenden Rechnung zu finanzieren, ist nicht neu und wurde bereits auf kantonaler und auf Bundesebene mehrmals praktiziert:

- Der Verkehrsfonds wurde im Kanton Zürich mit jährlichen Einlagen von 50 Millionen Franken geäufnet. Dieser «angesparte» Stock

von rund 250 Millionen Franken wurde dann für die rasche Einführung der S-Bahn verwendet.

- Mit dem Versprechen, das Nationalstrassennetz umgehend fertig zu stellen, begründete der Bund 1993 die Treibstoffzollerhöhung von rund 20 Rappen beim Volk. Um der NEAT vor der Urne die Realisierungschancen zu erhöhen, mussten dann Teile der bereitgestellten Strassenbaugelder im Umfang von etwa 2 Milliarden Franken für die NEAT-Finanzierung erhalten.

Zweistellige Milliardenbeiträge sind in der Schweiz für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs bereits gesprochen. Auch der Kanton Zürich ermöglicht mit regelmässig einseitig zunehmenden Einlagen in den Verkehrsfonds diesen Weiterausbau. Für die Lösung der Verkehrsprobleme im Individualverkehr sind in den nächsten Jahren ebenfalls grössere Bauvorhaben zu realisieren.

Da zum Beispiel allein die Zürcher Oberland-Autobahn etwa 600 Millionen Franken beansprucht und auch die Ostumfahrung mit dem Seetunnel Ausgaben in Milliardenhöhe auslöst, wird auch der kantonale Anteil noch beträchtlich sein.

Im Durchschnitt der nächsten 20 Jahre entsteht deshalb ein finanzieller Bedarf für folgende Bauvorhaben:

in der Grössenordnung  
von ca. Mio. Fr. pro Jahr

Hochleistungsstrassen:

Kantonsanteile an Nationalstrassen-Ausbauten  
und Netzerweiterungen

50

- Oberlandstrasse, Umfahrung Wetzikon
- Ostumfahrung Stadt Zürich mit Seetunnel
- A4 Weinland (N 4.2.1)
- Ausbau Nordumfahrung Zürich
- äussere Nordumfahrung von Zürich
- Ausbau Umfahrung Winterthur
- Umfahrung Brüttisellen–Bassersdorf–Kloten
- Einhausung städtische Nationalstrasse (SN 4.2.4), Schwamendingen

Hauptverkehrsstrassen und übriger Bedarf:

Kantonsanteile nach Abzug von Bundesbeiträgen  
und übriger Beteiligungen

25

- Neue Flughofstrasse und Rohrstrasse (Stadtbahn, Begleitmassnahmen)
- Waidhaldetunnel (Umfahrung Rosengartenstrasse, Zürich)

- Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach
- Westumfahrung Dietikon
- Westumfahrung Flughafen (Oberglatt)
- Verlängerung von Aubrugg- und Glattalstrasse (Zürich/Opfikon)
- Umfahrungsstrasse Eglisau
- Untertunnelung Pfungen
- Dättenbergtunnel
- Sulzerallee (Winterthur-Grütze)
- Verbindung entlang A1 (Schlosstalstrasse Wülflingen)

Insgesamt in der Grössenordnung von ca. Mio. Fr. pro Jahr

75

Diese obige Auflistung ist nicht abschliessend. Die Prioritäten dieser Aufzählung sind durch die Regierung dringend festzulegen.

Der Zürcher Strassenverkehrsbenützer, der rund 1 Milliarde Franken an Abgaben pro Jahr nach Bern entrichtet, leistet bereits einen über das Verursacherprinzip hinaus gehenden Beitrag, indem er den Öffentlichen Verkehr mit finanziert (zum Beispiel die NEAT). Der Strassenbenützer erwartet deshalb nun dringend von der Regierung die vorsorgliche Sicherstellung der Finanzierung der oben genannten Bauvorhaben.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Baudirektion wie folgt:

Zur Thematik der Einlage von allgemeinen Staatsmitteln in den Strassenfonds wurden bereits in der Stellungnahme zur Motion KR-Nr. 188/2000 Ausführungen gemacht. Es wurde dabei auf die Vorlage 3753 betreffend die Änderung des Verkehrsabgabengesetzes hingewiesen, die eine Anhebung der Verkehrsabgaben um durchschnittlich 20 % vorsieht. Angesichts dieser Vorlage, der Budgetdebatte vom 18. Dezember 2000, in der sich der Kantonsrat mit einer Zweidrittel-Mehrheit gegen eine einmalige Einlage von 75 Mio. Franken aus allgemeinen Steuermitteln in den Strassenfonds entschieden hat, sowie in Anbetracht dessen, dass Kantonsrat und Regierungsrat die Priorität bei der Sanierung der Staatsfinanzen setzen, ist im heutigen Zeitpunkt nach einer erneuten Interessenabwägung auf eine solche Einmaleinlage in den Strassenfonds zu verzichten.

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

## **12. Realisierungs- und Finanzierungskonzept Strasseninfrastruktur**

Postulat Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen), Martin Vollenwyder (FDP, Zürich) und Martin Mossdorf (FDP, Bülach) vom 6. November 2000

KR-Nr. 351/2000, Entgegennahme, Diskussion

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, für die Fertigstellung und den Ausbau des nationalen und regionalen Strassennetzes ein Realisierungs- und Finanzierungskonzept zu erstellen. Beide Konzepte berücksichtigen die Prioritäten für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich, die Grundsätze der verursachergerechten Finanzierung und den Nutzen für die Allgemeinheit.

Begründung:

Die Strategie HLS liegt vor, damit besteht auch Klarheit über den notwendigen mittelfristigen Fertigstellungs- und Ausbaubedarf für die Strasseninfrastrukturen. Wesentliche Planungsaufträge (Oberlandautobahn, Seetunnel) sind erteilt, offen sind noch Realisierung und Finanzierung. Besonders die Finanzierung gibt Anlass zur Sorge, bietet doch der bereits heute verschuldete Strassenfonds keine Gewähr für die Finanzierung einer zeitgerechten Realisierung. Aus diesem Grund erscheint es uns dringlich, aufgrund einer möglichst genauen Realisierungsplanung ein Finanzierungskonzept zu erstellen.

Beim Finanzierungskonzept erwarten wir konkrete Vorschläge für eine Entschlackung des Strassenfonds unter Berücksichtigung einer verursachergerechten Finanzierung und einer Abgeltung des Nutzens für die Allgemeinheit.

*Ratspräsident Hans Rutschmann:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat Kantonsrats-Nummer 351/2000 entgegenzunehmen. Gabriele Petri, Zürich, hat am 26. Februar 2001 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulats gestellt.

Wir haben beschlossen, diese drei Geschäfte gemeinsam zu behandeln. Ich schlage Ihnen folgendes Vorgehen vor: Wir diskutieren im Rahmen der Eintretensdebatte zur Änderung des Verkehrsabgabengesetzes gleichzeitig die beiden Postulate, heutige Traktanden 11 und 12. Falls der Rat Eintreten zum Verkehrsabgabengesetz beschliesst,

stimmen wir über den Rückweisungsantrag beim Verkehrsabgabengesetz ab. Falls der Rat Rückweisung beschliesst, ist dieses Geschäft erledigt. Falls die Rückweisung abgelehnt wird, führen wir die Detailberatung durch. Anschliessend stimmen wir über das Postulat Adrian Bergmann und Mitunterzeichnende, Traktandum 11, ab. Zum Schluss stimmen wir noch über das Postulat Reto Cavegn und Mitunterzeichnende, Traktandum 12, ab.

Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

*Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr (KEVU):* Während langer Zeit sah es so aus, als ob das schon fast historische Anliegen des Regierungsrates, die Verkehrsabgaben zu erhöhen, in den vorberatenden Kommissionen wie auch im Rat eine Mehrheit finden würde. Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK) als Mitberichtskommission stellte der KEVU einen Antrag auf Zustimmung. In der KEVU arbeitete man an Detailänderungen für eine Verbesserung der Formulierung. So sah es zumindest die Mehrheit.

Das Endergebnis der Vorberatung kennen Sie. Es liegt Ihnen in der Vorlage 3753a vor. Der Antrag des Regierungsrates sieht vor, die letztmals im Januar 1973 erhöhten Verkehrsabgaben um einen Teil der bisher aufgelaufenen Teuerung anzupassen. Die Teuerung betrug in dieser Zeit 117 Prozent, 20 Prozent davon sollen nun ausgeglichen werden. Die Begründung des Regierungsrates basiert hauptsächlich auf diesem Umstand und darauf, dass das Geld im Strassenfonds dringend benötigt wird. Daneben nimmt der Regierungsrat die Gelegenheit wahr, das System der Abgabenerhebung anzupassen. Insbesondere Halterinnen und Halter von umweltfreundlicheren Fahrzeugen sollen vom neuen Bemessungssystem profitieren. Im regierungsrätlichen Antrag wird ausführlich aufgezeigt, wofür der zusätzliche Finanzbedarf benötigt wird. Es handelt sich dabei unter anderem um den Bau von kantonalen Umfahrungsstrassen für die Entlastung der Bevölkerung.

Ich versuche Ihnen nun das Resultat der Beratungen, das aus der gedruckten Vorlage nicht vollumfänglich ersichtlich ist, vorzustellen. Die Mehrheit der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr stellt Ihnen den Antrag, die Vorlage an den Regierungsrat zurückzuweisen. Die Motive für die Unterstützung dieses Rückweisungsantrags sind nicht einheitlich. Das müssen sie nach Kantonsratsgesetz notabene auch nicht sein. Ich versuche trotzdem zu erklären, welche Gründe für

eine Rückweisung sprechen. Meine Kolleginnen und Kollegen mögen mich korrigieren, wenn ich ihre Haltung falsch interpretiere.

Ein Teil jener, die die Rückweisung beantragen, ist grundsätzlich gegen eine Erhöhung der Verkehrsabgaben. Ein anderer Teil unterstützt eine Erhöhung zwar grundsätzlich, möchte sie aber nur in Verbindung mit einer Einlage aus dem allgemeinen Staatsgut sehen. Wobei hier wiederum keine Einigkeit über die Höhe und das System der Einlage besteht. Diese beiden Teile zusammen bilden also die Mehrheit, die die Rückweisung beantragt.

Eine Minderheit der Kommission lehnt den Rückweisungsantrag ab, weil sie dem regierungsrätlichen Antrag grundsätzlich zustimmt.

Auf die Änderungsanträge komme ich noch zu sprechen.

Weil es sich bei der Vorberatung zeigte, dass sich die Mehrheitsverhältnisse ändern können, führte die KEVU eine Eventual-Detailberatung durch. Das heisst die Kommission führte eine Detailberatung durch für den Fall, dass der Mehrheitsantrag auf Rückweisung an den Regierungsrat keine Mehrheit im Rat finden würde. In diesem Falle also, wenn der Rückweisungsantrag abgelehnt würde – was mir aus heutiger Sicht als unwahrscheinlich erscheint –, stellt die Kommission einen Änderungsantrag zu den Paragraphen 10 und 19 des Verkehrsabgabengesetzes, welcher einen zusätzlichen Anreiz für ökologische Fahrzeuge schaffen soll. Sollte es also zu einer Detailberatung kommen, würde ich diesen Antrag im Detail vorstellen.

Ein Antrag auf Nichteintreten wurde in der Kommission nicht gestellt. Dem Vernehmen nach wird er aber an der heutigen Sitzung noch vorgebracht.

Die Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr beantragt Ihnen erstens, auf die Vorlage einzutreten, zweitens die Vorlage an den Regierungsrat zurückzuweisen und drittens – sofern der Rückweisungsantrag abgelehnt wird – Änderungen vorzunehmen, die ich im Detail noch vorstellen würde, wenn es dazu kommen sollte.

Zu den Vorstössen, die gemeinsam mit dieser Vorlage behandelt werde, äussere ich mich selbstverständlich nicht.

Ich bedanke mich bei den zuständigen Regierungsrätinnen, Regierungspräsidentin Rita Fuhrer und Regierungsrätin Dorothee Fierz, für die engagierten Erläuterungen der Vorlage, bei Fritz Braun und Herbert Lang von der Baudirektion, bei Rolf Grüninger und Renato Caduff vom Strassenverkehrsamt, welche die Kommission hilfsbereit und kooperativ unterstützten, bei der Mitberichtskommission WAK



und ihrem Präsidenten Rudolf Ackeret und bei meinen Kolleginnen und Kollegen in der KEVU, die an insgesamt sechs Sitzungen in einem sachlichen Dialog um eine Lösung gerungen haben – wie Sie sehen, zumindest vorläufig leider ohne Erfolg.

Zum Schluss bedanke ich mich bei den Parlamentsdiensten, die die nicht ganz einfache Aufgabe hatten, eine a-Vorlage zu formulieren.

*Adrian Bergmann (SVP, Meilen):* Besten Dank an die Regierung für die sehr knappe Beantwortung meines Postulats, mit der ich leider nicht einverstanden bin. Ich bin insofern enttäuscht, als die Regierung bei diesem Vorstoss die Höhe der Einmaleinlage in den Strassenfonds massvoll – verglichen zu 90 Millionen Franken Einlage in den Verkehrsfonds – gestalten kann. Enttäuscht bin ich auch, weil auf das Anliegen, eine längst fällige Prioritätenfestlegung für die Strassenbauten festzulegen – man höre und staune –, gar nicht eingetreten wird. Glücklicherweise stösst die FDP mit der gleichen Forderung nochmals nach. Vielleicht nimmt sich Regierungsrätin Dorothee Fierz bei einem Postulat aus der eigenen Küche eher die Zeit, um unser Postulat fertig zu lesen.

Ich höre auch bereits die Sprüche von Hartmuth Attenhofer, der Bergmann solle eine neue Platte auflegen. Leider muss ich ihn enttäuschen, denn am akuten Strassenverkehrsnotstand hat sich noch nichts geändert. Solange es in diesem Parlament Politiker gibt, die der Realität nicht in die Augen sehen wollen, solange bleibt die Verkehrspolitik im Kanton Zürich blockiert.

