



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

173. Sitzung, Montag, 18. November 2002, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Thomas Dähler (FDP, Zürich)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antwort auf eine Anfrage
 - *Hochwasserrückhaltebecken in Illnau*
KR-Nr. 244/2002..... Seite 14246
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 14248*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage Seite 14250*

2. Erwahrung der Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 22. September 2002

Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom
26. September 2002

KR-Nr. 287/2002 *Seite 14250*

3. Jahresbericht 2001 der Römisch-katholischen Zentralkommission des Kantons Zürich

Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom
3. Oktober 2002

KR-Nr. 227/2002 *Seite 14253*

4. Jahresbericht der Evangelisch-reformierten Landeskirche des Kantons Zürich für das Jahr 2001

Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom
3. Oktober 2002

KR-Nr. 228/2002 *Seite 14255*

- 5. Aufhebung der Bewilligung eines Kredites für den Bau einer kombinierten Gas- und Dampfturbinenanlage (Kombianlage) im Heizkraftwerk Aubrugg (Reduzierte Debatte)**
 Antrag des Regierungsrates vom 24. Oktober 2001 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 19. März 2002 **3905** Seite 14280
- 6. Umweltverträgliche KVA-Rückstände durch ergänzende Verfahren an bestehenden Verbrennungsanlagen (Reduzierte Debatte)**
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 8. Januar 2002 zum Postulat KR-Nr. 221/1998 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 19. März 2002 **3927** Seite 14288
- 7. Gesamtverkehrskonzept**
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 23. Januar 2002 zum Postulat KR-Nr. 146/1998 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 27. August 2002 **3936**
 (gemeinsame Behandlung mit der Vorlage 3980)..... Seite 14257
- 8. Integration Radwege in die Gesamtverkehrskonzeption**
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 12. Juni 2002 zum Postulat KR-Nr. 99/2000 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 3. September 2002 **3980**
 (Gemeinsame Behandlung mit der Vorlage 3936)..... Seite 14258
- 9. Vollzugsstopp von weiteren Landschaftsschutzmassnahmen im Kanton Zürich**
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 27. März 2002 zum Postulat KR-Nr. 30/2000 und gleich lautender Antrag der KPB vom 9. Juli 2002 **3958** Seite 14296

10. Ergänzung der allgemeinen Bauverordnung (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 15. Mai
2002 zum Postulat KR-Nr. 77/2000 und geänderter

Antrag der KPB vom 3. September 2002 **3976a** Seite 14306

Verschiedenes

- Gratulation zum 50. Geburtstag von Bruno Dobler . Seite 14250
- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Erklärung von Johann Jucker zum Votum von
Regula Ziegler-Leuzinger* Seite 14287

Geschäftsordnung

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich beantrage Ihnen, die Geschäfte 7 und 8 betreffend die Gesamtverkehrskonzeption und die Radwege vorzuziehen und vor den Traktanden 5 und 6 zu behandeln, damit der Volkswirtschaftsdirektor Ruedi Jeker anschliessend wieder verfügen kann. Den Rest des Tages werden wir uns ausschliesslich mit der Baudirektion befassen. Sie sind damit einverstanden.

Ferner beantrage ich Ihnen, das heutige Geschäft 23 abzusetzen und später zusammen mit dem Traktandum 68 gemeinsam zu behandeln, da die beiden Postulate die gleiche Materie, nämlich die A4 im Weinland, beschlagen, aber zu zwei verschiedenen Direktionen gehören. Sind Sie damit ebenfalls einverstanden? Sie haben so beschlossen.

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

1. Mitteilungen

Antwort auf eine Anfrage

Hochwasserrückhaltebecken in Illnau

KR-Nr. 244/2002

Ueli Annen (SP, Illnau-Effretikon) und Luc Pillard (SP, Illnau-Effretikon) haben am 26. August 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Die Überschwemmungen in Deutschland und Osteuropa haben uns ins Bewusstsein gebracht, wie zerstörerisch Wasser wirken kann. Auch wenn wir an den Oberläufen der Flüsse wohnen, so können Katastrophenereignisse doch auch bei uns wieder eintreten. Für die Gemeinde Illnau-Effretikon ist seit sehr langer Zeit ein Hochwasserrückhaltebecken im Gespräch, das inzwischen auch als Projekt im KEF konkretisiert worden ist. Die Ausführung allerdings lässt auf sich warten. Unseres Wissens wurden die ersten, bereits 2001 zu erledigenden Schritte noch nicht ausgeführt.

1. Sind erste Ergebnisse der Gefahrenkartierung für den Flusslauf der Kempt bereits vorhanden?
2. Ist der im KEF 2002 aufgestellte Zeitplan für das Rückhaltebecken Kempt noch aktuell? Wenn nein, warum wurde er verzögert und wie präsentiert sich die Planung aus heutiger Sicht?
3. Wie steht es konkret mit dem Projekt Bachausbau des Kemptnerbaches in Kempten? Sind hier auch Verzögerungen zu erwarten?
4. Ist der Regierungsrat bereit, diese Massnahmen im Lichte der heutigen, angesichts der Klimaveränderungen erhöhten Risiken vorzuziehen?
5. Wie verantwortet der Regierungsrat die in der Presse kolportierte Aussage, dass die bis jetzt jährlich für den Hochwasserschutz verwendeten Mittel drastisch gekürzt werden sollen?

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

Für die Kempt ist noch keine Gefahrenkartierung erarbeitet worden. Die gefährdeten Gebiete sind jedoch auf Grund der bisherigen Hochwasserereignisse bekannt. Die Kartierung von Hochwassergefahren

im Kanton Zürich wird nach einem Prioritätenplan durchgeführt. Gemäss diesem Plan ist vorgesehen, das Gebiet der Stadt Illnau-Effretikon parallel mit den Gemeinden Affoltern a.A. und Dielsdorf im Jahr 2003 zu bearbeiten. Die Vernehmlassung zu den Gefahrenkarten sollte bis Ende 2003 erfolgen können. Anschliessend werden die Karten festgesetzt.

Es wird nach wie vor angestrebt, den Zeitplan des Projekts für den Ausbau der Kempt zwischen Illnau und Fehraltorf, gemäss dem ein Baubeginn im Jahr 2006 vorgesehen ist, einzuhalten. Für das Hochwasserrückhaltebecken an der Kempt liegt bereits ein Vorprojekt vor. Mit den Grundeigentümern konnte bis heute allerdings noch keine einvernehmliche Lösung über den notwendigen Landerwerb erzielt werden. In Übereinstimmung mit dem Stadtrat Illnau-Effretikon wird im nächsten Jahr ein Vorlageprojekt ausgearbeitet und anschliessend aufgelegt. Falls gegen die Projektfestsetzung nach § 18 des Wasserwirtschaftsgesetzes (LS 724.11) Rechtsmittel ergriffen werden, könnte sich die Realisierung des Projekts verzögern.

Das Projekt für den Ausbau des Kemptnerbachs in Kempten/Wetzikon ist festgesetzt und der Kredit durch den Kantonsrat am 7. Dezember 1998 bewilligt (Vorlage 3648). Gegen das Projekt sind aber noch Einsprachen hängig. Sobald über diese entschieden ist, kann mit dem Detailprojekt und anschliessend mit dem Bau begonnen werden. Es wird mit einem Baubeginn im Jahr 2004 gerechnet.

Der Regierungsrat unterstützt grundsätzlich alle Massnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes. Die Baudirektion ist bestrebt, die Hochwasserschutzprojekte entsprechend der Gefährdungssituation zu realisieren. Gegenwärtig sind gesamthaft 58 Hochwasserschutzprojekte im kantonalen Hochwasserschutzkonzept enthalten. Bei sieben Projekten sind die Bauarbeiten im Gang. Fünf Projekte sind festgesetzt und stehen vor der Realisierung. Weitere 46 Projekte sind in Planung, einzelne davon stehen kurz vor der Auflage oder Festsetzung.

Der Einfluss der Klimaveränderung auf die Häufigkeit und Grösse von Hochwasserereignissen kann heute nur schwer abgeschätzt werden. Die Hochwasserereignisse im Osten Europas sind auf Niederschläge zurückzuführen, die äusserst selten auftreten. Die in den betroffenen Ländern gegenwärtig durchgeführte Auswertung der Hochwasserereignisse wird zusammen mit Hochwasserstudien der letzten Jahre in der Schweiz zeigen, ob die hydrologischen Grundlagen für

Hochwasserprojekte geändert werden müssen. Eine allenfalls erforderliche Praxisänderung wird in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Wasser und Geologie erfolgen. Die Projekte Kempt in Illnau und Kemptnerbach in Kempten werden angesichts der Dringlichkeit im Rahmen der kantonalen Hochwasserschutzplanung so rasch als möglich realisiert.