Sehen wir doch den Tatsachen in die Augen: Der Strassenfonds erreicht in diesem Jahr eine Verschuldung von über 60 Millionen Franken. Eine Motorfahrzeugsteuererhöhung wird im Volk kaum eine Mehrheit finden. Die Verkehrssituation auf den Autobahnen rund um Zürich ist bereits heute geradezu katastrophal. Der Verkehr wird auch in den nächsten Jahren weiter zunehmen; dies gemäss Prognose verschiedener Stellen. Selbst unsere Regierung geht von einem starken Verkehrswachstum aus und gibt zu, dass die Flughafenautobahn bald nicht mehr ausreicht. Gratuliere, liebe Regierung. Nur, wo bleiben die Taten? Die täglichen, kilometerlangen Verkehrsstaus bestätigen die katastrophalen Zustände. Jenen, die keine Zeitung lesen oder nur über ein Kurzzeitgedächtnis verfügen, muss ich sagen: Selbst die Medien nehmen dieses Thema immer wieder auf. Der Tages-Anzeiger, die Neue Zürcher Zeitung oder Lokalblätter befassen sich zunehmend mit der katastrophalen Verkehrssituation in unserem Kanton.

Aber, wir können noch so viel schreiben, noch so viele Studien und Überlegungen anstellen, es zählt einzig und allein, ob wir auch entsprechend handeln. Die Sache ist bereits so vertrackt, da kann auch ein verzweifelter Versuch dem Stau mit integriertem Verkehrsmanagement (IVM) Herr zu werden, nicht zum gewünschten Erfolg führen. Alle Vernebelungen, Scheinvorlagen und neue Studienaufträge an die Regierung sind Augenwischerei und bringen ausser mehr Arbeit für die Verwaltung nichts, wenn aus den Folgerungen keine Schlüsse gezogen werden. Auf den Punkt gebracht: Ohne Geld kann nicht gebaut werden. Das ist so beim 1,4 Milliarden-Projekt Durchgangsbahnhof und, man höre und staune, das ist auch so bei der Zürcher Oberlandautobahn.

Unsere Partei setzt sich nicht nur bei den Anliegen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) vertieft, seriös und sachlich intensiv mit Verkehrsfragen auseinander. Wenn das Bedürfnis ausgewiesen ist, sind wir dafür, die Infrastruktur im öffentlichen und im individuellen Verkehr gezielt zu erstellen.

Nicht einverstanden sind wir mit ideologischer, unsachlicher und wirtschaftsfeindlicher Verhinderungspolitik, sei es von linker oder auch von bürgerlicher Seite. Die massiven und noch bevorstehenden Milliardenzuschüsse aus dem Staatshaushalt in die Infrastruktur der SBB haben dazu geführt, dass die Kosten im ÖV nicht verursachergerecht überwältigt werden. Als regelmässiger S-Bahn-Benutzer und Autofahrer weiss ich beide Verkehrssysteme zu schätzen. Einen Stau auf der Schiene habe ich aber bis heute nicht erlebt. Spass beiseite.

Wenn der Verkehrsfonds mit über 90 Millionen Franken jährlich gespeist wird, hingegen der Strassenfonds gar keine Einlagen erhält, dann ist Ausgewogenheit gefragt, denn der Strassenbenutzer deckt im Gegensatz zum ÖV-Benutzer seine Kosten. Er finanziert sogar den ÖV, indem von den 20 Rappen Treibstoffzollerhöhung zirka 2 Milliarden Franken für die NEAT herhalten mussten. 1998 wurden für die Schweizer Strassen 5,99 Milliarden Franken ausgegeben. Die Einnahmen beliefen sich auf 7,26 Milliarden Franken. Damit beträgt der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Strassenrechnung sagenhafte 112,5 Prozent.

Der Regierungsrat hat unseren Vorstoss mit nur vier Sätzen beantwortet. Die Regierung will nach wie vor die Motorfahrzeugsteuern erhöhen, obwohl der Strassenbenutzer im Gegensatz zum ÖV-Benutzer seine Kosten deckt.

Die SVP-Fraktion kann deshalb dem Verkehrsabgabengesetz nicht zustimmen.

Die EU-Turbos sind jüngst auf die Welt gekommen. Ich bin überzeugt, auch die Gegner des Individualverkehrs werden auf die Welt kommen, wenn der Druck im Verkehrsstau zunehmend unerträglich wird. Auch die Regierung wird sich, wenn genügend Wasser den Rhein hinuntergeflossen ist, einen Ruck geben und Mittel aus der laufenden Rechnung in den Strassenfonds einschiessen. Je schneller die Regierung Mittel frei gibt, umso eher kann sie ihr Gesicht wahren. Einfach schade, dass mit parteipolitischen Denken wie Zu- und Abwarten schliesslich der Strassenbenützer, der Wirtschaftskanton Zürich und damit wir alle die Leidtragenden sind.

Ich rufe deshalb den Rat auf, Sachpolitik zu betreiben und bitte um Unterstützung für das Postulat «Einmaleinlage in den Strassenfonds».

Noch wenige Worte zum Postulat Reto Cavegn: In einer Anfrage vom 30. Oktober 2000 erkundigten wir uns beim Regierungsrat über Sofort- und mittelfristige Massnahmen, um den kilometerlangen Staus Abhilfe zu schaffen. Immerhin hat der Regierungsrat jährliche Staukosten von rund 130 Millionen Franken für die Wirtschaft ausgemacht. Der Regierungsrat gibt auch offen zu, dass ein ausgewiesener Handlungsbedarf besteht. Mittelfristig klammert er sich aber einzig an das integrierte Verkehrsmanagement und sieht darin den Schlüssel für die Lösung. Es schadet deshalb nichts, wenn der Regierungsrat nochmals seine Strategien und Prioritäten überdenkt. Ich erinnere, ohne Geld kann nicht gebaut werden.

Die SVP-Fraktion hält an ihrer Forderung fest, dass die Prioritäten im Strassenbau endlich festzulegen sind. Wir werden deshalb das Postulat Kantonsrats-Nummer 351/2000 der FDP unterstützen.

*Gabriele Petri (Grüne, Zürich):* Ich spreche zu den Traktanden 5, 11 und 12.

Das Traktandum «Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern» ist ein Legislaturritual. Wie jedes Mal in diesem Rat, wie alle Jahre zuvor, ist es immer ein Ritual. Sie haben aus all den verlorenen Abstimmungen nichts gelernt. Deshalb ist in dieser Vorlage nichts Neues zu finden. Eine minimale Privilegierung der verbrauchs- und emissionsarmen Fahrzeuge erreicht ökologisch gesehen höchstens das Niveau eines Feigenblattes. Nichts Neues, kein Systemwechsel, keine Entwicklungsklausel, keine Zweckerweiterung oder Umkehrung der Prioritä-

ten sowie keine Annäherung Richtung Kostenwahrheit und Verursacherprinzip. Dies sind in Ihren Vorlagen ohnehin nur Spurenelemente. Nach wie vor haben wir es mit einer pauschalen Abgabe, die etwas abgestuft wird, zu tun. Dies, obwohl Ihnen bestens bekannt ist, dass lediglich 15 Prozent der Vielfahrer volle 50 Prozent all der in der Schweiz gefahrenen Kilometern konsumieren und die Umwelt dementsprechend übermässig belasten. Trotzdem unterscheiden Sie nicht zwischen Viel- und Wenigfahrern. Sie besteuern auf diese Art und Weise den Besitz eines Autos anstelle dessen Gebrauch. Das bedeutet also null ökologischen Anreiz, sich umweltbewusst zu verhalten. Eine solch pauschale Vorlage ist unsinnig und weder gerecht noch zeitgemäss. Nach wie vor versuchen Sie mit den geplanten Mehreinnahmen nur Neuinvestitionen zu finanzieren, bevor Sie Ihren gesetzlichen Verpflichtungen wie zum Beispiel dem Lärmschutz nachkommen. Ich denke dabei an das Limmattal, an Schwamendingen und an andere Orte, überhaupt an den Immissionsschutz. Nach wie vor jammern Sie über den so genannt mangelnden Strassenunterhalt, anstatt bei den Neubauten etwas zu sparen. Nach wie vor verlangen Sie vom Volk eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer, obwohl Sie trotz allem Geklammer und für alle Leute sehr offensichtlich, für Neubauten im Strassenbereich – vor allem bei den Nationalstrassen – doppelt so viel Geld ausgeben als vor kurzem. Dies ist völlig unglaublich. Nach wie vor sind Sie nicht in der Lage, alle direkten Kosten – auch die indirekten wären eine Diskussion wert – aus dem Strassenverkehr wie zum Beispiel Verkehrspolizei oder Gemeindestrassen in die Rechnung des Strassenfonds zu integrieren, und, und, und... Nach 10 bis 20 Jahren hat dies beinahe den Charakter eines *ceterum censeo*.

Ich weiss, dass in der Vorlage alles ganz anders steht. Da heisst es zur Zweckverwendung: Sanierung des verschuldeten Strassenfonds. Die Meteorwassergebühren sind ein Thema. Das ist aber eine reine Sprachregelung. Sie wissen so gut wie ich, dass Prioritäten bei den Strassenbauausgaben über das Budget geregelt werden. Dort sind die Mehrheiten und auch Ihre Vorlieben sattem bekannt. Es ist sicher nicht das Meteorwasser, sondern es sind die Neubauten von Nationalstrassen, Schnellstrassen, Umfahrungen sowie Untertunnelungen im Norden, Osten, Süden und im Westen. Dies ist nichts Neues.

Die Vorlage hat null Profil und auch null Chancen. Sie passt nicht zu einer modernen, lösungsbewussten Regierung. Sie könnte ebenso gut von Ihren Vorgängern – alt Regierungsräte Ernst Homberger, Hans Hofmann, Eric Honegger, Albert Sigrist und wie sie alle heissen mö-

gen – geschrieben worden sein. Sie ist also aus der Mottenkiste. Auf solch staubige, nicht zeit- und problemgerechten Vorlagen müssen wir nicht eintreten. Sie können Ihre Schubladen im Kaspar Escher-Haus leeren. Der Ratssaal eignet sich nicht dazu.

Wenn anschliessend Reto Cavegn die Rückweisung dieser Vorlage verlangen wird, um eine noch ältere Ausgabe der Vorlage propagieren zu können, freuen Sie sich vielleicht: Je älter die Vorlage desto jünger fühlen Sie sich. Das Problem löst sich leider je länger je weniger. Mit der Rückweisung will Reto Cavegn mit den Mehreinnahmen hauptsächlich neue Strassen bauen. Auch diesen leicht antiquierten Vorschlag hat das Volk bereits im letzten Jahrhundert, nämlich 1995, als Vorlage «Sonderabgaben» ebenfalls nicht goutiert. Der einzige Unterschied ist, dass Sie das Nein und all Ihre gescheiterten Vorlagen heute dahingehend interpretieren, Sie könnten sich jetzt für den Strassenbau aus den allgemeinen Steuermittel bedienen, da das Volk offensichtlich der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern nicht zugestimmt habe. Diese Interpretation ist sehr waghalsig und risikoreich, Adrian Bergmann. Vielleicht wollte das Volk für den Strassenbau ganz allgemein nicht mehr Geld ausgeben. Dies könnte doch sein. Ich würde das Volk gerne selber befragen, ob Paragraph 28 Absatz 4 des Strassengesetzes die Selbstbedienung im allgemeinen Steuertopf durch die Strassenbauer und ihre Politlobby hier drinnen, Adrian Bergmann, zulässt. Ob dies bei der Bevölkerung immer noch Trend ist, wage ich zu bezweifeln.

Die Rückweisung von Reto Cavegn sowie die Postulate von ihm und Adrian Bergmann sind ein Rückschritt und kein Fortschritt. Deshalb müssen wir

*nicht darauf eintreten.*

*Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen):* Seit fast 20 Jahren drehen wir uns bezüglich Strassenfinanzierung im Kreis. Das, Gabriele Petri, sind die einzige Zahl und die einzige Aussage, die ich von Ihrem Referat mit unterschreiben könnte.

Heute haben wir den siebten Anlauf, die Verkehrsabgaben den aktuellen Verhältnissen anzupassen. Fünfmal scheiterten sie in der Volksabstimmung, einmal beendete der Kantonsrat die Erhöhungsübung. Wir wissen es alle: Auch der siebte Anlauf wird scheitern; wenn es gut geht, heute im Kantonsrat, im schlechteren Fall vor dem Zürcher Souverän.

Die zwei Postulate und die regierungsrätliche Vorlage bieten heute eine gute Gelegenheit, ein klares Signal zu setzen. Dieses Signal heisst: Ohne den Einsatz von allgemeinen Steuermitteln geht es nicht mehr weiter. Es ist Zeit, der Politik der leeren Kassen entgegenzuwirken, bevor der Schaden für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich irreparable Ausmasse annimmt.

Aus Sicht der FDP werde ich zuerst unseren Vorstoss begründen, dann zu unserer Haltung zum SVP-Vorstoss Stellung nehmen und zum Schluss unseren Entscheid zur Erhöhung der Motorfahrzeugsteuerabgaben begründen.

Zum Realisierungs- und Finanzierungskonzept: Jedes Unternehmen braucht zur Zielerreichung und zur Umsetzung seiner Strategien Informationen und Konzepte. Fehlen diese, befindet sich das Unternehmen auf einem Blindflug. Was für Unternehmen gilt, das gilt auch für den Kanton. Mit unserem Postulat wollen wir für die Strasseninfrastrukturen einen solchen Blindflug vermeiden. Der Bedarf an Strassen für den Kanton Zürich liegt auf dem Tisch. Der Kanton hat einen ersten Teil seines Auftrags erledigt. Wir kennen die Strategie Hochleistungsstrassen. Die Strategie Umfahrungsstrassen wird in Bälde vorliegen. Somit wäre es klar, was in den nächsten 25 Jahren gebaut werden soll. Was jetzt noch fehlt, sind die Antworten auf zwei Fragen. Was wird wann gebaut? Wie viele Mittel werden dafür benötigt und woher kommen diese?