In seinem Bericht und Antrag vom 17. Juli 2002 zum Postulat KR-Nr. 392/2000 betreffend Einfrierung/Plafonierung der Ausgaben macht der Regierungsrat Vorschläge, wie das geforderte Ziel einer substanziellen Aufwandminderung erreicht werden könnte. In seiner Würdigung der Vorschläge kommt er zum Schluss, dass die Sparvorschläge einen einschneidenden Abbau staatlicher Leistungen bedingen würden. Damit wären untragbare Auswirkungen auf die Bevölkerung sowie auf den Wirtschafts- und Lebensraum Zürich verbunden. Der Regierungsrat

lehnt die Ausgabensenkung deshalb ab. Einmal mehr ist festzuhalten, dass sowohl die im Bericht vom 17. Juli 2002 (S. 28) enthaltenen Kürzungsvorschläge bei den Investitionen für Hochwasserschutzmassnahmen abzulehnen sind als auch die Reduzierung des Gewässerunterhalts, durch den die Abflusskapazitäten im Gerinne langfristig erhalten werden können.

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Gesetz über die Stromversorgung**
4015

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Bekämpfung der Schwarzarbeit und Schattenwirtschaft im Kanton Zürich**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 187/1998, 4016
- **Einführungsgesetz zur Arbeitslosenversicherung (Änderung)**
4017

Thomas Isler (FDP, Rüschtikon), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben: Entschuldigen Sie, dass ich darauf zurückkomme, aber Sie sind doch daran, die Vorlagen zuzuteilen. Die Vorlage 4015, das Gesetz über die Stromversorgung, haben Sie der KEVU zugewiesen. Habe ich das richtig verstanden? Ist das nicht falsch? Da sind doch mindestens zwei Mitglieder zugleich Mitglieder des Verwaltungsrates der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ). Ist das sinnvoll?

Ratspräsident Thomas Dähler: Die Geschäftsleitung hat die Frage diskutiert, ob man es einer Spezialkommission oder der KEVU zuleiten soll, und hat sich dafür entschieden, das Geschäft der KEVU zuzuweisen. Stellen Sie einen anderen Antrag?

Thomas Isler (FDP, Rüschtikon): Nein.

Zuweisung an die Finanzkommission:

- **Bewilligung von Nachtragskreditbegehren für das Jahr 2002, III. Serie**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat, 4020

Zuweisung an die Geschäftsprüfungskommission:

- **Fristerstreckung für Berichterstattung und Antragstellung zum Postulat KR-Nr. 339/2000 betreffend Deregulierung des Apothekergewerbes**
Beschluss des Kantonsrates, 4022

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Verselbstständigung der kantonalen Krankenhäuser**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zur Motion KR-Nr. 327/1998, 4023

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Bewilligung eines Objektkredites für die Ausarbeitung des Ausführungsprojektes mit Umweltverträglichkeitsbericht zum Bau**

**der Zürcher Oberlandautobahn A53, Abschnitt 3, Anschluss
Uster-Ost bis Kreisel Betzholz (Hinwil)**

Beschluss des Kantonsrates, 4024

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 170. Sitzung vom 28. Oktober 2002, 14.30 Uhr
- Protokoll der 171. Sitzung vom 4. November 2002, 8.15 Uhr.

Gratulation zum 50. Geburtstag von Bruno Dobler

Ratspräsident Thomas Dähler: Heute vor dreissig Jahren hat im Unterland ein junger Mann seinen zwanzigsten Geburtstag gefeiert. Und er ist damit volljährig geworden. Er wurde aktiv und passiv wahlberechtigt. Dieser junge Mann hat später einmal das Kunststück fertig gebracht, ohne eine Partei im Hintergrund, nur mit seinem eigenen Namen als Programm, als Mitglied des Kantonsrates wiedergewählt zu werden.

Ich gratuliere Bruno Dobler herzlich zu seinem Fünzigsten, wünsche ihm privat, persönlich und beruflich ganz herzlich alles Gute und bitte Sie um Verständnis, wenn ich die Überbringung der politischen Glückwünsche seiner Fraktion überlasse. (*Heiterkeit.*)

**2. Erwahrung der Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung
vom 22. September 2002**

Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 26. September 2002

KR-Nr. 287/2002

Hans Rutschmann (SVP, Rafz), Präsident des Geschäftsleitungsausschusses Wahlen und Abstimmungen: Am 22. September dieses Jahres fanden zwei kantonale Abstimmungen statt. Erstens das Gesetz über die Registrierung gleichgeschlechtlicher Paare und zweitens die

Volksinitiative für eine geringere Besteuerung der Seniorinnen und Senioren. Das Gesetz über die Registrierung gleichgeschlechtlicher Paare wurde mit 239'328 Ja gegen 142'356 Nein deutlich angenommen.

Bei der zweiten Abstimmung, der Volksinitiative für eine geringere Besteuerung der Seniorinnen und Senioren, stimmten 193'258 Stimmbürgerinnen und Stimmbürger dafür, 188'613 dagegen. Diese Vorlage wurde somit mit einer Differenz von zirka 4600 Stimmen angenommen. Der Ausschuss Wahlen und Abstimmungen der Geschäftsleitung hat die Protokolle der Gemeinden durchgesehen und stichprobenartig die Ergebnisse geprüft. Unstimmigkeiten wurden lediglich in der Gemeinde Hausen am Albis festgestellt. Hier wurde von der Gemeindeverwaltung irrtümlicherweise am Donnerstag vor der Abstimmung die separate Wahlurne mit den vorzeitig brieflich eingegangenen Stimm- und Wahlzetteln geleert und die noch in den Stimmzettelcouverts verpackten Unterlagen geschreddert. Gleichzeitig wurden auch die Stimm- und Wahlzettel des letzten Urnenganges vom 2. Juni 2002 vernichtet. Offensichtlich wurden die ausgezählten Stimmzettel des Urnenganges vom Juni wieder in die Wahlurnen zurückgelegt und so aufbewahrt. Nachdem der Schreiber die Panne bemerkte, wurde allen Stimmberechtigten, deren Abstimmungsmaterial für die Septemberabstimmung vernichtet wurde, mit einem persönlichen Brief über das Missgeschick informiert. Die Betroffenen wurden eingeladen, neue Stimmzettel auszufüllen.

Total wurden 357 Stimmzettelcouverts für die Abstimmung vom September geschreddert. 178 Stimmberechtigte haben dann ihre Stimme ein zweites Mal in der Gemeindeverwaltung abgegeben. 179 Stimmberechtigte haben das Stimmrecht kein zweites Mal ausgeübt. Diese Stimmen waren somit durch die Entsorgungsübung der Verwaltung verloren.

Diese Panne ist nicht nur ärgerlich, sie ist für mich auch unverständlich. Allerdings konnten die 179 verlorenen Stimmen in Hausen den Ausgang der beiden kantonalen Abstimmungen nicht entscheidend beeinflussen. Ich beantrage Ihnen deshalb namens der Geschäftsleitung, die Ergebnisse der Volksabstimmung vom 22. September 2002 zu erwahren.

Ich gehe davon aus, dass in der Gemeinde Hausen am Albis nach dieser peinlichen Panne die notwendigen Lehren gezogen wurden und die ausgezählten Stimmzettel in Zukunft besser aufbewahrt werden.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 130 : 0 Stimmen, dem Antrag der Geschäftsleitung zuzustimmen.

Beschluss der Geschäftsleitung des Kantonsrates über die Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 22. September 2002

(vom 26. September 2002)

Die Geschäftsleitung des Kantonsrates hat in die Zusammenstellung des Statistischen Amtes über die Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 22. September 2002 Einsicht genommen.

Daraus ergibt sich:

Zahl der Stimmberechtigten	790 348
Eingegangene Stimmzettel 1	393 322
Eingegangene Stimmzettel 2	392 177

1. Gesetz über die Registrierung gleichgeschlechtlicher Paare

Annehmende Stimmen.	239 328
Verwerfende Stimmen	142 356
Ungültige Stimmen	2 822
Leere Stimmen	8 816

2. Volksinitiative «Für eine geringere Besteuerung der Seniorinnen und Senioren»

Annehmende Stimmen.	193 258
Verwerfende Stimmen	188 613
Ungültige Stimmen	2 829
Leere Stimmen	7 477

Demnach fasst die Geschäftsleitung des Kantonsrates folgenden Beschluss:

I. Die Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 22. September 2002 sind im Amtsblatt zu veröffentlichen.

Allfällige Beschwerden gegen die Gültigkeit der Abstimmung sind innerhalb von 30 Tagen bei der Geschäftsleitung des Kantonsrates einzureichen (§§ 123 ff. des Gesetzes über die Wahlen und Abstimmungen in Verbindung mit § 22 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes).