Diese beiden Fragen stehen im Mittelpunkt unseres Postulats. Mit dem Realisierungskonzept soll uns die Regierung zeigen, wie der Regierungsrat in den nächsten 25 Jahren die Prioritäten setzen will und wie er den ausgewiesenen Nachhol- und Entwicklungsbedarf im Kanton decken will. Gleichzeitig verlangen wir ein Finanzierungskonzept, welches uns zeigt, wie viel es eigentlich kostet, diesen Bedarf zu decken und woher die Regierung diese Mittel nehmen will. Dabei wird es uns nicht genügen, wenn der Regierungsrat einfach feststellen sollte, der Finanzbedarf betrage x-Franken und in den nächsten 25 Jahren hätten wir mit den heutigen Rahmenbedingungen Einnahmen von y-Franken. Das ergebe ein Delta-X. Fertig, Ende der Fahnenstange. Wir erwarten im Finanzierungskonzept Vorschläge, wie dieses Delta gedeckt werden soll. Ansätze dazu liegen vor. Ich gestatte mir, in aller Kürze einige zu nennen.

Erstens Entschlackung des Strassenfonds. Die Ausgabenseite des Strassenfonds hat sich mittlerweile zu einem Sammelsurium entwickelt. Manche Ausgaben genügen den Ansprüchen und den Grundsät-

zen einer verursachergerechten Finanzierung nicht. Ich erwähne da nur die Meteorwassergebühren, die Velowege, die Reit- und Wanderwege und so weiter. Auch die Einnahmenseite muss kritisch betrachtet werden. Es fehlen Beiträge des öffentlichen Verkehrs. Die Funktion der Strasse als Trasseeträger wird nicht entschädigt. Hier haben wir Handlungsbedarf.

Zweitens Abgeltung des Nutzens für die Allgemeinheit: Ohne Mobilität gibt es keinen Wirtschafts- und Lebensraum Zürich. Ohne Strassen gibt es diese Mobilität nicht. Die Strassen bedeuten für die Allgemeinheit einen wichtigen Nutzen. Also ist es auch statthaft, unter Berücksichtigung des Grundsatzes der verursachergerechten Finanzierung, diesen Nutzen mit allgemeinen Staatsmitteln abzugelten.

Drittens eine vorsorgliche Finanzierung: Für grosse Projekte kann eine vorsorgliche Finanzierung analog der Projekte des öffentlichen Verkehrs in Erwägung gezogen werden. Es gibt keinen Grund, dies nicht auch für Strassenprojekte zu tun. Es spricht auch nichts dagegen, dem Souverän in den Kreditvorlagen für Strassenprojekte – zum Beispiel bei der Oberlandautobahn – die Verwendung von allgemeinen Steuermitteln direkt zu beantragen.

Viertens Ergänzung des Nationalstrassennetzes: Die Regierung muss alles daran setzen, dass die zentralen Projekte des Zürcher Strassennetzes wie Oberlandautobahn, Ostumfahrung, Seetunnel, K 10 und so weiter in das Nationalstrassenprogramm aufgenommen werden. Der Einsatz des Regierungsrates in Bern muss verstärkt werden. Es kann nicht sein, dass sich die Bündner den Strassenausbau im Prättigau mit links finanzieren lassen und wir Zürcher alle Absagen des Bundes ergehen akzeptieren.

Fünftens Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer: Selbstverständlich sollen auch die Automobilisten an das Delta beitragen. Das kann mit einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern geschehen. Aufgrund einer sauberen Ausgangslage und einer klar umrissenen Strategie kann auch die Akzeptanz einer Erhöhung wesentlich verbessert werden.

Das sind die Gründe. Wir wollen zwei Konzepte, die uns die Entscheide einfach und politisch sauber machen, wie wir allgemeine Steuermittel verwenden wollen.

Zum Vorstoss Kantonsrats-Nummer 350/2000 der SVP: Sie verlangt mit diesem Postulat eine Einmaleinlage in den Strassenfonds, wobei die Höhe dieser Einlage offen bleibt. Die Einzelmassnahme passt zu unserer Vorstellung über das Finanzierungskonzept und passt auch zur Begründung zu unserer Rückweisung der Motorfahrzeugsteuern. Mit

der Einmaleinlage kann die Entschuldung des Strassenfonds bewirkt werden. Dies ist die Grundlage, damit die dringenden Strasseninfrastrukturbauten im Kanton Zürich realisiert werden können. Auch wenn unser Konzept weitergeht – wir fordern regelmässige Einlagen in den Strassenfonds –, wird die FDP das SVP-Postulat unterstützen.

Zur Erhöhung der Verkehrsabgaben: Ich rufe Ihnen den Grundsatz der FDP in Erinnerung. Wir stehen zu einer echten verursachergerechten Finanzierung. Darum ist die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern auch ein Bestandteil unseres Finanzierungskonzepts. Die Vorlage 3753a erfüllt aber unsere Bedingungen und Forderungen nicht. Erstens fehlt ein klares Finanzierungskonzept. Zweitens sind die Prioritäten falsch gesetzt. Drittens ist die Verwendung von allgemeinen Staatsmitteln kein Thema.

Eine zukünftige Vorlage muss aus Sicht der FDP zwingend folgende Eckpunkte aufweisen: Erstens ist die Grundlage für eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer ein Realisierungs- und Finanzierungskonzept, welches auf den Strategien HLS (Hochleistungsstrassen) und Umfahrungsstrassen basiert. Zweitens wird die Entschuldung des Strassenfonds auch mit allgemeinen Steuermitteln vorgenommen. Drittens werden die zusätzlichen Mittel aus einer Erhöhung vollständig für den Bau und Unterhalt der Strasseninfrastrukturen verwendet.

Wir sind überzeugt, dass wir so zu einer besseren Vorlage kommen, die in ein Gesamtkonzept eingebettet ist und deshalb grössere Chancen auf Akzeptanz vom Souverän besitzt.

Aus diesem Grund wird die FDP dem Eintreten auf die Vorlage zustimmen und dann die Rückweisung unterstützen.

*Laurenz Styger (SVP, Zürich):* Ich spreche zur Vorlage 3753a.

Es ist unbestritten, dass mehr Gelder in den Strassenfonds fliessen müssen. Es stellt sich nur die Frage, wie und auf welche Art und Weise dies geschehen soll. Nach dem Willen der Regierung sollen diese Gelder mit einer durchschnittlichen Erhöhung der Verkehrsabgaben um 20 Prozent beschafft werden. Wir sind uns bewusst, dass die Abgaben seit 28 Jahren nie mehr erhöht worden sind und die Teuerung im selben Zeitabschnitt um 117 Prozent zugenommen hat. Wir wissen auch, dass mangels Finanzen der Strassenbau und der Strassenunterhalt vernachlässigt werden mussten. In nächster Zukunft werden aber viele finanzielle Mittel nötig sein; Gelder in Milliardenhöhe für neue Strassenprojekte, Tunnels und Brücken sowie deren Unterhalt. Dies



sind Tatsachen. Sie können von niemandem negiert oder wegdiskutiert werden.

Die Vorlage 3753a würde aber in dieser Form vor dem Souverän, wie kürzlich die Abstimmung im Kanton Neuenburg gezeigt hat, keine Gnade finden und wuchtig abgelehnt werden. Über zu viele Dinge ist der Automobilist erzürnt. Ich gebe hier nur einige Beispiele: Verzögerungen im Strassenbau und die damit verbundenen täglichen Staus, Verkehrsbehinderungsmassnahmen, Spurreduktionen und Sperren von Strassen für den Individualverkehr, die Parkplatzbewirtschaftung, sprich Abbau von Parkplätzen sowie dessen Parkgebührenreglement, das übertriebene Bussenwesen, überhöhte Treibstoffpreise, geplante Ökosteuern und so weiter, aber auch die ungleiche Behandlung des ÖV zu Ungunsten des Strassenverkehrs durch Bund und Kanton.

Es liegt mir fern, den ÖV gegen den Individualverkehr auszuspielen. Beides soll nebeneinander und miteinander einhergehen. Trotzdem muss ich zwei Vergleiche anbringen. Für den geplanten Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, den ich im Übrigen begrüsse, sind plötzlich 580 Millionen Franken vorhanden. Auch der Rahmenkredit für die Fahrplanperiode vom 1. Juni 2001 bis 31. Dezember 2002, also für eineinhalb Jahre, sieht einen Kredit von sage und schreibe 471 Millionen Franken vor. Auf der anderen Seite ist man nicht einmal bereit, zur Entschuldung des Strassenfonds, 63 Millionen Franken an allgemeinen Steuermitteln in den Fonds einzuschiessen.

Ein weiteres Beispiel: Die Einhausung oder Überdachung des Autobahnabschnitts in Schwamendingen wird mit der Begründung «kein Geld, zu teuer» als unrealisierbar abgeschmettert. Der Regierungsrat stellt sich auf den Standpunkt, dass zuerst mehr Verkehrsabgabengelder in den Strassenfonds fliessen müssten, um eine vernünftige Verkehrspolitik betreiben zu können. Der Souverän sieht dies aber gerade umgekehrt. Er will, dass mehr für ihn getan wird. Erst dann wird er bereit sein, dem Staat mehr Geld, sprich Abgaben und Gebühren zu entrichten.

Nein, eine solche Verkehrspolitik trägt die SVP nicht mehr mit. Sie wird einer Rückweisung der Vorlage an den Regierungsrat zustimmen – in der Hoffnung, dass FDP und CVP einer Rückweisung ebenfalls zustimmen werden. Nur durch eine Rückweisung der Vorlage an den Regierungsrat erhält dieser die Möglichkeit, mit einer neuen Vorlage, welche die Forderungen und Anliegen der bürgerlichen Parteien beinhaltet, erneut vor das Parlament treten zu können. Dies ist der Weg, den Ihnen die SVP vorschlägt.

*Peter Stirnemann (SP, Zürich):* Ich spreche zum Verkehrsabgabengesetz.

Einmal mehr die unendliche Geschichte mit der Anpassung der Verkehrsabgaben, sprich Motorfahrzeugsteuern. Fast alle haben ein privates Motorfahrzeug oder aber wenigstens Zugriff dazu. 1999 waren es etwa 647'200 Personenwagen und Motorräder. Dies entspricht gut 1,2 Fahrzeugen pro Haushalt. Vorgeblich niemand von diesen Nutzern will angemessen an die Kosten, die diese individuellen Vehikel verursachen, beitragen. Seit 1973 gibt es eine permanente Verweigerung, die Motorfahrzeugsteuern anzupassen, obwohl die Besitzer individueller Fahrzeuge die Veranlasser sind, das Strassennetz auszubauen. Seit 1973 ist einiges geschehen.

Man halte sich vor Augen: Die Strassenverkehrsabgaben sind immer noch auf dem Stand von 1973, während die Tarife beim öffentlichen Verkehr, das heisst die Auslagen privater Personen für den öffentlichen Verkehr, auf ungefähr das 2,2-fache angestiegen sind.

Die SP stimmt dieser Vorlage und damit der Anpassung der Verkehrsabgaben zu. Sie ist aus ökonomisch-technischen und ökologischen Gründen sachlich richtig.

Erstens zum ökonomisch-technischen Grund: Die Anpassung der Verkehrsabgaben geht in die richtige Richtung, nämlich neben dem Hubraum nun auch das Gesamtgewicht bei der Bemessung der Motorfahrzeugsteuern, und zwar für alle Fahrzeuge, auch für die privaten Personenwagen, beizuziehen. Damit wird den beiden massgebenden Faktoren, die für die direkten Strassenkosten verantwortlich sind, ursachengerecht Rechnung getragen. Ursachen für die Abnutzung und Zerstörung der Strassen und damit für die Unterhaltskosten, die Dimensionierung der Strassen und die Konstruktion der Strassenbauten und damit für die Baukosten sind die Geschwindigkeit und die Last der Fahrzeug. Die Indikatoren dafür sind der Hubraum und das Gesamtgewicht. Damit werden die Verkehrsabgaben nun bemessen.

Natürlich ist das Verursacherprinzip nicht vollumfänglich im Sinne der Internalisierung auch der externen Kosten angewandt, zum Beispiel über Leistungsgrössen, die Wagenkilometer oder die Verbrauchsgrössen. Das geht auf kantonaler Ebene aus praktischen und technischen Gründen nicht. Wir haben dies schon ein paar Mal gesagt und wiederholen es immer wieder. Das ist eine Sache, die man auf Bundesebene regeln muss. Demgemäss hat denn auch dieses Parlament eine Standesinitiative zur Einführung einer eidgenössischen

Motorfahrzeugsteuer verabschiedet und nach Bern geschickt. Der Kanton kann also nur über die Zulassung der Fahrzeuge Steuern zur Finanzierung der Strassen auf Kantonsgebiet erheben. Daher ist die regierungsrätliche Vorlage klar und richtig. Sie stellt eine Annäherung an die Kostenursachen dar, was in dieser Form besser ist, als es bis jetzt war. Dies zu verweigern, nur weil es nicht voll verursachergerecht ist, ist doch etwas dogmatisch.

Zweitens zu den ökologischen Gründen: Für umweltschonende Fahrzeuge – so ist es nun vorgesehen –, nämlich Fahrzeuge mit geringem Treibstoffverbrauch und geringen Schadstoffimmissionen, können die Verkehrsabgaben bis zu 50 Prozent reduziert werden, um solche Fahrzeuge zu fördern und die Leute anzuhalten, solche Fahrzeuge zu kaufen. Es ist eine sehr wichtige Ergänzung der regierungsrätlichen Vorlage, die die Mehrheit der Kommission, allerdings ohne die SVP, vorgenommen hat. Sie trägt der Ökologie und der Umweltgerechtigkeit der Fahrzeuge Rechnung. Ich will das besonders hervorheben. Die Anregung, so etwas in dieser Form zu formulieren, kommt von der FDP.

Dieser Fassung der Vorlage hat die Kommissionsmehrheit am 11. Juni 2000 zugestimmt, also FDP, CVP, EVP und SP. So weit so gut. Es ist nun einigermaßen widersinnig, dass die Kommissionsvorlage ein halbes Jahr später vor diesem klaren Sachverhalt mit dem Rückweisungsantrag daherkommt. Der Antrag ist alles andere als konsistent. Was steckt dahinter? Die SVP will mit der Rückweisung schlicht die Vorlage ablehnen, auch wenn es jetzt ein bisschen anders tönt. Das konnte man in der Kommission spüren. Die Position ist da hinlänglich bekannt: partout keine höheren Abgaben, dafür allgemeine Staatsmittel. Die FDP hat nun offenbar unter SVP-Pression kalte Füsse bekommen. Sie will mit dem Rückweisungsantrag erreichen, dass die Regierung irgendeine Reklamation von wegen Verwendung allgemeiner Staatsmittel in den Weisungstext einer erneuten Vorlage einbaut. Die FDP glaubt, mit diesem scheinbar salomonischen Trick die SVP ins Boot holen zu können und meint, so in der Abstimmung grössere Chancen zu haben. Wir meinen dazu: Die unendliche Geschichte geht weiter. Die Verknüpfung der Steuermittelproblematik mit der Verkehrsabgabenvorlage ist unpassend. Mit der Entschuldung des Strassenfonds zu argumentieren ist trügerisch; dabei geht es wohl nur darum, Mittel für die Erweiterung des Strassennetzes frei zu bekommen.

Die SP-Fraktion hat sich in der Budgetdebatte klar geäußert: keine allgemeinen Mittel für die Kapazitätsvergrößerung des Strassensys-

tems. Die Diskussion um die allgemeinen Staatsmittel ist aber zu führen. Sie zeichnet sich ab. Grundsätzlich besteht nach Paragraph 28 Absatz 4 Strassengesetz die Möglichkeit, allgemeine Staatsmittel zu verwenden. Eine sachliche, möglichst undogmatische Diskussion über die Opportunität ist von Nöten und unumgänglich. Hierzu braucht es aber klare, eindeutig ökologisch vertretbare Kriterien, und vor allem braucht es eine alle Kostenfaktoren umfassende Strassenrechnung. Es muss erst einmal offen gelegt werden, wie viele Steuermittel bereits in das Strassenwesen fliessen. Vorstösse von unserer Seite sind hängig. Über die Kantonspolizei und auch über den öffentlichen Verkehr fliessen bereits allgemeine Staatsmittel in die Strassen.

Die SP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein, lehnt die Rückweisung ab und stellt den entsprechenden Antrag dazu, weil sie die Anpassung der Verkehrsabgaben in der vorliegenden Form befürwortet, aber ohne irgendwelche ergänzenden Bedingungen.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Ich spreche zum Eintreten, zu den zwei Postulaten und, weil alles zusammenhängt, auch zur Rückweisung.

Ich nehme es vorweg: Das Ziel der CVP ist eine möglichst rasche Erhöhung der Verkehrsabgaben. Die CVP erachtet die Vorlage des Regierungsrates als gut, massvoll und ausgewogen. Ich könnte diesbezüglich das Votum von Peter Stirnemann nur unterstützen. Aber, wir wissen, dass diese Vorlage im Moment keine Chance hätte. Deshalb bieten wir – eigentlich widerstrebend – Hand zu einem letzten Kompromiss, den die Regierung dank einer Rückweisung unterbreiten würde. Doch machen wir uns keine Illusionen. Auch der regierungsrätliche Kompromiss wird von der SVP abgelehnt werden, von den Grünen sowieso. Diese Parteien müssten ehrlicherweise heute für Nichteintreten votieren. Den Kompromiss hat die Baudirektorin in der Kommission bereits angedeutet. Die Schulden-Altlasten sollen demnach einmalig teilweise oder ganz aus allgemeinen Staatsmitteln beglichen werden. Ich betone: Wir akzeptieren den Kompromiss nur unter der Bedingung, dass die Entschuldung einmalig mit Staatsmitteln vorgenommen werden soll. Das heisst, zwischen unserem Rückweisungsauftrag und demjenigen der SVP und der FDP liegen Welten. Ich frage mich, wie die Regierung den Spagat zwischen den unterschiedlichen Rückweisungsaufträgen schaffen kann und wie sie aus diesem Spagat noch einen doppelten Salto rückwärts schlagen soll. Nur, die Regierung ist ja sportlich und an Blessuren gewohnt.

Ich betone nochmals im Gegensatz zu Reto Cavegn: Weitere Entschuldungsaktionen über allgemeine Staatsmittel sollen ausgeschlossen werden. Deshalb würden wir – wie schon vor Jahren – eine entsprechende Änderung des Strassengesetzes befürworten. Nur so könnte vermieden werden, dass der Strassenfonds zu einem Fass ohne Boden wird. Wir haben nämlich schon genug solche Fässer im Kanton. Erlauben Sie mir da eine persönliche Klammerbemerkung: Ich wundere mich, dass bei einem dieser Fässer – bei der Schauspiel AG – die Sorglosigkeit des Kantons bisher nicht entdeckt worden ist.

In der Kommission wurden vorerst von den Grünen Änderungswünsche eingebracht. Die Kommission ging ernsthaft darauf ein, bis das alte fundamentalistische Njet der Grünen Auferstehung feierte, als ob die grossen Strassenbauprojekte wie die N4 nicht bereits projektiert wären. Dann folgten erstaunlicherweise Änderungswünsche der SVP. Auch diese wurden ernsthaft angesprochen, obwohl schon lange vorher in Inseraten der SVP das Njet zu lesen war. Dieser Ukas vom Zürichsee wurde mehrmals öffentlich wiederholt. Er wird garantiert wiederholt werden, weil die Bedingungen der SVP, die in der Kommission gestellt worden sind, finanzpolitisch völlig inakzeptabel sind. Danach würde der Strassenfonds zum reinen Durchlauferhitzer. Man würde ihn stets durch neue Strassenprojekte überschulden. Die Schulden würden schwups durch die Staatskasse bezahlt. Wenn die Vorverschuldung nun aussergewöhnlich und einmalig durch allgemeine Staatsmittel behoben würde, müssten dafür ungefähr 2 Steuerprozent aufgewendet werden. Dies wäre in der jetzigen Situation reichlich fliessender Steuermittel vielleicht verkraftbar. Sollte dies aber Schule machen, würde der Kanton ein tollkühnes finanzpolitisches Abenteuer eingehen, das unweigerlich in ein finanzpolitisches Desaster münden würde. Dazu ein Vergleich: Die Kapitalfolgekosten des Staatsbeitrags von 580 Millionen Franken an einen Durchgangsbahnhof Löwenstrassen würden etwas mehr als 1 Steuerprozent betragen. Würden all die Strassenbauwünsche des Kantonsrates in der gleichen Zeit realisiert, also Wünsche ausserhalb des eidgenössischen Nationalstrassenprogramms, dann müssten jährlich zwischen 10 und 15 Steuerprozent aufgewendet werden; wohlverstanden, ohne dass all die externen Kosten angerechnet würden, zum Beispiel die Polizeiaufwendungen für Autobahnen. Dies in einer Zeit, da FDP und SVP Steuersenkungen predigen und in der ein enormer Unterhaltsbedarf beim bestehenden Strassennetz anfällt, der wahrscheinlich von der Regierung – so wie der Aufwand für wirksames IVM – unterschätzt wird.

Wir diskutieren mit diesem Geschäft auch Postulate der FDP und der SVP. Ich werde den Verdacht nicht los, dass beide Postulate von der dringenden Erhöhung der Verkehrsabgaben ablenken sollen; zwei typische Valium-Vorstösse also. Ehrlich wäre demgegenüber, die finanziellen Konsequenzen all der Strassenbausonderwünsche aufzuzeigen, die nicht bloss eine, sondern weitere Erhöhungen der Verkehrsabgaben nötig machen würden. Ehrlich wäre auch, den Bürgern klar zu machen, dass selbst bei prioritären zusätzlichen Projekten wie zum Beispiel der Oberlandautobahn mit einem Zeithorizont von mindestens 10 bis 15 Jahren zu rechnen ist.

Im Traktandum 6 soll einmal mehr irgendein Projekt als prioritär eingestuft werden. Dabei beisst sich die Sonderwunschschnalle erstmals in den Schwanz. Die Sihltiefstrasse wäre nämlich ein Konkurrenzprojekt zu einem bereits geforderten Autobahnring Zürich mit Seetunnel. Einmal mehr weise ich darauf hin, dass die Regierung an einem Gesamtverkehrskonzept und an einer Prioritätenordnung arbeitet; wohlverstanden auf der Grundlage einer Erhöhung der Verkehrsabgaben. Mit ungeduldigen Vorstössen wie dem Postulat Reto Cavegn wird die Planung nicht beschleunigt; im Gegenteil, denn ungeduldige Vorstösse gebären auch keine Milchkuhe. Der Vorwurf des Blindflugs ist ohnehin nicht gerechtfertigt. Die beste Swissair könnte die besten Flugpläne machen, ohne Kerosin würde sie nicht fliegen.

Beim SVP-Postulat sieht es wieder anders aus. Da fragt man sich ernsthaft, was die SVP meint. Meint sie tatsächlich eine Einmaleinlage, wie es die Rückweisung anregt, oder eine jährliche Einlage analog dem Verkehrsfonds? Es fragt sich auch, wie die aufgeführten Strassen, von denen die meisten kantonale Aufgaben wären, mit 75 Millionen Franken jährlich finanziert werden sollen. Störend an der Debatte, die nun seit Wochen auch in den Medien geführt wird, sind die alten, zerkratzten Platten, die wieder aufgelegt werden. Adrian Bergmann, Sie haben dies vorausgesehen. Diese tönen nicht schöner, wenn sie in den letzten Jahren Staub angesetzt haben. Da wird einmal mehr das Verursacherprinzip wegen der Werkleitungen bemüht, als ob solche Leitungen nicht abgegolten würden und als ob zum Beispiel die Gemeindestrassen mit ihren autogerechten Standards verursachergerecht finanziert würden. Da werden zum Beispiel die 95 Millionen Franken Einlage in den Verkehrsfonds bemüht, ohne die hohen, nicht gedeckten externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs in Betracht zu ziehen oder den Service public des öffentlichen Verkehrs oder die 450 Millionen Franken, die schon bald jährlich für den Strassenbau im

Kanton Zürich investiert werden. Adrian Bergmann, Sie haben da Birnen und Äpfel miteinander verwechselt. Da wird zum x-ten Mal die Ungerechtigkeit des Bundes bejammert, weil von der Milliarde an Benzinzöllen nur ein kleinerer Teil in den Kanton Zürich zurückfliesst; so, als ob ein anderer Finanzausgleich für den Kanton Zürich günstiger zu stehen käme und als ob auf den Urner Durchgangsstrassen nur Urner in den Süden fahren würden und keine Zürcher. Da wird die fehlende Abgeltung des ÖV für die Trasseebenützung einmal mehr beklagt, als ob dem öffentlichen Verkehr nicht auch Behinderungskosten erwachsen würden.

Kurz: Das Lamento, das wir einmal mehr erleben, darf nicht davon ablenken, dass eine Erhöhung der Verkehrsabgaben dringend ist und dass auch mit einer Rückweisung die Regierung möglichst schnell mit einem neuen, leicht modifizierten Antrag kommen soll. Ich bitte Sie, keine zu grossen Erwartungen an die Rückweisung zu knüpfen. Diese können nicht erfüllt werden.

*Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich):* Christoph Blocher hat gerufen – und der Freisinn folgt ihm. (*Heiterkeit.*) Wir haben die Worte von Balz Hösly noch im Ohr. Es ist keine Woche her, da hat Balz Hösly gesagt, man lasse sich von der SVP nicht vorführen. Heute, wenige Tage später, hören wir von Reto Cavegn, dass der Freisinn nun plötzlich zur Subventionsempfängerpartei wird, indem sie den Strassenbau mit Steuergeldern subventionieren will. Das ist offenbar der Startschuss für den Wahlkampf in der Stadt Zürich. Die Kapriolen, die der Freisinn hier vollzieht, sind zirkusreif. Ich sehe schon, wie Martin Vollenwyder als Tanzbär am Nasenring der SVP durch die Stadt gezogen wird. (*Grosse Heiterkeit.*)

Nun zu Ihnen, meine Damen und Herren von der SVP, zu Ernst Schibli. Ich rede mit Ernst Schibli und nicht mit Adrian Bergmann, weil es da keinen Sinn mehr hat. Ernst Schibli, Ihre Fraktion ist am auseinander brechen. Passen Sie auf und halten Sie Ihren Haufen zusammen. Sie monieren seit Jahr und Tag, dass die Steuern im Kanton Zürich gesenkt werden sollen. Ich finde das einen guten Vorschlag, auch wenn ich inhaltlich nicht damit einverstanden bin. (*Heiterkeit.*) Es ist aber richtig, dass Sie eine klare Politik verfolgen. Senken Sie den Steuerfuss 10 oder 20 Prozent, machen Sie diese Politik, aber machen Sie sie ehrlich! Sie können nämlich nicht 75 Millionen Franken Steuergelder abholen und dann dem Stimmbürger gegenüber sagen, Sie würden die Steuern senken wollen. Wenn Sie 75 Millionen Franken

Steuergelder holen, können Sie die Steuern um 2 bis 3 Prozent nicht senken.

Sie, meine Damen und Herren von der FDP, müssen Ihrem Elektorat noch erklären, warum Sie darauf kommen, Subventionen für den Strassenbau abzutischen, nachdem Sie jahrelang gegen die «Subventi-onitis» angekämpft haben. Sie werden bei Ihrem Elektorat noch Schwierigkeiten bekommen. Sie haben es nicht so einfach wie die SVP. Diese kann ihr Elektorat einfach wieder anlügen.

*Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil):* Schulden sind ein Element, das drückt und Schulden sind auch ein Element, das Zinsen auslöst. Zinsen sind immer wieder Ausgaben, welche zweckentfremdet eingesetzt werden. Das gilt für den Strassenbaufonds und für den Fonds im öffentlichen Verkehr. Das gilt überall, auch bei der Staatsrechnung. Wohin gehen die Zinsen? Die Zinsen gehen zu den Banken, anstatt dass sie beispielsweise als Aufträge verwendet werden, wenn es darum geht, eine Strasse zu erhalten oder einen Ausbau vorzunehmen, der notwendig ist. Aus dieser Überlegung heraus ist es auch einsehbar, dass diese Schulden im Strassenfonds endlich einmal getilgt werden müssen. Ob dies mit einer Einmaleinlage geschieht, die man aus allgemeinen Staatsmitteln nimmt, dazu setze ich tatsächlich auch ein grosses Fragezeichen. Wir haben unsere Strukturen. Diese sehen vor, dass eine Motorfahrzeugsteuer erhoben werden soll. Bei der Motorfahrzeugsteuer ist es so, dass sie seit bald 30 Jahren nicht erhöht worden ist, derweil beispielsweise die Benützerinnen und Benützer der öffentlichen Verkehrsmitteln seither recht massiv mehr ins Portemonnaie greifen mussten, als dies die Automobilisten für die Gebühren ihres Fahrzeugs tun. Von dieser Warte aus gesehen kann man ganz sicher sagen, dass es vernünftig ist, wenn diese Steuern massvoll erhöht werden. Sie werden mir wohl nicht kommen und sagen, es sei eine total überrissene Vorlage, was da verlangt wird. Es wird keiner von Ihnen in Konkurs fallen, wenn er der Vorlage zustimmt und die entsprechenden Steuern dann bezahlen muss.

Warum hatten wir in der Vergangenheit immer Mühe mit diesen Vorlagen? Wir waren selber nicht davon überzeugt, dass man da etwas machen muss. Wohl haben wir Ja gesagt, aber im Grund der Dinge waren wir dagegen. Wir waren noch so froh, wenn nachher die Vorlage abgelehnt wurde, nur damit wir sagen konnten: Wir haben es gesehen, es kommt auf alle Fälle negativ heraus. Das ist der Punkt.



Ich habe das Gefühl, diese Strategie wird auch bei dieser Vorlage wieder gefahren, auf dass man dann beim Staat irgendwelche Beträge abholen kann, die man nachher für den Strassenbau einsetzen kann. Die Frage ist nur, wo man diese Beträge abholt. Holt man sie beim Sozialwesen, beim Gesundheitswesen, beim öffentlichen Verkehr oder sonst irgendwo ab? Ich kann es Ihnen sagen: Wo immer Sie dies machen wollen, werden Sie auf Opposition stossen. Die Bevölkerung wird es dann auch nicht verstehen. Mit anderen Worten: Sie schieben das Problem vor sich hin.

Bei den Strassenverkehrsabgaben gibt es selbstverständlich auch verschiedene Tendenzen, welche verfolgt werden können. Beispielsweise könnte man sagen, es wäre vernünftig, wenn man diese Abgaben nach dem Verursacherprinzip erheben würde, also eine Art LSVA für Personenwagen, dass derjenige, der viel fährt, ein bisschen mehr und derjenige, der wenig fährt, ein bisschen weniger bezahlt. Eines müssen wir ganz klar sehen. So praktisch das Auto ist – auch ich finde es sehr praktisch und benutze es recht häufig –, müssen wir doch einsehen, dass die Gase, die das Auto abgibt, nicht eben gesundheitsfördernd sind. Ich kann mir nicht vorstellen, dass Sie mit mir an ein Gartenfest in eine Garage kommen und, wenn es kalt wird und wir frieren, dass wir dann den Motor laufen lassen. Es würde etwa zehn Minuten gehen und das Fest wäre für immer vorbei. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass hier ein Problem besteht. Dieses Problem müssen wir angehen, ohne dass wir einander gegenseitige Schuldzuweisungen machen. Ich will damit nur für einen vernünftigen Umgang mit dem Automobil plädieren.

Zum Verkehrsabgabengesetz und zum Standpunkt der EVP-Fraktion: Eine Minderheit wird dieses Gesetz ablehnen. Sie argumentiert, dass es um die Kostenwahrheit geht. Man müsse hier weiter gehen, damit man diese Kostenwahrheit endlich erreicht und diejenigen effektiv zur Kasse gebeten werden, die eine solche Belastung verursachen. Eine andere Minderheit sagt aber, wir sollten diesem Gesetz zustimmen, damit wir wirklich weiter kommen. Das ist der Standpunkt der EVP-Fraktion.

*Ernst Jud (FDP, Hedingen):* Im Gegensatz zu Hartmuth Attenhofer will ich sachlich bleiben. Die Finanzierung der Staatsstrassen stets nur einseitig anzugehen, bringt gar nichts und führt je länger je mehr in eine tiefere Sackgasse. Weder die immer wieder strikt abgelehnte Erhöhung der Verkehrsabgaben noch die alleinige oder zu hohe Finan-

zierung aus der Laufenden Rechnung führen zum Ziel. Wir brauchen sowohl ein ausreichendes und gut funktionierendes Strassennetz wie auch ein solches Schienennetz, um die von uns gewollten und nötigen Transporte einigermaßen vernünftig bewältigen zu können. Den Strassenverkehr, alle darauf verkehrenden Fahrzeuge und jeden Meter Strassenbau weg zu wünschen, zu denken oder zu reden, ist auch keine Lösung. Das sind Illusionen und Sturheiten. Der private und der öffentliche Verkehr sind nun einmal da. Davon ist so viel wie möglich auf die Schiene zu bringen. Das Schienennetz kann aber niemals alles abdecken. Es braucht ebenso ein Strassennetz, damit wir diesen Teil so viel wie möglich dort kanalisieren können, wo wir ihn wollen, sonst sucht er sich den Weg dort, wo wir ihn nicht wollen. Dieses Strassennetz zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben, kostet Geld; mehr Geld, als heute zur Verfügung steht. Es braucht gleich lange Spiesse für Strasse und Schiene, gleich lange Spiesse für den öffentlichen wie für den privaten Verkehr. Änderungen sind angebracht. Während der Bahnbetrieb durch Benutzer und Steuergelder finanziert wird – letzteres in erheblichem Ausmass –, werden unsere Staatsstrassen über den Strassenfonds ausschliesslich durch die motorisierten privaten Benutzer bezahlt. Gleich lange Spiesse oder mindestens annähernd gleich lange Spiesse sind deshalb unerlässlich und gerecht. Diese Einsicht sollte endlich kommen.

Meines Erachtens ist eine Erhöhung der Verkehrsabgaben in der Höhe, nicht in der Art, wie sie gemäss Vorlage 3753a vorgesehen ist, absolut nötig und auch angemessen. Wenn wir die Teuerung der letzten 30 Jahre betrachten, ist die Erhöhung gering – eigentlich zu gering. Die Vorlage muss aber modifiziert werden. Es geht nicht länger an, dass nur ein Teil der Strassenbenutzer alles «blechen» muss. Unsere Strassen – dazu gehören auch die Velowege, Trottoirs, Fuss- und Wanderwege und was alles aus dem Strassenfonds finanziert wird – werden nebst Auto- und Motorradfahrern auch von Velofahrern, Fussgängern und anderen befahren und begangen. Dazu kommt die nicht unerhebliche Benützung durch die öffentlichen Verkehrsmittel aller Art. Dieser Teil muss fairerweise durch Mittel aus der Laufenden Rechnung – durch Steuergelder also – in den Strassenfonds eingeschossen werden. Über die Höhe muss man sich noch einig werden. Eine nur einmalige Einlage in den Strassenfonds ist auch nicht der richtige Weg, aber immerhin ein Anfang. Es müssen unbedingt jährlich wiederkehrende Einlagen erfolgen wie beim Fonds für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs – gleich lange Spiesse eben. Mit den Mitteln aus beiden Quellen, höheren Abgaben und Steuergeldern,

können dann die nötigen Ausgaben bestritten werden und auch die Altlasten, die bestehenden Fondsschulden, abgetragen werden.

Damit Regierung und Verwaltung Gelegenheit erhalten, ein Paket auszuarbeiten, das all diese Punkte berücksichtigt, ist es deshalb sinnvoll, wenn wir die Vorlage 3753 zurückweisen, aber die beide Postulate überweisen. So kann eine neue Vorlage, die so rasch wie möglich kommen sollte, ausgearbeitet werden. Machen Sie mit. Es ist der richtige Weg.

*Ueli Keller (SP, Zürich):* Ich spreche zum Postulat Reto Cavegn und Mitunterzeichnende.

Die Verkehrspolitik der FDP ist immer wieder für eine Überraschung gut. Mit diesem Erstaunen habe ich schon verschiedene Voten zu Ihren Vorstössen beginnen müssen. Jetzt haben Sie ein ganzes Jahr lang verschiedenste Strassenbaubestellungen aufgegeben, meist gegen den Antrag Ihrer eigenen Baudirektorin. Jetzt kommt Ihnen in den Sinn, dass es vielleicht noch nützlich wäre, sich auch einmal um die Kostenfrage zu kümmern und verlangen deshalb ein Finanzierungskonzept. Dieser Vorgang, indem man zuerst «zusammenramisiert» und sich nachher überlegt, was es für einen Nutzen hat und was es kostet, erinnert mich an etwas, das man in der Privatwirtschaft als «Hunterstrategie» bezeichnet. Ihr Vorstoss kommt zu spät. Er ist unvollständig. Um es mit Gabriele Petri zu sagen, es fehlen ihm einige Spurenelemente. Beispielsweise ist nicht definiert, was dieses Netz genau ist, das Sie vervollständigt haben wollen. Ist es das Netz, wie es im Richtplan 1995 eingetragen ist, inklusive alle eigenartigen Überflüssigkeiten wie der Waidhaldentunnel? Ist es ein Netz, wie es von Ihnen laufend mit weiteren Vorstössen noch erweitert wird? Da ist kein Ende abzusehen.

Der Vorstoss ist auch unvollständig in Bezug auf die Definition des Begriffs Fertigstellung. So, wie ich Ihre Politik bisher verstanden habe, meinen Sie damit ausschliesslich Fertigstellung im Sinne einer Befahrbarkeit für Fahrzeuge.

Das genügt uns aus zwei Gründen nicht. Erstens sagen Sie damit nichts über den Unterhalt aus, der sicherstellen würde, dass das bereits vorhandene Netz weiterhin funktionieren kann. Zweitens sagen Sie nichts über die Kosten, die notwendig sind, um das bestehende Netz auch siedlungs- und umweltverträglich auszugestalten. Ein offensichtliches und aktuelles Beispiel zu diesem Sachverhalt ist die Einhausung Schwamendingen, die Sie mit 95 Millionen Franken viel zu teuer finden. Ein weiterer Punkt ist die Spurreduktion auf der Rosengarten-

strasse, die hier von alt Regierungsrat Hans Hofmann mehrfach versprochen worden ist. Wir warten darauf, dass dies kommt. Vorher müssen Sie von uns eigentlich keine Neubauten erwarten. Wir haben deshalb einen Vorstoss eingereicht, der die Forderung nach dem Finanzierungs- und Realisierungskonzept in diesem Sinne ergänzt. Obwohl der Vorstoss natürlich ungenügend ist, ist er nicht falsch. Die SP wird sich deshalb einfach der Stimmenthaltung üben. Ich persönlich unterstütze ihn. Ich finde es nicht schlecht, irgendeinmal Entscheidungsgrundlagen zu haben, an denen man sieht, welches das Nichtwünschte ist und welches das Notwendige. Das heisst noch lange nicht, dass man alles, was in dieser Liste aufgeführt ist, auch bestellen wird.

*Martin Mossdorf (FDP, Bülach):* In den zehn Jahren, die ich diesem Rat beiwohne, darf ich jetzt zum dritten Mal mitbestimmen, wie eine Verkehrsabgabe gefördert oder nicht gefördert wird. Was ich heute erlebe, ist etwas ganz anderes. Ich erlebe heute ein Kabarett «Schär, Holder & Attenhofer», heisst es wahrscheinlich. Ich erlebe die CVP, die mit Valium und Milchkühen herumschiesst, Birnen mit Äpfeln verwechselt und an ihrer eigenen alten, zerkratzten Platte kratzt. Ich erlebe keinen lösungsorientierten Kantonsrat. Die Verkehrsabgaben stossen ein weiteres Mal auf keine Akzeptanz – und das nicht nur im Kanton Zürich. Nein, in der ganzen Schweiz werden die Verkehrsabgaben nicht erhöht. Das Volk lehnte bis jetzt in jedem Kanton eine Erhöhung ab; dies immer aus unterschiedlichen Gründen.

Ich komme heute leider zum Schluss: Wenn wir überhaupt Erfolg haben wollen – das wollen wir ja alle –, dann müssten wir endlich einmal zusammensitzen und uns tatsächlich darüber einigen, wie wir den Strassenfonds aus allgemeinen Steuermitteln zusätzlich speisen könnten. Ansätze dazu sind in diesen vielen Jahren schon etliche aufgezeigt worden, mit oder ohne Verursacherprinzip. Ob wir eine einmalige Einlage für neue Strassen nach Prioritäten respektive nach einem Realisierungsprogramm vornehmen wollen, oder ob wir mit allgemeinen Steuermitteln in drei oder fünf Jahresraten der Entschuldung dienen sollen, wäre eine ernsthafte Diskussion wert und ein gangbarer Weg, um dem Strassenfonds wieder etwas auf die Beine zu helfen.