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Jahresbericht 2001 der Römisch-katholischen Zentralkommission des Kantons Zürich

Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 3. Oktober 2002

KR-Nr. 227/2002

Ratspräsident Thomas Dähler: Zu diesem Geschäft begrüsse ich den Präsidenten der Zentralkommission Doktor René Zihlmann.

Eintreten auf die Vorlage ist obligatorisch.

Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil), Präsidentin der Geschäftsprüfungskommission: In Stellvertretung von Gustav Kessler verlese ich Ihnen den Bericht der GPK zum Jahresbericht 2001 der Römisch-katholischen Zentralkommission des Kantons Zürich.

Aus dem Bericht können folgende drei Schwerpunkte herausgenommen werden. Erstens Kirche mit Menschen auf dem Weg, zweitens Vernehmlassung zum neuen Verhältnis von Kirche und Staat und drittens gefestigte Finanzsituation.

Kirche mit Menschen auf dem Weg. Am Anfang zeigt der Bericht mit Bildern und Texten Begegnungen zwischen den Kirchen und Menschen, die auf dem Weg sind – an Kreuzungen und persönlichen Weggabelungen. Mit verschiedenen neuen Einrichtungen will die Kirche zu den Menschen hin gehen. In schwierigen Lebenssituationen

Einzelner oder von Gemeinschaften will sie vor Ort sein und Hilfe bieten.

Vernehmlassung zum neuen Verhältnis von Kirche und Staat. Am Reformprozess wurde intensiv weiter gearbeitet. Die Körperschaft war bis Ende Juni 2001 aufgefordert, die Vernehmlassung abzugeben. Die Kirchgemeinden des Kantons Zürich signalisierten eine breite Zustimmung zum eingeschlagenen Reformkurs. In der Vernehmlassungsantwort wurde im Besonderen auf die Zusicherung der Fortführung des finanziellen Engagements des Staates für das gesamtgesellschaftliche Wirken hingewiesen.

Gefestigte Finanzsituation. Einmal mehr kann ein guter Abschluss vorgelegt werden. Mit einem Ertragsüberschuss von rund 9 Millionen Franken kann das Eigenkapital auf 31 Millionen Franken aufgestockt werden. Damit konnte Schuldenfreiheit erreicht werden. Trotz der Mehrerträge wurden die Budgetziele recht genau eingehalten. Auch bei dieser guten Finanzsituation will man die vorhandenen Mittel sorgfältig und zielbewusst für bisherige und neuen Aufgaben einsetzen. Weiter ist zu erwähnen: Der konfessionell kooperative Religionsunterricht «KOKORU» an der Oberstufe der Volksschule soll neu gestaltet werden. In der Vernehmlassung zuhanden der Bildungsdirektion wird vorgeschlagen, das Fach neu «Kulturen und Religionen» zu benennen. Die Professionalität der Lehrpersonen soll durch Integration des Faches in das Ausbildungskonzept der Pädagogischen Hochschule sichergestellt werden. Die Fremdsprachigenseelsorge muss auf Grund eines Synodenvorstosses eine Situationsanalyse «Fremdsprachigenseelsorge» erarbeiten. Diese soll nicht nur die jetzige Situation analysieren, sondern auch strategische Leitlinien und einen mehrjährigen Aktionsplan für die Fremdsprachigenseelsorge im Kanton Zürich erarbeiten.

Die ökumenische Polizeiseelsorge war in einer ersten Phase für städtische Polizei und Feuerwehrangehörige eingesetzt. Im Verlaufe des Sommers zeigte auch die Kantonspolizei Interesse, und die Direktion für Soziales und Sicherheit war bereit, sich an den Kosten zu beteiligen. Die Polizeiseelsorge ist im Alltag der Polizeiorgane und Notfalldienste sehr präsent.

Ein Haus der Stille in den Gebäulichkeiten der ehemaligen psychiatrischen Klinik Rheinau einzurichten, wurde mit einem Grundsatzentscheid des Regierungsrates gefestigt. Es soll ein Haus der Stille und der Begegnung werden und allen Menschen offen stehen. Mit der Er-

richtung einer Stiftung ist auch die Finanzierung zum grossen Teil gesichert. Mit dem Synodenentscheid für den Projektierungskredit für einen harmonischen Umbau wurde der erste Schritt zur Nutzung der ursprünglichen religiös-kulturellen Ausrichtung getan.

Der Umzug der Paulus Akademie nach Winterthur wurde mit der Ablehnung des Kaufes der Liegenschaft Volkshaus hinfällig.

Das Pfarrblatt «Forum» wird nach einer dreijährigen Pilotphase definitiv allen katholischen Haushalten unentgeltlich zugestellt. Für eine Auflage von rund 173'000 Exemplaren wird ein jährlicher Beitrag von 3,5 Millionen Franken gesprochen.

Im Personalbereich wird der Konfliktbewältigung besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Einerseits wurde die Broschüre «Konfliktbewältigung» in den Kirchgemeinden und Pfarreien herausgegeben. Sie hat die Themen Mobbing, sexuelle Belästigung und sexuelle Ausbeutung zum Inhalt. Auf der anderen Seite wurde der Schaffung einer Personal-Ombudsstelle zugestimmt. Eine geeignete Persönlichkeit wird noch gesucht.

Dem Präsidenten und den Mitgliedern der Zentralkommission gehört der Dank für ihren Einsatz in der kirchlichen Arbeit. Nicht vergessen werden dürfen aber auch die unzähligen freiwilligen Helferinnen und Helfer, die ohne viel Aufhebens zum Teil während Jahren einen enormen und wertvollen Dienst an der Gemeinschaft leisten. Ihnen gehört unser besonderer Dank und unsere Anerkennung. Im Namen der GPK beantrage ich Ihnen Kenntnisnahme und Genehmigung des Berichts 2001 der Zentralkommission.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 111 : 0 Stimmen, den Jahresbericht 2001 der Römisch-katholischen Zentralkommission des Kantons Zürich zu genehmigen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich danke Doktor René Zihlmann für sein Erscheinen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Jahresbericht der Evangelisch-reformierten Landeskirche des Kantons Zürich für das Jahr 2001

Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 3. Oktober 2002

KR-Nr. 228/2002

Ratspräsident Thomas Dähler: Zu diesem Geschäft begrüsse ich den Präsidenten des Kirchenrates, Pfarrer Ruedi Reich.

Eintreten auf die Vorlage ist obligatorisch.

Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil), Präsidentin der Geschäftsprüfungskommission: Im Anschluss an die Genehmigung des Berichts durch die Kirchensynode erfolgt nach Paragraf 4 des Kirchengesetzes die Zustellung an Regierung und Kantonsrat. Auch wir haben den Jahresbericht 2001 der Evangelisch-reformierten Landeskirche des Kantons Zürich zu genehmigen, da er insbesondere auch Auskunft über die Verwendung der staatlichen Beiträge in der Kirchenrechnung gibt.

Ich möchte die Ausführungen der GPK unter das Stichwort «Kirche und Staat – eine zeitgemässe Partnerschaft» stellen. Auch das Kirchenjahr 2001 war wieder stark durch die anstehenden Reformen geprägt, deren Ziel es ist, die Partnerschaft zwischen Kirche und Staat neu zu gestalten. Die breit angelegte kircheninterne Vernehmlassung zum Kirchengesetz und Verfassungsartikel samt Auswertung Bericht und Antrag an die Kirchensynode und die abschliessende Beratung im Kirchenparlament beanspruchte die ganze erste Jahreshälfte. Die Vernehmlassungsantwort konnte aber dem Regierungsrat fristgerecht auf Mitte Jahr zugestellt werden.

Neue Kirchenordnung: Obwohl die Beratung im Kantonsrat und die Volksabstimmung über die Kirchenvorlagen noch ausstehen, hat sich der Kirchenrat entschieden, schon jetzt die umfassenden Vorarbeiten für eine neue Kirchenordnung an die Hand zu nehmen. Sollte die Vorlage im Kantonsrat starke Änderungen erfahren, müsste sich die Landeskirche wieder neu positionieren. Nicht nur die Beurteilung der Verhältnisse zwischen Kirche und Staat hat sich verändert. Auch die Kirche selber hat sich gewandelt. Um dem gesellschaftlichen und kirchlichen Wandel Rechnung zu tragen, sollen wichtige Teilbereiche des kirchlichen Lebens neu geregelt werden. Hier stehen Neuerungen rund um die Berufsbilder, die Gemeindeleitung, das Personalrecht

und die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit zur Diskussion. Da wird Altbekanntes in Frage gestellt und nach neuen Perspektiven gesucht. Das verunsichert und löst Ängste aus. Der Weg zur innerkirchlichen Reform beansprucht noch einige Zeit.

Unerwartet ist Kirchenrat Ulrich Frei am 9. Dezember 2001 im Amt verstorben. Seit seiner Wahl 1999 führte er das Ressort Gemeindedienste mit grossem Engagement. Die Zürcher Landeskirche verlor mit ihm eine vielseitige Persönlichkeit und ist ihm für das Geleistete zu Dank verpflichtet.

Jahresrechnung 2001: Die Rechnung weist einen leicht negativen Abschluss auf. Bei einem Gesamtertrag von knapp 45,5 Millionen Franken und einem Gesamtaufwand von rund 45,8 Millionen Franken schliesst die Rechnung mit einem Aufwandüberschuss von 296'422 Franken ab. Dieser Ausgabenüberschuss wird nun dem Eigenkapital belastet. Gegenüber dem Budget bedeutet dies aber eine Verbesserung von gut 400'000 Franken. Als Revisionsstelle amtierte die Finanzkontrolle des Kantons Zürich. Gemäss ihrer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung Gesetz und Verordnungen.

Zum Schluss danke ich den kirchlichen Organen für ihr Engagement im Dienste der Gesellschaft. In den Dank eingeschlossen sind all die unzähligen Helferinnen und Helfer, die sich in allen Gemeinden meist ehrenamtlich zur Verfügung stellen und damit der Öffentlichkeit ein Stück Lebensqualität schenken.

Im Namen der GPK beantrage ich dem Rat, den Jahresbericht 2001 der Evangelisch-reformierten Landeskirche des Kantons Zürich zu genehmigen und danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 124 : 0 Stimmen, den Jahresbericht 2001 der Evangelisch-reformierten Landeskirche des Kantons Zürich zu genehmigen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich wünsche den beiden Vertretern der Kirchen einen schönen Tag und alles Gute.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Gesamtverkehrskonzept

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 23. Januar 2002 zum Postulat KR-Nr. 146/1998 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 27. August 2002 **3936**

(gemeinsame Behandlung mit der Vorlage 3980)

8. Integration Radwege in die Gesamtverkehrskonzeption

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 12. Juni 2002 zum Postulat KR-Nr. 99/2000 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 3. September 2002 **3980**

(gemeinsame Behandlung mit der Vorlage 3936)

Ratspräsident Thomas Dähler: Wir haben am 30. September 2002 beschlossen, diese beiden Geschäfte gemeinsam in Freier Debatte zu beraten und dann getrennt darüber abzustimmen.

Das erste der beiden Postulate, Kantonsrats-Nummer 146/1998, untersteht noch dem alten Kantonsratsrecht, da es vor dem 31. Mai 1999 überwiesen wurde.

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Ein neues Wort scheint sich in unser Vokabular einzunisten: Gesamtverkehr. Wo liegt der Unterschied zwischen Verkehr und Gesamtverkehr? Es gibt eigentlich keinen. Und trotzdem scheint es den Verkehrssachverständigen ein Anliegen zu sein, sich nicht nur über den simplen Verkehr, sondern über den Gesamtverkehr zu äussern. Es gibt wohl zwei Gründe, die dazu führen. Einerseits wurde mit neuesten Untersuchungen erkannt, dass der Langsamverkehr – damit ist nicht der Autoverkehr im Stau, sondern der Velo- und Fussverkehr gemeint – viel bedeutender ist, als bisher angenommen wurde. Und wenn man bis anhin von Verkehr sprach, meinte man gemeinhin den Autoverkehr und den öffentlichen Verkehr. Der Langsamverkehr und auch der Luftverkehr wurden selten mit gemeint. Mit dem Begriff des Gesamtverkehrs will man ausdrücklich darauf hinweisen, dass alles gemeint ist, was da an Mobilität sich so tut. Andererseits – und das ist wohl das Hauptmotiv – will man mit dem Beg-

riff des Gesamtverkehrs verdeutlichen, dass es alle Verkehrsträger braucht, dass man eine Gesamtschau über die Mobilität vornehmen und die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen will. Der Regierungsrat nimmt dieses Anliegen in seiner Gesamtverkehrskonzeption auf. Der Bericht zum Postulat – es stammt aus dem Jahre 1998 – stellt einen Zwischenbericht dar über den gegenwärtigen Stand der Gesamtverkehrskonzeption. Und er erlaubt dem Kantonsrat heute, hierzu Stellung zu nehmen.

Eine interessante Interpretation des Begriffs Gesamtverkehr wurde der Kommission anlässlich der Sitzung vom 27. August 2002 präsentiert. Die nachhaltigen Verkehrskriterien seien die drei gleichwertigen Interessen in den Kreisen der Ökologie, der Wirtschaft und der Gesellschaft. Da gibt es Synergien, aber auch Spannungsfelder. Synergien ergeben sich beispielsweise bei dem Anspruch der Gesellschaft auf gute Luftqualität und wenig Lärmbelastung und der Förderung des öffentlichen Verkehrs. Ein Spannungsfeld besteht im gesellschaftlichen Anspruch der Individualität mit jenem der Ressourcenschonung. Es gäbe viele solche Beispiele.

Der Bericht des Regierungsrates über den Stand der Dinge ist aufschlussreich, umfassend und gibt die Basis zu einer breiten Diskussion. Festzuhalten ist Folgendes:

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs haben wir die Instrumente und die Grundlagen für eine Weiterentwicklung. Wir haben die S-Bahn-Vision, beschliessen den Rahmenkredit und die Strategie des Zürcher Verkehrsverbunds ZVV, kennen den Finanzbedarf und haben die notwendigen Finanzierungsinstrumente.

Beim motorisierten Individualverkehr (MIV) ist ebenfalls einiges vorhanden. Die Finanzierung über den Strassenfonds ist geregelt, wenn dies auch unterschiedlich beurteilt wird. Wir haben mit dem Strassenbauprogramm ein mehr oder weniger taugliches Planungsinstrument. Wir haben eine Strategie für die Hochleistungsstrassen, eine Prioritätenliste für die Ortsumfahrungen und verschiedene Zweckmässigkeitsbeurteilungen von Megaprojekten. Es scheint, dass im Bereich des MIV mit viel Energie an zweckmässigen Instrumenten gearbeitet wird.

Beim langsamen Individualverkehr (LIV) haben wir eine gesicherte Finanzierung für die Radwege und eine entsprechende Planung, sonst eigentlich nichts.

Und last but not least: Beim Luftverkehr – ich möchte es mal so sagen – sind diverse Diskussionen im Gange.

Als Allerletztes wäre noch der Güterverkehr zu nennen, der mit Ausnahme des Langsamverkehrs eine Querschnittsaufgabe über alle Verkehrsträger darstellt und bei dem der Kanton nur beschränkte Einflussmöglichkeiten hat.

In der Kommission war man sich einig in der Forderung nach einem guten Mobilitätsangebot oder eben nach einer intakten Gesamtverkehrsstruktur, welche für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich von grosser Bedeutung ist. Schwieriger wird die Frage des wesensgerechten Verkehrsmiteinsatzes. Der Regierungsrat hält in seinen allgemeinen Grundsätzen ein bemerkenswertes Ziel fest: Mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses soll vom öffentlichen Verkehr übernommen werden. Von den Zuwachsberechnungen ausgenommen wird der Langsamverkehr. Trotzdem, das ist ein stolzes Ziel und es wurde in der Kommission nicht in Frage gestellt. Weitere Grundsätze stellen die Förderung der kombinierten Mobilität und die lange Lebensdauer der Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger dar. Die Vorgaben für die einzelnen Bereiche aufzuzählen, würde zu weit führen. Ich versuche ein paar wichtige Punkte herauszugreifen.

Der öffentliche Verkehr soll gefördert und gestärkt werden, wo seine Vorzüge gegenüber dem Individualverkehr zum Tragen kommen. Das ist allgemein bei den grossen Verkehrsströmen der Fall. Bei den Verbindungen europäischer Metropolen will der Regierungsrat durch Hochgeschwindigkeitszüge zusätzliche Anstrengungen vornehmen. Beim MIV setzt der Regierungsrat in seinem Bericht in erster Linie auf die Sicherheit und die Funktionsfähigkeit. Mit gezieltem Ausbau und der Optimierung der Leistung der vorhandenen Infrastruktur – Stichwort IVM – will er eine zukunfts- und leistungsfähige Infrastruktur erstellen. Der MIV soll vor allem in dicht besiedelten Räumen und für kurze Distanzen gefördert werden. Der Gütertransport soll nach Möglichkeit auf der Schiene erfolgen und mit einer zukunftsgerichteten Flughafenpolitik sollen die berechtigten Schutzbedürfnisse mit der für das ganze Land wichtigen Funktion der interkontinentalen Drehscheibe abgewogen werden.