Der öffentliche Verkehr ist ebenso auf allgemeine Steuermittel – oder nach Hartmuth Attenhofer Subventionen – angewiesen. Der ZVV (Zürcher Verkehrsverbund) benötigt jährlich zur Deckung des Defizits rund 250 Millionen Franken. Das ist richtig so. Diesen Entscheid un-

terstütze ich, denn wir sind genauso auf einen gut funktionierenden ÖV angewiesen. Die Wirtschaft aber ist umgekehrt ebenso auf ein zusätzliches, gut funktionierendes und intaktes Strassennetz angewiesen. Der Wirtschaftsraum Zürich braucht eine grosse Mobilitätssicherheit. Zürich kann es sich nicht leisten, gute Strassenverbindungen lahm zu legen.

Ich bin deshalb für die Rückweisung der Vorlage 3753 mit dem Auftrag, dass zusätzliche Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie allgemeine Steuermittel in welchem Umfang eingesetzt werden können. Helfen Sie alle mit, dass wir endlich aus dieser unmöglichen Situation herauskommen.

*Bruno Dobler (parteilos, Stadel):* Wann immer der Bürger seine vier Wände verlässt, erlebt er das vom Regierungsrat verordnete «Miles-Stop-and-More» bonus-Programm. Vor ihm Stau, hinter ihm Fahrzeuge und dazwischen ist er. Zürich hat sich zum absoluten Staukanton hochgemausert. Das Standortmarketing mag es wahrscheinlich freuen. Wer es wagt, sich fortzubewegen, steht meist erst fest. 65 Stunden verbringt der Zürcher durchschnittlich pro Jahr in Staus – deutlich mehr als mit Sex. (*Heiterkeit.*) Wenn man der Statistik glaubt, könnte man meinen, dass hier vielleicht die durchschnittliche Familiengrösse erklärt werden kann. Die volkswirtschaftlichen Kosten dieses grossen Stillstandes sind gigantisch. Wir haben heute von 120 Millionen Franken gehört. Wahrscheinlich sind sie hier im Kanton Zürich gegen eine Viertelmilliarde Franken pro Jahr. Der Strassenfonds ist das lebendige Beispiel des politökonomischen Filzes. Hier werden Radwege der Limmat entlang gebaut. Wir bauen Wanderwege auf das Hörnli. Jede Verkehrsberuhigungsmassnahme bedient sich im Strassenfonds. Kein Kreisel zu gross, zu klein oder zu «wüst», um ihn nicht über den Strassenfonds in irgendeiner Form zu verschönern. Alles hat im Strassenfonds Platz, nur eines nicht: Er soll auf keinem Fall der Fortbewegung des Auto fahrenden Bürgers dienen. Dabei bezahlt der Autofahrer bei uns alles. Er bezahlt Steuern. Er bezahlt den ÖV. Dafür kann er warten. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist enorm, und kein Regierungsrat und nur ganz wenige Kantonsräte stören sich daran.

Der Verkehr im Kanton Zürich zeigt leider auf, dass die Verwaltung Dienstleistungen, die den Verkehr anbelangen, in keiner Art und Weise erbringt. Die Öffentlichkeit wird nach Lust und Laune schikaniert, so quasi nach dem Motto: Statt fahren, ist Warten angesagt. Schauen Sie, wie schnell die fünfte Bauetappe beim Flughafen Zürich realisiert

werden kann. Innert Monaten ist das Bauwerk fast fertig gestellt. Ich nehme an, der eine oder andere unter Ihnen hat bereits die Einladung für das Aufrichtefest am 7. Juli 2001 bekommen. Hier werden innerhalb von wenigen Wochen Rollwege gebaut, die Flugzeuge von 40 Tonnen tragen können. Für jede Autobahnsanierung und für jeden Autobahnkilometer haben wir Jahre. Hier wird Geld verschleudert. Selbstverständlich braucht es ausschliesslich und endlich allgemeine Steuermittel, um die Strassen zu zahlen. Ich weiss, dass die Regierung Mut braucht. Es braucht auch Führung, solche Sachen durchzusetzen. Was es zu allerletzt braucht, sind Erhöhungen im Verkehrsabgabengesetz.

Ich bitte Sie, sich darüber Gedanken zu machen.

*Hans Badertscher (SVP, Seuzach):* Die SVP-Fraktion wird den Antrag auf Rückweisung, wie von der Kommissionsmehrheit beantragt, unterstützen. Die Vorlage 3753 beinhaltet eine rund 20-prozentige Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer bei Personenwagen und eine bis zu 50-prozentige Erhöhung bei den schweren Nutzfahrzeugen. Sie werden verstehen, dass ich als Automobilist und Transportunternehmer sowie unser Verband, der Astag (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband), an dieser Vorlage keine Freude haben. Wir müssen auch noch die LSVA-Steuer umsetzen und verkraften. Mit den Mehreinnahmen von zirka 53 Millionen Franken möchte die Regierung den Strassenfonds entschulden. Dies können und wollen wir nicht akzeptieren. Der Automobilist wie der Transportunternehmer ist nicht länger bereit, durch höhere Abgaben laufend Querfinanzierungen zu tragen, die nichts mit dem Strassenverkehr zu tun haben.

Seit einiger Zeit versucht die SVP mit gezielten Vorstössen auf die Wichtigkeit und die Bedeutung unserer Strassen aufmerksam zu machen. Auch in der Kommissionsarbeit versuchten wir, mit Anträgen die Vorlage 3753 zu verbessern und ihr zum Durchbruch zu verhelfen; dies leider ohne den gewünschten Erfolg. Wir können es schlicht und einfach nicht verstehen, dass die Regierung so wichtige Verkehrsadern, wie unsere Strassen dies für unsere Volkswirtschaft und unseren Wirtschaftsstandort Zürich bedeuten, so vernachlässigt, ja sogar ignoriert. Die täglichen Meldungen über Verkehrsstaus und unnötige Unfälle zeigen die katastrophalen Situationen auf unseren Strassen auf. Jeder vernünftige Verkehrsteilnehmer und Bürger ist sich bewusst, dass es den Schienen- wie den Strassenverkehr braucht.

Die Postulate der SVP und der FDP haben grundsätzlich das gleiche Ziel, nämlich die Finanzierung von baureifen Objekten. Der Strassenfonds ist heute mit 60 Millionen Franken verschuldet. Die Mehreinnahmen durch die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer, wie die Regierung dies im Budget eingestellt hat, sind eher unwahrscheinlich. Deshalb ist die Ausgangslage für die Beurteilung unserer Postulate eine andere. Wir bitten Sie dringend, das Postulat Kantonsrats-Nummer 350/2000 als Sofortmassnahme und das Postulat Kantonsrats-Nummer 351/2000 zur Ausarbeitung eines neuen Finanzierungskonzepts zu überweisen.

*Balz Hösly (FDP, Zürich):* Mein lieber Hartmuth Attenhofer, Sie haben zweifellos ein kleines rhetorisches Hoch heute Morgen. Die inhaltliche Regenwolke, die über Ihren Worten liegt, lässt aber Ihre rhetorische Sonne nicht besser durchscheinen. Sie sind ein bisschen in einem Argumentationsnotstand, weshalb nun die privaten Strassenbenützer allein für die infrastrukturellen Leistungen der Strassen bezahlen sollen, wenn es in diesen Strassen Leitungen, Kabel und Kanäle im Boden gibt und der öffentliche Verkehr auch über diese Strassen rollt. Folgerichtig ist es deshalb, die Finanzierung des Strassenfonds auf eine neue Basis zu stellen. Diese muss auch aus den allgemeinen Staatsmitteln erfolgen. Wir gehen deshalb einen konsequenten Weg, indem wir das Verursacherprinzip tatsächlich auf die Ursache zurückführen und nicht einfach so ein bisschen einen müden Politteig gegen die Strassen backen, wie Sie das tun.

Noch ein letztes Wort: Bärengestalten, Hartmuth Attenhofer, gibt es übrigens in allen Parteien. Die einen davon haben allerdings neben Gestalt auch Substanz. Passen Sie auf, dass Ihnen und Ihren Genossen in der Stadt Zürich der Bär Martin Vollenwyder nicht bald auf der Nase herumtanzt.

*Werner Scherrer (EVP, Uster):* Ich beschränke mich in meinen Äusserungen hauptsächlich auf das Postulat Kantonsrats-Nummer 350/2000. Eines muss man dem Postulat attestieren: Die Begründung des Postulats ist sehr ausführlich. Demgegenüber fällt die Stellungnahme des Regierungsrates eher bescheiden aus. Das ist aber auch recht so, denn es gibt seit der Beratung der Motion Kantonsrats-Nummer 188/2000 nichts Neues.

Wir stehen nun in der Beratung des Verkehrsabgabengesetzes, woraus eine Erhöhung der Abgaben um zirka 20 Prozent resultieren soll. Der

Regierungsrat setzt auf die Abgabenerhöhung. Er will das Finanzloch im Strassenfonds auf diese Weise stopfen. Sie haben es bereits gehört, zu dieser Vorlage sind die Meinungen in der EVP-Fraktion geteilt. Ich persönlich unterstütze den Antrag des Regierungsrates, selbst wenn ich dabei ein bisschen antiquiert wirken mag. Einhellig und ungeteilt ist aber die Stellung gegenüber der Entschuldung des Strassenfonds aus allgemeinen Staatsmitteln. Eine Einmaleinlage wurde bereits im Dezember des letzten Jahres im Zusammenhang mit der Beratung der Nachtragskredite und des Voranschlags von der EVP-Fraktion klar abgelehnt. Es sind mittlerweile keine neuen Erkenntnisse dazugekommen. Auch heute können wir das Postulat Kantonsrats-Nummer 350/2000 nicht unterstützen. Wir beantragen Ihnen, das ebenfalls nicht zu tun.

*Adrian Bucher (SP, Schleinikon):* Wir reden heute eigentlich von der Finanzierung der Strassen. Was wir zu hören bekommen, ist: Nein, wir möchten die Strassen so nicht finanzieren. Schauen Sie nach einem anderen Weg. Was als Begründung allerdings für diese Verweigerungshaltung daherkommt, ist – gelinde gesagt – etwas lächerlich. Von der SVP hört man, dass sie gegen das Finanzierungskonzept der Regierung ist, weil es vom Volk ohnehin abgelehnt werden wird. Das ist eine tolle Begründung. Wenn man etwas gut findet, dann kämpft man dafür, damit etwas angenommen wird und macht es dem Publikum verständlich, gibt aber nicht gleich so klein bei. Eigentlich, liebe SVP, kenne ich Sie nicht als solch duckmäuserische Partei vor dem Volk. Sie haben offenbar genügend Gelder, um dem Volk Ihre Sichtweise der Dinge zu verkaufen. Verkaufen Sie doch dem Volk auch, dass die Strassen, die es befährt, nicht gratis zu haben sind.

Die Haltung der Freisinnigen verstehe ich nicht ganz. Sie sagen einfach mal, Sie würden die Vorlage zurückweisen. Man könnte es besser machen. Vielleicht müsste man noch dies oder jenes machen. Andererseits, Ueli Keller hat dies gesagt, haben Sie zusammen mit der SVP, in den letzten Jahren Strassen in Milliardenhöhe bestellt. Bezahlen wollen Sie diese aber nicht. Allenfalls soll die Allgemeinheit bezahlen. Das ist Ihre Idee. Davon halte ich gar nichts.

Das Verursacherprinzip, wie wir es kennen, via Strassenfonds ist – das wissen Sie selbst – nur ein teilweises Verursacherprinzip. Alle Gemeindestrassen – das wissen alle Gemeinderätinnen und -räte in diesem Saal – bezahlen ohnehin sämtliche Steuerpflichtigen. Bei den Kantonsstrassen bezahlen wir nicht nach dem Verursacherprinzip,



denn der Strassenfonds ist 60 Millionen Franken im Minus. Nun kommen Sie mit der tollen Idee, dass wir dies über allgemeine Staatssteuern bezahlen könnten, nachdem Sie vorher jahrelang sämtliche Vorlagen zur Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben bekämpft haben und auch die heutige wieder mit fadenscheinigen Gründen bekämpfen. Das ist für mich unverständlich. Für mich ist ganz klar: Der Strassenfonds muss mit der Erhöhung der Verkehrsabgaben finanziert werden. Darüber hinweg führt kein Weg. Selbst Ihre Argumente, dass schliesslich auch der öffentliche Verkehr und die Radfahrer bezahlen müssten – Balz Hösly hat noch irgendetwas von Kabeln in den Strassen gesagt –, sind ungenügend. Wenn Sie wirklich dem Verursacherprinzip Folge leisten wollen, müssten Sie sagen, dass tatsächlich die Allgemeinheit den öffentlichen Verkehr und die Kabel bezahlen muss. Wenn dies so ist, müssten Sie die Kosten herausfinden, dann könnten diese allenfalls bezahlt werden. Sie können aber nicht ohne irgendwelche genauere Untersuchung sagen: Was fehlt gerade im Strassenfonds? Es sind 60 Millionen Franken. Gut, schiessen wir das Geld ein. Das ist doch keine Art, wie man mit Steuergeldern umgeht. Ich verstehe nicht, wie Sie in diesem Zusammenhang eine solch schludrige Haltung an den Tag legen können.

Gabriele Petri hat mit ihrem sehr grundsätzlichen Votum gegen diese Art von Verkehrsgebühren Recht. Sie sind nicht verursachergerecht. Es wird nach wie vor hauptsächlich die Fahrzeughaltung besteuert und nicht das Fahren. Dabei wäre dies das einzig Richtige. Allerdings sind dem Kanton die Hände etwas gebunden. Natürlich wäre eine eidgenössische Steuer, die sich vollkommen zum Beispiel über das Benzin finanzieren würde, das einzig Richtige. Wir von der SP sind diesbezüglich etwas pragmatisch. Wir sagen, die Vorlage sei zwar nicht das Gelbe vom Ei. Sie ist aber garantiert besser als die Finanzierung über Steuergelder. Deshalb unterstützen wir sie.