Noch ein paar Worte zur Integration der Radwege in die Gesamtverkehrskonzeption. Dieses Postulat wurde im Juni 2000 eingereicht. Nach Ansicht der Kommission wurde dem berechtigten Anliegen des Postulates Rechnung getragen. Einerseits wird der MIV, nicht nur der

Veloverkehr, in der Gesamtverkehrskonzeption berücksichtigt, andererseits legt die Baudirektion mit ihrer Strategie für die Realisierung der geplanten Radwege dar, welche Kriterien sie für die Priorisierung der Projekte anwendet. Es sind dies neben der Behebung von Unfallorten des Zweiradverkehrs auch die Verkehrsmenge, die Lückenschliessung und die Effizienz des Mitteleinsatzes. Daneben geniessen Schulwege, «Bike and Rider-Routen» sowie Freizeit- und Familienwege erhöhte Priorität. Daneben sollen auch regionale Aspekte berücksichtigt werden. Die KEVU vertritt die Ansicht, dass damit das Anliegen des Postulates erfüllt ist.

Zum Schluss. Der vorliegende Bericht zum Gesamtverkehr liest sich – mindestens für Interessierte – wie ein schöner Roman. Die Grundsätze und Ziele sind einleuchtend und überzeugend. Und jede Leserin und jeder Leser findet darin, was sie oder er gesucht hat. Die Geister erhitzen sich darob nicht, denn es hat für alle etwas drin. Es ist eben ein Gesamtverkehrskonzept. Die Qualität eines Krimis hat dann wohl eher die konkrete Umsetzung dieser Konzeption. Wenn der Regierungsrat Ernst macht mit dem Ziel, dass der öffentliche Verkehr die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen soll, wenn es darum geht, die Leistungsfähigkeit des MIV tatsächlich zu erhöhen und dann, wenn die konkreten Massnahmen vorgestellt werden, wie die europäischen Metropolen mit den Hochleistungszügen die Flugpassagiere grounden lassen und auf die Schiene bringen, dann wird es wirklich spannend. Und ich befürchte, dass dann die relativ einhellige Zustimmung zum Gesamtverkehrskonzept, wie wir sie in der Kommission erlebten, nicht mehr ganz so in Minne zu Stande kommen wird. Für heute gilt aber: Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt dem Kantonsrat einstimmig die Abschreibung beider Postulate.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Das Gesamtverkehrskonzept ist längst überfällig. Der Kanton hätte längst seiner Pflicht nachkommen müssen, um dem Bund ein solches vorzulegen. Mit dem Richtplan 1995 hatte der Kantonsrat den Auftrag erteilt, die optionalen Festsetzungen für die ganzheitliche rationale Entwicklung der Verkehrssysteme in ein Gesamtkonzept zu fassen. Die Erarbeitung der Gesamtverkehrskonzeption lief ziemlich harzig an – kein Wunder, sind doch die Zuständigkeiten für Verkehrsaufgaben auf die drei Direktionen Volkswirtschaft, Bau sowie Sicherheit und Soziales verteilt, nicht gerade

eine gute Voraussetzung für die Erfüllung einer derart anspruchsvollen Aufgabe. Unsererseits wurde deshalb seinerzeit mit einer Motion – leider erfolglos – eine Direktion UVEK gefordert. Das hätte dann wohl die Sache ein bisschen befördert. Erst mit der Konstitution des Amtes für Gesamtverkehr AfV versetzte sich die Regierung überhaupt in die Lage, den mit dem kantonalen Richtplan erteilten Auftrag anzugehen. Es ist hier einmal auf die gute Arbeit dieses Amtes hinzuweisen und diese auch entsprechend zu würdigen und zu anerkennen. Mit diesem Überblick über den aktuellen Stand der Gesamtverkehrskonzeption genügt die Regierung in seiner Ausführlichkeit dem erteilten Auftrag des Postulates. Auf dieser Grundlage kann die kritische Auseinandersetzung mit dem konkreten Bericht über die Entwicklung der Verkehrssysteme in globo dann geführt werden, wenn die entsprechenden Strategien vor uns ausgebreitet werden. Ich beschränke mich hier auf ein paar kritische Anmerkungen zum vorliegenden Bericht. Die inhaltliche Würdigung und Präsentation hat eben die Präsidentin Esther Arnet vorgenommen.

Interessenausgleich und Standortqualität des Wirtschaftsraumes Zürich als bestimmendes Moment der Verkehrspolitik hört sich abstrakt gut an und gilt als selbstverständlich. Man muss aber schon Acht geben, dass diese Bekenntnisse nicht zu Worthülsen geraten. Konkret ist zu prüfen, welche Interessen mit Bezug auf die Entwicklung welcher Verkehrssysteme zu erreichen sind und welche Standortqualitäten von wem reklamiert werden. Kritisch zu hinterfragen ist, auf welchem Niveau, mit welchen Verkehrswachstumsannahmen beziehungsweise -vorgaben und mit welchen Mitteln der Ausgleich der Systeme erfolgen soll. Es gibt ganz klare Entwicklungsprioritäten wie sparsamer Umgang mit den Ressourcen Raum und Energie. Und hier ist wieder einmal auf das Primat erneuerbarer Energie hinzuweisen, wenn das die Qualitätskriterien sein sollen. Verkehrswachstum an sich ist denn auch kein Naturgesetz, sondern durch Struktur- und Infrastrukturpolitik generiert und provoziert und damit nicht a priori eine Rechtfertigung für massive Ausdehnung und Wiederaufbau der Infrastrukturen. Die jüngst genannten Prognosen für die nächsten zwanzig Jahre als Hintergrund für die Sachpläne der Verkehrssysteme, nämlich Zunahme um 50 Prozent beim Personenverkehr und 95 Prozent beim Güterverkehr sind bedenklich. Ich beziehe mich hier auf Ausführungen der «Neuen Zürcher Zeitung» vom Samstag, wo darüber zu lesen war. Diese Wachstumsprognosen oder Vorgaben unbedenklich, unbedarft

und gutgläubig oder vielleicht auch schlitzohrig zu internalisieren, geht wohl nicht an.

Der Regierungsrat setzt hinsichtlich Umwelt die Maxime der Verringerung von Lärm- und Luftbelastung und des Energieverbrauchs, hinsichtlich Landschaft die Minimierung von zusätzlichem Verkehr durch Abstimmung von Verkehrssystem und räumlicher Entwicklung einerseits und die Minimierung des Flächenbedarfs durch die Verkehrssysteme selbst andererseits. Das ist wohl richtig so. Und welches Verkehrssystem hinsichtlich dieser Kriterien dies optimal zu erfüllen vermag, ist wohl mittlerweile eine Binsenwahrheit. Ich denke, das ist wohl allen klar, dass hier der öffentliche Verkehr seine Aufgabe zu leisten hat. Jetzt erstaunt es aber andererseits doch einigermaßen, wenn auf der Leistungsebene die Zielvorgabe für wesensgerechten Verkehrsmiteinsatz die Notwendigkeit der Verkehrsumlagerung auf den öffentlichen Verkehr – ausgehend vom Status quo – aussen vorgelassen wird. Vorgegeben wird lediglich die Übernahme von mindestens 50 Prozent der Verkehrszunahme durch den öffentlichen Verkehr. Interessant wäre wohl auch einmal das Szenario vorgesetzt zu bekommen, wenn 100 Prozent des zusätzlichen Verkehrs vom öffentlichen Verkehr übernommen werden sollte. Eigentlicher Schwachpunkt ist die Wettbewerbsorientierung im öffentlichen Verkehr, wenn damit einengend gemeint ist – wie offensichtlich dargelegt oder wie man annehmen kann –, den öffentlichen Verkehr zu fördern, wo dieser – Zitat – «grosse Chancen gegenüber dem MIV und Luftverkehr hat», in grossen Verkehrsströmen und bei der Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten. Dagegen soll in ländlichen Gebieten lediglich mindestens «eine Grundversorgung» – so das Zitat – sicher gestellt werden. Das ist, wie wir meinen, eine Verkehrung und Umkehr des Erforderlichen. Bei der Sicherstellung der Grundversorgung kann vor dem Hintergrund der Minimierungsmaxime sicher nicht eine neutrale Linie öffentlicher Verkehr–MIV verfolgt werden. Wettbewerbsfähigkeit, das heisst Förderung des öffentlichen Verkehrs, ist mit allen Mitteln dort zu fördern, wo er wegen mangelnder Attraktivität noch schwach und gegenüber dem Strassenverkehrssystem mangelhaft entwickelt worden ist, nämlich auf dem Land. Es müsste eigentlich längst klar sein, dass die starken Ströme nicht zuletzt aus den vielen feinen Fäden gebildet werden, die ihren Ursprung auf dem Land haben und in die Siedlungsschwerpunkte führen. Wir dürfen nicht müde werden, lückenlose Reiseketten bis ins hinterste Dorf zu

fordern. Hier hinkt der Interessensausgleich im Sinne von Nachholbedarf vom öffentlichen Verkehr gegenüber dem Strassenverkehr.

Wenn mit Optimierung des motorisierten Individualverkehrs gemeint ist, die bauliche Gestaltung und der Betrieb auch der Hochverkehrsstrassen, die sichere Zirkulation von MIV und öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr zu gewährleisten, ist dem nicht zu widersprechen. Die Förderung des Langsamverkehrs wird bei der Beleuchtung des Berichts zur Vorlage 3980 kommentiert. Die postulierte Durchsetzung der grundsätzlichen Priorität des öffentlichen Verkehrs beim integrierten Verkehrsmanagement ist zu unterstützen und allfällige Störmanöver gegen die konkreten Projekte und Programme sind entschieden abzulehnen. Die Aufnahme des Güterverkehrs im Sinne des Gesamtverkehrskonzeptes ist richtig, entspricht unseren Forderungen und Bemühungen und ist durchzuhalten.

Die Bindung der zukunftsgerechten ausgeglichenen Flughafenpolitik zur Aufrechterhaltung der interkontinentalen Drehscheibenfunktion an die berechtigten Schutzbedürfnisse der Bevölkerung – so ein Zitat aus dem Bericht – ist zwingend. Auseinandersetzungen wird es wohl geben bei der konkreten Auslegung des abstrakt verwendeten Begriffs der «Bevölkerung». Es gibt hier wahrscheinlich quantitative Betroffenheiten.

Zum Stand der wichtigen Verkehrsprojekte: Darauf kann ich verzichten. Zumindest haben Sie schon von der dritten Teilergänzung der S-Bahn gehört – die Winti-Thur-Bahn, die Stadtbahn Glatttal, die ZVV-Strategie 2005 bis 2008, auf der anderen Seite die Strategie für das Hochleistungsstrassennetz und Umfahrungsringe fürs Hauptstrassenverkehrsnetz, die Prioritätenreihung der Umfahrungsstrassen. Das sind die Dinge, mit denen wir uns in nächster Zukunft auseinander zu setzen haben. Und auf Grund dieses Berichts, den Sie hier vorliegen haben, kann das wohl gelingen und ist entsprechend kritisch zu beleuchten.

Wir beantragen die Abschreibung des Postulates.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Was lange – zu lange, ist man versucht zu sagen – währt, wird endlich gut. Endlich liegt ein Konzept vor, wie der Kanton Zürich seine Mobilität für die Zukunft organisieren und sichern will. Damit haben wir eine solide Grundlage, auf der die gleichzeitige Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen des öf-

fentlichen und des privaten Verkehrs basieren kann. Wir nehmen aus der Leitidee und aus den Grundsätzen mit grosser Genugtuung zur Kenntnis, dass der Kanton Zürich der Mobilität einen hohen Stellenwert einräumt und dass er mit einem guten Mobilitätsangebot einen wesentlichen Beitrag zur Standortattraktivität leisten will mit einer fortschrittlichen Verkehrspolitik die internationale Konkurrenzfähigkeit steigern will, die Verkehrsinfrastrukturen für einen sicheren Betrieb und eine lange Lebensdauer unterhalten und erhalten will, die Stärken der Verkehrsträger berücksichtigen will und feststellt, dass der öffentliche Verkehr nicht alle Mobilitätsbedürfnisse befriedigen kann und dass er die zur Verfügung stehenden Mittel sparsam und effizient verwenden will. Zu diesem Grundsatz noch eine Bemerkung: Für die Verkehrsinfrastrukturen stehen nicht nur öffentliche Mittel zur Verfügung. Die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer leisten auch mit direkten Beiträgen – Motorfahrzeugsteuern, Treibstoffzöllen und selbstverständlich auch den Billettkosten – einen grossen Beitrag an die Kosten. Ich hoffe da auch wie Peter Stirnemann, dass das keine leeren Worthülsen sind, sondern konkrete Ziele, wenn wir auch die Ziele anders interpretieren werden.

Der Kanton Zürich scheint aus seinem Dornröschenschlaf erwacht zu sein, und das vorliegende Gesamtverkehrskonzept bedeutet einen Meilenstein. Ein Meilenstein, nicht mehr und nicht weniger. Wir wissen jetzt, wo die Schwachstellen liegen und wo dringender Handlungsbedarf besteht. Wir wissen jetzt auch, was es für unseren Lebensraum bedeuten würde, diese Schwachstellen nicht zu beheben. Dieses Wissen muss jetzt in Handeln, sprich Planen und Bauen, umgesetzt werden. Die Regierung hat bewiesen, dass Schnelligkeit im Kanton Zürich in der Umsetzung kein Fremdwort sein muss. Der Durchgangsbahnhof und die Stadtbahn Glatttal sind Beispiele dafür, wie schnell es gehen kann. Dieses Tempo ist jetzt auch bei den Projekten für den privaten Verkehr notwendig. Die Arbeit der Baudirektion, Zweckmässigkeitsprüfungen Oberlandautobahn und so weiter, stimmen da optimistisch. Klar ist, die Umsetzung der Strategie «Midi» für die Strasseninfrastrukturen muss unverzüglich an die Hand genommen werden. Wir warten gespannt auf das seit fast zwei Jahren verlangte Realisierungs- und Finanzierungskonzept, welches Aufschluss geben wird, was wann gebaut werden soll und wie die Projekte finanziert werden sollen. Wir warten gespannt auf das in Aussicht gestellte neue Gesetz für die Strassenfinanzierung, welches unter an-

derem zeigen wird, wie ernst die Regierung die Signale aus dem Parlament nimmt. Die Umsetzung wird dann zum Krimi, wie ihn die Kommissionspräsidentin Esther Arnet erwartet. Ich hoffe, dass dieses Gesamtverkehrskonzept in rund zwanzig Jahren als Startschuss und nicht als Strohfeuer für eine moderne und zukunftsgerichtete Mobilitätssicherung in unserem Kanton in die Geschichte eingehen wird.

Mit der Antwort auf unser Postulat Kantonsrats-Nummer 99/2000, Integration Radweg in die Gesamtverkehrskonzeption, sind wir zufrieden. Damit ist auch der Langsamverkehr integriert wie wir uns im Rahmen der Kommissionssitzung überzeugen konnten. Die FDP dankt dem Amt für Verkehr und der Baudirektion für die solide Arbeit und stimmt der Abschreibung der beiden Postulate zu.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Auch wir stimmen der Abschreibung zu. Die CVP unterstützt ein Gesamtverkehrskonzept, möchte aber vor allzu grossen Erwartungen warnen. Wenn man die Postulatsantwort der Regierung liest, staunt man ob der löblichen Absichten, ob der klaren Zielsetzungen der künftigen Verkehrspolitik – ganzheitliche Politik statt isoliertes Schubladendenken, mehr Vernetzung. Tatsächlich können die Grundsätze, die Strategien, die Vorgaben für die einzelnen Leistungsbereiche voll unterstützt werden. Doch so neu sind diese Absichten nicht. Deshalb kann man bereits aus Erfahrungen lernen. Und dann sieht man, wo Konflikte und Widersprüche auftreten und sich sogar verschärfen werden. Dann sieht man, wo dringender Handlungsbedarf besteht. Ich möchte da sechs Punkte herausgreifen – Punkte, die in der Antwort kaum zu finden sind.

Erstens: Die Abstimmung der Verkehrspolitik auf die Raumpolitik. Das ist bereits im Richtplan voll enthalten, in den Leitlinien. Aber was ist in den letzten Jahren verschärft geschehen? Die Zersiedlung hat massiv zugenommen und mit der Zersiedlung der Verkehr. Und das Verkehrswachstum in den Städten, in den Ballungsgebieten, hat ein solches Ausmass erreicht, dass es kaum mehr bewältigt werden kann. Also müsste mit der Siedlungsentwicklung nach innen Ernst gemacht werden. Mischnutzung zum Beispiel als Verkehrsvermeidung. Aber da entstehen Zielkonflikte mit der Denkmalpflege, die noch nie ernsthaft ausdiskutiert worden sind – Zielkonflikte zwischen Erhalten und verdichtetem neuen Bauen.

Das zweite Problem: Die Absicht der Regierung, die Hälfte des Verkehrswachstums mit dem öffentlichen Verkehr zu bewältigen, kann ich nur unterstreichen. Nur der Tatbeweis wird jetzt genau nicht erbracht mit den neuen Grundsätzen, die wir nächstens hier im Rat diskutieren. Ich erinnere daran, dass in zwei Jahren die Verkehrsnachfrage beim öffentlichen Verkehr um 15 Prozent gestiegen ist. Aber schauen Sie, mit welchem Zuwachs die Regierung in den nächsten sechs Jahren rechnet! Also geht diese Rechnung da nicht ganz auf, die Hälfte des Zuwachses solle durch den ÖV bewältigt werden.