Wenn Sie jetzt die Vorlage der Regierung ablehnen, wenn Sie die Vorlage der Regierung in der Volksabstimmung bekämpfen und wenn das Volk diese Erhöhung der Verkehrsabgaben ablehnt, dann ziehe ich daraus nur einen Schluss: Das Volk will keine neuen Strassen.

*Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf):* Es ist viel von Schulden und Schuldenabbau gesagt worden. Der Strassenfonds ist noch verschuldet. Was würde üblicherweise die bürgerliche Ratsseite sagen, wenn Schulden da sind? Man solle die Steuern erhöhen? Nein, man solle die Ausgaben den Einnahmen anpassen. Man könne bei den Investitionen

Zurückhaltung üben, um so den Schuldenberg abzutragen. Was fordern Sie aber bei den Strassen? Sie fordern mehr Ausgaben. Sie wollen keine Einnahmen zweckgebunden dazu heranziehen. Sie wollen aber allgemeine Steuermittel einschiessen, was nichts anderes heisst, als dass Sie am Ende die Steuern erhöhen müssen, um das Ganze finanzieren zu können.

Wie steht es wirklich um den Strassenfonds? Der Strassenfonds stand in den letzten 20 Jahren überhaupt noch nie so gut da wie heute. Die Schuldenlast ist geringer, als sie es je in den letzten 15 Jahren war. Es sind noch etwas Schulden da. Das ist richtig. Zusätzlich wird der Strassenfonds weniger belastet als früher, indem zum Beispiel der Unterhalt der Nationalstrassen voll vom Bund übernommen wird. Das war früher ein Kostenpunkt. Die Meteorwassergebühren, die Sie als zusätzliche Aufgabe anführen, ist ein Peanut in diesem Fonds. Auf der anderen Seite kommen neue Gelder in diesen Fonds. Mit der LSVA sind 30 bis 50 Millionen Franken jährlich an neuen Einnahmen da. Dieser Fonds wird also mehr gespiesen denn je. Er steht besser da als je zuvor.

Mit anderen Worten – da richte ich mich vor allem an die SP –: Es ist mehr als genug Geld da für den Unterhalt, die Sicherheit, den Immissionsschutz und für strassenbauliche Ergänzungen im kleinen Rahmen, und zwar ohne Verkehrsabgabenerhöhung. Wenn Sie die Verkehrsabgaben erhöhen würden, dann wäre Geld da, und zwar Geld für euphorische Strassenprojekte, wie sie von bürgerlicher Seite gewünscht werden.

Adrian Bergmann unterliegt mit seinem Vorstoss einem Irrtum. Er müsste das Umgekehrte verlangen. Der Strassenfonds muss mehr Kosten übernehmen. Er muss direkte Kosten des Strassenbaus übernehmen, um die Steuerkasse zu entlasten, damit die SVP die Steuern senken kann. Wenn Sie aber seinen Vorstoss überweisen, erreichen Sie das Gegenteil. Dann müssen die Steuern erhöht werden, um diese 75 Millionen Franken irgendwo herzunehmen. Das wird also zu einem «Schwanzbeisser». Diese verkehrte Welt, dass die SVP eigentlich plötzlich mehr Steuern will, um Strassen auf Teufel komm raus bauen zu können und sich andererseits SP und EVP stark machen für eine Verkehrsabgabenerhöhung, damit überhaupt dieser Unsinn finanzierbar wird, verstehe ich nicht mehr.

Reto Cavegn kann sich elegant zurücklehnen, denn er und sein TCS (Touring Club Schweiz) kochen ein Süppchen, machen einen Vorstoss, der so wie ein Wolf im Schafspelz daherkommt, aber eigentlich

nur eines will: Wie kann ich irgendwie über allgemeine Steuermittel meine geliebten Strassenbauten sicherstellen? Sonst geht es in diesem Vorstoss eigentlich um nichts. Mit der Unterstützung der FDP für den Vorstoss von Adrian Bergmann hat Reto Cavegn auch für seinen Vorstoss die Unterstützung eingekauft, auf dass dieses Süsschen weiter gekocht werden kann.

Fazit: Lehnen Sie diese Vorstösse und die Vorlage ab. Mein Appell an die SP: Passen Sie auf, dass Sie nicht noch das Süsschen des TCS mitkochen helfen, weil es das ist, was heute echt gewinnen wird.

*Richard Hirt (CVP, Fällanden):* Ich hatte das Glück oder Unglück auch an der letzten Richtplandebatte teilzunehmen. Ich erinnere mich – ich habe es ausgemessen –, dass wir 42 Kilometer Tunnel festgelegt haben, von Dübendorf bis ins Säuliamt. Ich habe dannzumal schon gefragt, wie dies zu bezahlen sei. Inzwischen sind verschiedene Behördeninitiativen mit Umfahrungen eingereicht worden, die sich mehrheitlich auch unter dem Boden bewegen sollen.

Die Vorlage hat heute überhaupt keine Chance. Das ist unschwer abzusehen. Es geht aber darum, nachher eine mehrheitsfähige Vorlage zu schaffen. Es ist klar, dass sehr viele Wünsche vorhanden sind. Es ist wichtig, dass wir eine Prioritätenordnung für die verschiedenen Strassen zu Gesicht bekommen, bevor wir über eine Erhöhung befinden. Ich habe für die letzte Vorlage, die unter alt Regierungsrat Hans Hofmann entstanden ist, an drei Samstagen in Einkaufszentren geworben. Ich bin mir dabei etwas dumm vorgekommen. Diejenigen, die heute nach den Strassen schreien, habe ich an diesen Veranstaltungen nicht gesehen. Das war die zweckgebundene Lösung, die für diese Autobahnzusammenschlüsse gefordert wurde. Diese wurde abgelehnt.

Ich weise noch auf einen Punkt hin. Es wird von verschiedenen Votanten immer wieder gesagt, die öffentliche Hand zahle nichts an den Strassenbau. Ich rufe die Zahlen in Erinnerung: Im Kanton Zürich haben wir etwa 5800 Kilometer Strassen. Davon sind nur 9 Prozent National- und Staatsstrassen. 90 Prozent sind Gemeindestrassen. Die Gemeinden zahlen dort die grössten Beiträge. In den finanzschwachen Gemeinden ist es der Kanton, der etwas nachhilft. Diese Beträge sind aber eher marginal. In diesen Strassen sind die Kanalisationen und die Werkleitungen. Diese werden fein säuberlich bis ins Komma gerechnet. Sie werden nicht der Strasse belastet, sondern der Kanalisation zugerechnet. Diejenigen, die nach Kanalisationen, Abgeltungen und so weiter schreien, müssten sich erkundigen: Wie werden diese Stras-

sen finanziert? Wie werden die entsprechenden Kostenteiler vorgenommen?

Balz Hösly hat wieder das hohe Lied der Wasserleitungen gesungen. Er hat gesagt, die Freisinnigen würden ihren Weg konsequent weiter gehen. Man kann auch einen Holzweg konsequent zu Ende gehen.

Es ist wichtig, dass wir versuchen, die Gemeinsamkeiten zu definieren, bei denen wir den kleinsten gemeinsamen Nenner haben. Es wird schwierig sein, eine mehrheitsfähige Vorlage zu finden. Es braucht mehr Geld. Das ist klar. Es braucht eine gewisse Prioritätenordnung. Es nützt nichts, wenn wir uns die Vorlage um das Gesicht schlagen. Wir müssen einen Deal finden, wie es weiter gehen soll. Das habe ich heute noch nicht festgestellt.

*Willy Furter (EVP, Zürich):* Ich spreche zum Postulat Kantonsrats-Nummer 351/2000.

Für den Ausbau des nationalen und regionalen Strassennetzes besteht eigentlich schon Klarheit, mindestens was den notwendigen mittelfristigen Ausbau und die Fertigstellung betrifft. Der wesentliche fehlende Punkt zur Realisierung ist aber Ihre Finanzierung. Die Postulanten verlangen ein Finanzierungskonzept. Sie lassen dem Regierungsrat eigentlich freie Hand in der Planung und Ausarbeitung eines derartigen Konzepts. Sie erwarten konkrete Vorschläge und zeigen einige Möglichkeiten auf. Die katastrophalen Verhältnisse im Strassenfonds müssen saniert werden. Die Postulanten erwähnen aber auch die Berücksichtigung einer verursachergerechten Finanzierung, also keine einseitige Äufnung des Strassenfonds durch Staatsmittel. Vielleicht schlägt uns der Regierungsrat eine Mischlösung vor. Ein Finanzierungskonzept hingegen ist so oder so notwendig und auch sinnvoll.

Ich empfehle Ihnen, das Postulat Kantonsrats-Nummer 351/2000 zu unterstützen.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Reto Cavegn hat und behält Recht, wenn er sagt, dass eine Motorfahrzeugsteuererhöhung kaum eine Mehrheit im Volk finden wird. Auch diese siebte Vorlage wird spätestens dort scheitern.

Adrian Bucher spricht von «dem Volk verkaufen». Eine 20-prozentige Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer als Teuerungsausgleich und Entschuldung des Strassenfonds zu verkaufen, kann auch nur die SP. Wer seine Wählerschaft letztlich für dumm verkaufen will, trauert der

Planwirtschaft in einem multikulturellen Sozialstaat nach. Das Abstimmungswochenende vom 4. März 2001 zeichnete im Kanton Neuenburg eine klassische Parallele. 68 Prozent der Stimmen für ein Ja zum Strassenbau und gleichzeitig ein massives Nein zur Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer.

Zwei Punkte stehen heute im Mittelpunkt: Erstens die Entschlackung und Entschuldung des Strassenfonds und zweitens, den volkswirtschaftlichen Nutzen der Staatsstrassen durch allgemeine Finanzmittel abzugelten, wenn dies nötig ist. Nach einem substanziellen Votum von Hartmuth Attenhofer muss festgestellt werden: Die SP hat nur noch ideologische Argumente, die niemanden mehr zu überzeugen vermögen, geschweige denn interessieren.

Der einzige und gangbare Weg in dieser Sache führt über eine Rückweisung der Vorlage 3753, über die Unterstützung der bürgerlichen Zusammenarbeit und die Überweisung beider Postulate.

*Peter Stirnemann (SP, Zürich):* Noch ein Wort zur Anmerkung von Balz Hösly, der versuchte, uns weiszumachen, dass die Motorfahrzeughalter die Infrastrukturkosten über die Motorfahrzeugsteuern alleine zu tragen hätten. Das stimmt natürlich nicht. In Paragraph 37 des Strassengesetzes ist ein Verursacherprinzip festgehalten. Danach haben alle, die irgendwie Strassentrassees benützen, sei es der öffentliche Verkehr oder auch Gemeinden mit ihren Werkleitungen, im Falle von Infrastrukturveränderungen ihren Beitrag zu liefern. Es fliessen auf diese Art und Weise natürlich auch andere als nur die Motorfahrzeugabgabemittel in den Strassenbau. Das muss man sich vor Augen halten. Es ist wichtig, dass dies hier gesagt wird, um dies ein bisschen zu relativieren.

Zur belehrenden Dogmatik von Martin Bäumle: Wir finden Strassenbau nicht an sich als des Teufels. Strassenbau kann durchaus sinnvoll oder sogar notwendig sein. Wir haben viele historische Situationen in den Dörfern, wo der Verkehr einfach durchgeht. Wir können uns vorstellen, wenn es darum geht, einer solchen Bevölkerung tatsächlich eine verbesserte Situation zu bieten, dass Strassenbau sinnvoll sein kann, unter der Voraussetzung, dass es hierbei nicht um eine Netzerweiterung oder Kapazitätsvergrösserung geht, sondern um eine Bereinigung einer Situation, um die Wohnverhältnisse der Bevölkerung wieder zu verbessern. Dazu müssen entsprechende Mittel vorhanden sein. Das ist unsere Position. Wir versuchen, eine pragmatische Verkehrspolitik zu betreiben und keine Verkehrsreligion.

*Ernst Jud (FDP, Hedingen):* Ich antworte auf die Voten von Adrian Bucher und Richard Hirt.

Man sollte bei der ganzen Sache sachlicher sein, bei der Wahrheit bleiben und sie als Ganzes betrachten. Es wirkt etwas komisch, Adrian Bucher, den anderen Schludrigkeit vorzuwerfen, wenn man Äpfel mit Birnen verwechselt und Unwahrheiten erzählt. Wir sprechen hier ausschliesslich von der Finanzierung der Staatsstrassen. Ich kenne zufällig die Gemeinderechnung und die Staatsrechnung ziemlich genau. Die Gemeindestrassen werden wohl von den Gemeinden bezahlt, aber wir verlangen dort auch Anstösserbeiträge. Für die Kanalisationen unter den Strassen werden Anschluss- und Abwassergebühren eingezogen. Man sollte auch bei diesem Geschäft das Ganze betrachten und nicht nur herauszupfen, was einem gerade passt.

*Laurenz Styger (SVP, Zürich):* Einige Worte zu Adrian Bucher: Er kommt zum Schluss, wenn das Verkehrsabgabengesetz vom Volk abgelehnt würde, dass dieses keine Strassen mehr will. Adrian Bucher, ich finde das absolut absurd. Nehmen wir einmal an, das Volk hätte über eine 20-prozentige Erhöhung der Fahrpreise im ZVV zu entscheiden und der Souverän würde diese Vorlage ablehnen. Würden Sie dann auch sagen, dass der Souverän nicht mehr bereit sei, den ÖV zu tragen? Das wäre genau der gleiche Gedankengang. Ihre Argumentation ist deshalb falsch.

*Regierungspräsidentin Rita Fuhrer:* Ich spreche zum Verkehrsabgabengesetz. Ich beschränke mich auf die Ausführungen zur Bemessung der Verkehrsabgaben und zu den Beratungen der Kommission. Baudirektorin Dorothee Fierz vertritt den Bereich der Strassenfinanzierung beziehungsweise die Verwendung dieser Verkehrsabgaben.