Das dritte Problem: Grenzen setzen die Finanzen. Es wurde bereits angetönt, für die vorgesehenen Ausbauten beim Strassennetz braucht es neue Finanzierungsansätze. Da geht es ganz sicher nicht ohne Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern. Und wenn wir wieder an den Absichten anknüpfen, die Hälfte des Zuwachses solle der ÖV übernehmen, dann müsste die dritte Teilergänzung vorgezogen werden. Auch hier würde es zusätzliche Mittel im KEF brauchen. Und wenn wir alles anschauen, kommen wir nicht darum herum, mit zusätzlichen Bundesgeldern für den Agglomerationsverkehr zu rechnen. Hier müsste man auch gegenüber dem Bund rechtzeitig Zeichen setzen.

Das vierte Problem: Das eigentliche Stiefkind der Zürcher Verkehrspolitik ist der Langsamverkehr, vielleicht wegen einer unglücklichen Rollen- und Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden. Ich komme bei Traktandum 21 darauf zurück. Langsamverkehr ist eine grosse Chance für die Feinerschliessung – genau der Mangel, der aufgetreten ist, also die Lücke, die aufgegangen ist beim Durchgangsbahnhof und auch ein bisschen bei der Glatttalbahn.

Fünftens: Die Vernetzung der kantonalen Verkehrspolitik mit jener des Bundes ist alles andere als optimal. Das ist nicht der Fehler des Kantons, aber ich erinnere an die leistungsbestimmenden Engpässe auf dem Schienennetz. Ich erinnere an das, was sich jetzt abzeichnet, ein eigentliches Desaster. Dass nicht genügend Rollmaterial vorhanden ist, ist vor allem der Fehler des Bundes. Ich erinnere an den internationalen Schienenverkehr, wo Richtung Osten fast nichts geschieht.

Und dann sechstens: Es betrifft auch eher den Bund, aber hier müsste man vielleicht auch ein bisschen mehr nachstossen. Eine nachhaltige Verkehrspolitik ist ohne marktwirtschaftliche Mittel nicht möglich. Wir müssen möglichst schnell erkennen, dass nicht aller wachsende Verkehr bewältigt werden kann. Wir haben dazu nicht die finanziellen Mittel, wir haben dazu nicht den Raum. Also müssten wir eher eine

Verkehrsvermeidungsstrategie einschlagen und das braucht auch marktwirtschaftliche Mittel. Verkehr muss teurer werden.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Ich spreche zum weniger brisanten Geschäft Nummer 8. Das Postulat Integration Radwege in die Gesamtverkehrskonzeption ist weit gehend erfüllt und kann im Einverständnis mit den Postulanten – Sie haben es von Reto Cavegn gehört – abgeschrieben werden. Das wesentliche Ergebnis dieses Postulates ist aus meiner Sicht die Strategie für die Realisierung der geplanten Radwege, welche die Baudirektion allerdings auch ohne ein Postulat erstellt hätte. Diese Dokumentation zeigt auf, dass im Kanton Zürich unendlich viele Wünsche – mit Betonung auf Wünsche – für Radwegbauten vorhanden sind. Das Erfüllen dieser Wünsche würde bei gleich bleibendem finanziellen Stand gemäss Aussage der Baudirektorin Dorothee Fierz zirka hundert Jahre dauern. Angesichts dieser Fülle von Wünschen ist es möglicherweise trotz allem gut, dass die für Radwegbauten zur Verfügung stehenden Mittel gesetzlich auf 10 Millionen Franken beschränkt sind. Es ist auch beruhigend zu wissen, dass in Zukunft Radwege gemäss einer nachvollziehbaren Prioritätenordnung gebaut werden und dass die Zeiten vorbei sind, in denen vor allem diejenigen zu ihren Radwegen kamen, die am lautesten danach geschrien haben, wie zum Beispiel die Leute zwischen Thalheim und Andelfingen.

Ich danke der Regierung für die Erarbeitung dieser Dokumentation und empfehle Ihnen im Namen der SVP-Fraktion, dieses Postulat abzuschreiben.

Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur): Ich spreche auch zur Vorlage 3980, Integration der Radwege. Wir lesen hoch erfreut im Regierungsratsbericht, dass die Regierung vermehrt die Radwege fördern will. Weiter hinten im Bericht müssen wir dann feststellen, dass sie eine ganze Generation, sprich 25 Jahre braucht, um ihre Pläne umzusetzen. Resultat: Wir werden x verletzte und tote Radfahrende bis ins Jahr 2026 zu beklagen haben. Gerade dies will aber die Vision «Zero» vermeiden. Wir müssen klar einen grösseren Gang einlegen, um beim Bau der Velowege schneller vorwärts zu kommen, das heisst mehr Geld zur Verfügung stellen oder kostengünstiger bauen. Wenn Sie das Geld für die Velowege reut, geschätzte Anwesende, dann

müssen Sie einfach bedenken, wie viel grösser unsere Staus wären, wenn jede Velo fahrende Person anstatt auf dem Velo in einem Auto sässe. Wir sind uns ja soweit einig: Velofahrende sind mit den Fussgängerinnen und Fussgängern die umweltverträglichsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Gleichzeitig fördert das Radfahren die Volksgesundheit, denn wir bewegen uns heute erwiesenermassen viel zu wenig.

Nicht einig gehe ich mit einigen meiner Kommissionskollegen – wir haben eben auch Ernst Brunner gehört –, die vorschlagen, anstatt Radwege zu bauen, sollen einfach die Flurwege vermehrt genutzt werden. Nein, Velopendlerinnen und Velopendler brauchen direkte und steigungsarme Radstrecken. Langsamverkehr darf nicht Umwegverkehr werden. Radfahrende erheben den Anspruch, effizient und sicher zur Arbeit zu kommen, wie alle übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auch. Frauen und Schülerinnen sind zudem auf gut frequentierte und beleuchtete Wege entlang den Verkehrsstrassen angewiesen, die die nötige Sicherheit gewährleisten. Im Klartext muss ich sagen: Richtig wäre es, wenn wir Frauen uns überall sicher und angstfrei bewegen könnten.

Zu den Schülerinnen. Die Praxis hat gezeigt, wenn die Schülerinnen auf Zeit konsumierende Flurwege verwiesen werden, benutzen sie diese einfach nicht, sondern befahren die Hauptstrassen. Das können wir nicht verantworten. Für ein Plauschvelofährtli am Sonntag benutzen sicher alle gerne die pittoreskeren Flurwege. Aber die sind ja hier nicht das Thema. Gespannt warten wir auf eine gute Lösung des Problems von Velofurten bei Rechtsabbiegern an Hauptstrassenkreuzungen. Dieses Thema wurde im Zusammenhang mit den Strassenbauten der Glattalbahn diskutiert. In kniffligen Strassensituationen, zum Beispiel Kreuzungen, dürfen Velofahrende nicht sich selbst überlassen oder plötzlich zu den Fussgängern gezählt werden und so dem motorisierten Verkehr einmal mehr eine hohe Priorität eingeräumt wird. Wir erwarten eine gute Lösung für den Langsamverkehr.

Wir danken Regierungsrätin Dorothee Fierz für ihre ausführliche Berichterstattung zum Thema. Die SP wird das Postulat abschreiben.

Thomas Weibel (Grüne, Horgen): Endlich haben wir ein Gesamtverkehrskonzept, das auch diesen Namen verdient. Grundlage – es wurde bereits erwähnt – sind die bereits beschlossenen verkehrs- und raum-

ordnungspolitischen Grundsätze ebenso wie die Umweltpolitik. Deshalb war a priori kein grosser Wurf zu erwarten. Ich glaube, die CVP hatte da etwas zu hoch greifende Erwartungen.

Positiv ist, dass festgehalten ist, dass Ökologie gleichwertig zur Wirtschaft gehandhabt werden soll. Ebenso positiv ist, dass man offenbar gemerkt hat, dass Verkehr nicht nur mit dem Auto stattfindet, sondern dass der öffentliche Verkehr und der langsame Individualverkehr als übergreifendes System mit einbezogen werden müssen. Diese Verkehrsträger übergreifende Sicht war längst überfällig und man hat jetzt einmal die Auslegeordnung gemacht und sehr viele lobenswerte, positive Ziele festgehalten. Ich möchte hier herausstreichen, was uns besonders wichtig ist.