Die Verkehrsabgaben wurden letztmals auf den 1. Januar 1973 um die Teuerung bis 1972 erhöht. Seither sind alle Vorlagen, die das Geld für die verlangten Strassenverbesserungen bereitstellen sollten, gescheitert. Diese Vorlagen verlangten entweder eine generelle Erhöhung ohne Veränderung der Bemessungsgrundlagen und wurden mit dem Hinweis auf fehlende ökologische Anreize abgelehnt. Sie bezogen sich auf bestimmte Projekte, wie die Schliessung der Autobahnlücken und wurden deshalb abgelehnt, oder der Zeitpunkt war der falsche und so weiter.

Diesmal haben wir uns, wie das der Regierungsrat eigentlich immer macht, an den Vorstössen des Kantonsrates orientiert, Gabriele Petri, und den Wunsch nach verursachergerechten Steuern mit berücksichtigt. Wenn dieses Anliegen nun verstaubt und aus der Schublade sein soll, dann kommt es leider aus der verstaubten Schublade des Kantonsrates. Die Belastung des Fahrzeughalters mit Verkehrsabgaben ist gemessen an den übrigen Betriebskosten relativ klein – ich meine sogar sehr klein. Trotzdem soll mit der Gesetzesrevision versucht werden, die Fahrzeughalter über die Steuerbelastung in der Auswahl eines Fahrzeugs zu beeinflussen, also in Richtung Vernunft zu steuern. Das Fahrzeuggewicht hat einen bedeutenden Einfluss auf den Treibstoffverbrauch. Dies lässt sich rein physikalisch begründen und auch statistisch aufzeigen. Zwischen dem Hubraum und dem Normverbrauch besteht ein gewisser, wenn auch weniger ausgeprägter Zusammenhang. Ein höherer Treibstoffverbrauch bedeutet aber regelmässig eine höhere Umweltbelastung.

Die nun vorgeschlagene Bemessungsgrundlage, die für leichte Motorwagen auf dem Hubraum und dem Gesamtgewicht basiert beziehungsweise für Lastwagen und Gesellschaftswagen inklusive Anhänger neu einen Wechsel von der Nutzlast zum Gesamtgewicht vorsieht, trägt einer umwelt- und energiepolitischen Besteuerung Rechnung. Was bedeutet dies konkret? Für leichte Motorwagen wird wie bis anhin eine unveränderte Hubraumsteuer erhoben. Dazu kommt ein Zuschlag von 40, 80 oder bei sehr grossen Fahrzeugen 120 Franken je nach Gesamtgewicht des Fahrzeugs und das pro Jahr. Das ist nun wirklich nicht sehr viel und kann kaum mit einer 20-prozentigen Erhöhung des ZVV gleichgesetzt werden. Für Lastwagen schlägt der Regierungsrat einen Wechsel von der Nutzlastbesteuerung zur Gesamtgewichtbesteuerung vor. Damit bewegen wir uns etwa in der Mitte der Rangliste der Kantone, also auch hier keine überrissene Gesamtbesteuerung pro Jahr. Die neuen Ansätze werden ebenfalls so bemessen, dass der Gesamtertrag bei unverändertem Fahrzeugbestand um etwa 20 Prozent höher ausfallen wird. Insgesamt erwarten wir damit Mehreinnahmen von rund 50 Millionen Franken.

Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat am 2. Februar 2000 beantragt, besonders verbrauchsarme Fahrzeuge während vier Jahren ab Inkrafttreten der Gesetzesänderung mit einem Steuerrabatt von 50 Prozent zu belohnen. Die vorberatende Kommission ging einen Schritt weiter und forderte für besonders umweltschonende Motorfahrzeuge eine Reduktion der Verkehrsabgaben um maximal 50 Prozent. Dabei sind insbe-

sondere Verbrauchswerte und Schadstoffimmissionen zu berücksichtigen. Die Steuerermässigung wäre nicht befristet. Der Kommissionsvorschlag fand die Unterstützung des Regierungsrates. Sie sehen daran auch, dass eine intensive Diskussion stattgefunden hat und dass der Regierungsrat jederzeit bereit war, hier mitzuziehen, die Vorstösse entgegenzunehmen, die Diskussion mitzuführen und schliesslich dem Kantonsrat einen Vorschlag zur Diskussion zu stellen, der ein Konsens bedeutet und der mehrheitsfähig sein kann. Diese Neuerung trägt auch der rasch fortschreitenden technischen Entwicklung sehr gut Rechnung. Der Regierungsrat könnte auf dieser Gesetzesgrundlage die nötigen Anreize schaffen, um den Kauf umweltschonender Fahrzeuge zu fördern.

Zum Rückweisungsantrag der Kommission: Mit einer Rückweisung der Vorlage wird eine verursachergerechte Besteuerung der Motorfahrzeuge nicht nur weiter verzögert, die Rückweisung ist auch aus rechtlicher Sicht fragwürdig. Am 9. Januar 2001 hiess die KEVU einen Rückweisungsantrag mit 9 : 6 Stimmen gut, verbunden mit der Forderung, der Regierungsrat solle eine neue Vorlage vorlegen «unter Einbezug von allgemeinen Staatsmitteln zur Entschuldung des Strassenfonds». In Paragraf 28 Absatz 4 des Strassengesetzes heisst es unter dem Randtitel «Strassenfonds» wörtlich: «Soweit die Mittel nicht ausreichen, kann der Kantonsrat mit dem Voranschlag zusätzliche Einlagen aus dem allgemeinen Staatsgut bewilligen.» Die Kompetenz zur Einlage von allgemeinen Staatsmitteln in den Strassenfonds liegt beim Kantonsrat. Der Kantonsrat kann von sich aus im Rahmen der Budgetdebatte über die Einlage allgemeiner Staatsmittel in den Strassenfonds befinden. Eine Rückweisung der Verkehrsabgabenvorlage an den Regierungsrat ist deshalb absolut nicht nötig. Die Budgethoheit kommt dem Kantonsrat zu.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage des Regierungsrates gemäss Antrag vom 2. Februar 2000 unter Berücksichtigung des von der KEVU formulierten Änderung des Paragrafen 10 einzutreten und von der Rückweisung abzusehen.

*Regierungsrätin Dorothee Fierz:* Regierungspräsidentin Rita Fuhrer hat Ihnen dargelegt, dass die Regierung an den Grundsätzen der Verkehrsabgabenvorlage festhält. Die Regierung findet noch heute die Bemessung und die Art und Weise der Erhöhung sachgerecht. Wir haben also keine Gründe, auf unsere Vorlage zurückzukommen.



Dennoch halte ich fest: Die heutige Diskussion der Vorlage 3753a hat uns einen massiven Schritt vorwärts gebracht. Es ist das erste Mal, dass ich mit Ausnahme der Grünen Partei hier im Rat höre, dass man eine Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben will. Sogar die SVP hat dies heute klar gesagt. Da sind wir einen grossen Schritt weitergekommen. Die SVP möchte natürlich, dass wir die Mittelverwendung der zusätzlichen Abgaben nicht für die Sanierung des Strassenfonds benützen, sondern wirklich dem Bau und dem Unterhalt der Strasseninfrastrukturanlagen zukommen lassen. Das ist ein Auftrag, der uns heute mit der Rückweisung offensichtlich erteilt wird. Ich habe aber nicht mehr gehört, dass man sich grundsätzlich gegen eine Erhöhung wehrt. Das ist ein politischer Fortschritt, für den ich mich bedanke.

Zum Postulat Kantonsrats-Nummer 350/2000: Adrian Bergmann, Sie haben Recht. Es ist eine sehr knappe Antwort des Regierungsrates. Doch wir gehen davon aus, dass der Kantonsrat über die regierungsrätliche Antwort zur Motion Kantonsrats-Nummer 188/2000 noch verfügt und dass auch die ausführlichen Protokolle der Budgetdebatte vom Dezember 2000 noch in Ihren Akten sind, sodass wir nicht alles wiederholen wollten. Wir haben keine neuen Argumente, weshalb wir uns gegen die Verwendung allgemeiner Staatsmittel wehren. Regierungspräsidentin Rita Fuhrer hat gesagt, wo die Kompetenz für Einmaleinlagen liegt, nämlich nicht bei der Regierung, sondern beim Parlament. Die Regierung hat noch heute die Priorität der Haushaltsanierung, des Schuldenabbaus und nicht der beliebigen Einlage allgemeiner Staatsmittel in den Strassenfonds.

Einen Vorwurf weise ich zurück, Adrian Bergmann. Sie sagen, mit Scheinvorlagen würden wir eine Vernebelung der Situation machen. Mit den Scheinvorlagen haben Sie das IVM angesprochen und die Priorisierung unserer Bauvorhaben. In einer Zeit unglaublich vieler Begehrlichkeiten und knapper finanzieller Mittel gibt es nur eine Möglichkeit, nämlich eine klare Priorisierung und die Erarbeitung eines Finanzierungs- und Realisierungskonzepts. Aus diesem Grund ist die Regierung bereit, das Postulat entgegenzunehmen, das dieses Realisierungs- und Finanzierungskonzept verlangt. Es hat nichts damit zu tun, dass wir hier Entgegennahme signalisiert haben, weil es ein FDP-Postulat ist, sondern weil es ein Auftrag ist, den wir bereits eingeleitet haben, unabhängig von diesem Postulat.

Ich bitte Sie, das Postulat Kantonsrats-Nummer 350/2000 nicht zu unterstützen, aber das Postulat Kantonsrats-Nummer 351/2000 zu überweisen.

*Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf):* Ich staune, woher Regierungsrätin Dorothee Fierz ortet, dass in diesem Rat ein Fortschritt vorgegangen ist. Seit ich mich erinnere, seit 1987, waren die Fronten immer dieselben. Alle waren für eine Verkehrsabgabenerhöhung ausser die Grünen und die Autopartei. Das Volk hat immer Nein gesagt. Das Volk ist bei seiner Meinung geblieben und wird es auch bleiben. Die einzige, die vielleicht in Ihrem Sinn und zu unserem Bedauern einen kleinen Fortschritt gemacht hat, ist die SP, die vor rund 15 Jahren noch mit uns gegen eine Verkehrsabgabenerhöhung war. Die SP kippt heute teilweise, weil sie den vermeintlich höheren Geldbedarf sieht, obwohl der Strassenfonds vor 15 Jahren in einem deutlich schlechteren Zustand war als heute. Das muss Regierungsrätin Dorothee Fierz auch zugeben. So gut wie heute stand der Strassenfonds seit mindestens zehn Jahren nicht mehr, was nicht heisst, dass für all die Projekte, die die Bürgerlichen gerne hätten, natürlich noch mehr Geld nötig wäre. Dazu werden wir weiterhin keine Hand bieten.

*Adrian Bergmann (SVP, Meilen):* Vielleicht haben Sie mich überhört. Ich zitiere nochmals: «Die SVP-Fraktion kann deshalb dem Verkehrsabgabengesetz nicht zustimmen.»

*Abstimmung zu Traktandum 5*

**Der Kantonsrat lehnt den Antrag Gabriele Petri auf Nichteintreten auf die Vorlage mit 132 : 13 Stimmen ab.**

*Schlussabstimmung zu Traktandum 5*

**Der Kantonsrat stimmt dem Rückweisungsantrag der KEVU mit 95 : 47 Stimmen zu.**

Die Vorlage 3753a ist zurückgewiesen.

*Schlussabstimmung zu Traktandum 11*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 66 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.**

*Schlussabstimmung zu Traktandum 12*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 107 : 15 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.**

Die Geschäfte 5, 11 und 12 sind erledigt.

## Verschiedenes

### *Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*

- **Realisierung von zusätzlichen Parkplätzen auf dem Areal des Kantonsspitals Winterthur im Zusammenhang mit der Vorlage 3804 bei der gesamthaft für Unterhalt und Ausbau ca. 110 Millionen Franken investiert werden**  
Motion *Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard)* und *Ernst Meyer (SVP, Andelfingen)*
- **Parkplätze beim Kantonsspital Winterthur**  
Dringliches Postulat *Inge Stutz-Wanner (SVP, Marthalen)* und *Werner Schwendimann (SVP, Oberstammheim)*
- **Nutzung der Überdeckung A3, Entlisbergeinschnitt**  
Postulat *Thomas Heiniger (FDP, Adliswil)* und *Martin Vollenwyder (FDP, Zürich)*
- **Fachhochschule für die Berufe des Gesundheitswesens**  
Postulat *Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a. A.)*
- **Realisierungs- und Finanzierungskonzept Strasseninfrastruktur**  
Postulat *Ueli Keller (SP, Zürich)* und *Ruedi Lais (SP, Wallisellen)*
- **Änderung des Gesetzes über die Kantonalbank**  
Parlamentarische Initiative *Alfred Heer (SVP, Zürich)* und *Ernst Schibli (SVP, Otelfingen)*
- **Gesuch der Unique Zurich Airport um Erteilung einer neuen Betriebskonzession für den Flughafen Zürich**  
Interpellation *Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang)*, *Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf)* und *Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden)*
- **Auswirkungen des SAir-Debakels auf den Kanton Zürich**  
Dringliche Anfrage *Bernhard Egg (SP, Elgg)*, *Peter Reinhard (EVP, Kloten)* und *Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang)*
- **Gemeinde Dinhard, Trottoir Seuzacherstrasse S-1, innerorts Eschlikon**  
Anfrage *Lorenz Habicher (SVP, Zürich)*
- **Gemeindeautonomie bei der Verwendung der Gewinnanteile der Zürcher Kantonalbank**  
Anfrage *Otto Halter (CVP, Wallisellen)*

- **Unterrichtsassistenten und -assistentinnen an den Zürcher Schulen für Pflegeberufe**  
*Anfrage Christoph Schürch (SP, Winterthur) und Susanna Rusca Speck (SP, Zürich)*
- **Finanzierung der Sanierung Hardbrücke, Zürich**  
*Anfrage Willy Furter (EVP, Zürich) und Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen)*

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

Zürich, den 19. März 2001

Die Protokollführerin:  
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 9. April 2001.