Im Bereich Umwelt ist festgehalten, dass Luft- und Lärmbelastung und Energieverbrauch verringert werden sollen, ein sehr lobenswertes Ziel. Ich schliesse mich da dem Kollegen Reto Cavegn an, der auf die Strassenfinanzierungsvorlage verwiesen hat, ich denke mit anderen Prämissen. Das wird eine Gelegenheit sein, bei der wir zeigen können, wie ernst es uns ist, Luft, Lärm und Energie hier mit einzubeziehen und eine entsprechende Entlastung der Umwelt zu verwirklichen.

Im Bereich Siedlung und Landschaft ist festgehalten, dass möglichst wenig zusätzlicher Verkehr generiert werden soll, auch das ein lobenswertes Ziel. Ich bin skeptisch, ob dies tatsächlich umgesetzt werden kann. Die Massnahmen werden es später zeigen. Auch das Fördern der umweltschonenden Mobilitätsangebote ist aus unserer Sicht positiv beurteilt.

Selbstverständlich ist nicht alles positiv in diesem Bericht, ich möchte einige negative Punkte anfügen. Der Aufbau jeder Strasse irgendwelcher Schattierung wird zu Mehrverkehr führen. Das ist eine alte Binsenwahrheit und deshalb werden wir Grünen, wie unsere bisherige Politik zeigt, keinem Ausbau zustimmen können. Entsprechend sind wir auch mit der bevorzugten Variante «Midi» für die Mittel im Strassenfonds absolut nicht einverstanden. Zusätzliche Mittel für den Strassenbau dürfen nicht gesprochen werden. Sie sind auch nicht notwendig. Sie sind kontraproduktiv, weil sie nicht umweltschonend umgesetzt werden können. Der Abschnitt Flughafenpolitik ist nach der letzten Woche bereits aktualisierungsbedürftig. Wir haben dort gesehen, wie kontrovers der geforderte umwelt- und siedlungsgerechte Flugbetrieb beurteilt wird. Und in ähnlicher zwiespältiger Diskus-

sion werden wir uns wieder finden, wenn in anderen Bereichen die Umsetzung der möglichen Ziele diskutiert wird.

Wichtig ist nicht – das haben verschiedene Vorredner sinngemäss auch gesagt – die Absichtserklärung auf dem Papier, sondern die Umsetzung mit den konkreten Massnahmen. An den Taten werden wir und messen lassen müssen und die nächsten stehen bevor. Aus meiner Sicht stehen selbstverständlich die öffentlichen Verkehrsvorlagen im Vordergrund. Wir müssen die Vorlagen, die im Raum stehen oder bereits behandelt worden sind, verzugslos umsetzen. Ich nenne nochmals die Glattalbahn, die S-Bahn – dritte Teilergänzung – und die Winti-Thur-Bahn. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): «Allen Leuten Recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann.» Dieses Sprichwort gilt auch ein bisschen hier bei diesem Verkehrskonzept, das nun vorgelegt worden ist und das – ich möchte das vorwegnehmen – eine gute Arbeit ist. Wir alle sind der Meinung, man müsse die Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Ja, das sollte man. Aber wenn man dann feststellt, dass der Nachbar mit dem Auto unterwegs ist, dann fragt man sich wieder: Warum macht man denn das so? Und wenn wir selbst mit dem Auto unterwegs sind, dann haben wir selbstverständlich eine Begründung dafür, weshalb wir das so machen. Und selbstverständlich sind wir alle der Meinung, dies sei für die Umwelt abträglich und man müsse doch darauf verzichten. Aber eben, wenn wir selber betroffen sind, dann wenden wir ganz andere Massstäbe an. Und genau hier setzt dieses Verkehrskonzept ein, oder es will hier einsetzen. Es setzt eigentlich auf den guten Willen der Leute, aber ist dieser gute Willen immer und immer wieder vorhanden? Diese Frage darf tatsächlich in den Raum gestellt werden und muss auch immer und immer wieder in den Raum gestellt werden.

Es stimmt mich nachdenklich, wenn ich weiss, dass Projekte, welche dazu beitragen sollen, dass freiwillig auf das öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen wird, bekämpft werden. Es stimmt mich ebenso nachdenklich, wenn man sieht, dass gewisse Projekte, welche eine Verbesserung bei den S-Bahnen vorsehen, noch nicht gebracht werden, weil sie aufgeschoben werden, weil man kein Geld dafür hat. Ich weiss, die Mittel im Kanton sind beschränkt. Und ich weiss auch, dass wir hier verschiedene Wünsche äussern – eben Wünsche, die sich nicht erfüllen lassen. Und dann sind wir nicht bereit zu verzichten,

und vor allem dort zu verzichten, wo die Mehrheit davon profitieren könnte. Was die schwächsten Verkehrsteilnehmer angeht, so haben sie sicherlich unseren Schutz verdient. Und in diesem Sinne können wir uns auch von der EVP mit der Beantwortung des Postulates betreffend Radwege einverstanden erklären. Nur möchte ich hier Ernst Brunner noch entgegenen. Wenn er eine einzelne Strecke auf-führt und sagt, dass diejenigen zwischen Thalheim und Andelfingen am lautesten geschrien hätten, dann möchte ich die Frage in den Raum stellen: Weshalb wohl haben sie so laut geschrien? Doch ganz einfach deshalb, weil es Zwischenfälle gegeben hat, weil Verkehrsun-fälle passiert sind. Und genau hier sollten wir eben einsetzen können. Hier sollten wir auch im Strassenbereich, im Langsamverkehrsbereich diese Unfallschwerpunkte schneller sanieren können. Es nützt doch nichts, wenn wir wissen, dass dieser oder jener Punkt unfallträchtig ist, aber nichts unternehmen können, des guten Geldes wegen oder des schlechten Geldes wegen, muss ich vielmehr sagen. Genau des-halb sollten wir danach trachten, dass diese Mittel eingesetzt werden können. Gerade auch beim Radwegbau würde ich sagen: Es darf durchaus ein bisschen mehr sein – «es dörf es bizzeli mee sii».

Die EVP nimmt mit Befriedigung von den Antworten Kenntnis. Es ist verschiedentlich gesagt worden – an den Taten werden wir gemessen werden. Ich weiss aber auch, dass dazu verschiedene Ansichten be- stehen, und bin deshalb nicht so euphorisch, dass ich glaube, dass al- les das, was hier auf dem Papier steht, einfach so umgesetzt wird. Hier wird es die Anstrengungen aller brauchen, die dafür eintreten, dass diese Verkehrsmittel wesensgerecht eingesetzt werden. Dann werden wir hoffentlich weiter kommen.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Ein Zwischenbericht zum Gesamtver- kehrskonzept liegt vor. Leider verabschieden wir heute nicht ein Ge- samtverkehrskonzept. Wenn ich sage, leider verabschieden wir dies heute nicht, so muss ich an dieser Stelle darauf aufmerksam machen, dass wir den Auftrag für diese Ausführung bereits 1996 erhalten ha- ben in der Folge der Genehmigung des Teilrichtplans des Kantons Zürich durch den Bundesrat. Diese Aufforderung wurde sehr deutlich an den Kanton Zürich gerichtet. Es war nicht nur das Gesamtver- kehrskonzept, das gefordert wurde, sondern auch der Teilrichtplan Landschaft, der überarbeitet werden musste. Und es erscheint schon interessant, wie unterschiedlich gewisse Arbeiten hier umgesetzt wer-

den. Den Landschaftsteil haben wir im vergangenen Jahr mit Hochdruck und Marathonsitzungen verabschiedet, und heute reden wir einmal mit einem Zwischenbericht zum Gesamtverkehrskonzept und können dies nicht zuhänden der Bundesstellen definitiv verabschieden. Dies muss uns wirklich Anlass geben, mindestens jetzt auch diesen Zwischenbericht zu diskutieren und den Regierungsrat aufzufordern, diesen sehr schnell definitiv umzusetzen. Wir können den gegenwärtigen Stand analysieren auf Grund dieses vielseitigen Berichtes. Er kann aber und gibt uns die Gelegenheit, nochmals eine bestimmte Haltung zu diesem Bericht einzubringen und schlussendlich mithelfen, diesen Prozess noch zu Ende zu führen. Ich möchte konkret vom Regierungsrat wissen, wann er uns das definitive Gesamtverkehrskonzept vorlegen wird.

Nun zum Bericht selber. Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze – unter diesem Kapitel finden Sie eine ausgesprochen umfangreiche Auslegeordnung einer zukünftigen Verkehrsentwicklung. Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung scheint mir langfristig die wichtigste planerische Massnahme zu sein – öffentlicher Verkehr ins Zentrum und mit dem Individualverkehr Zentrumsgebiete grossräumig umfahren. Genau in diesem Punkt verstricken sich die verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze mit der Strategieplanung für die einzelnen Verkehrsträger. Ein wichtiger und richtiger Entscheid war der Ausbau des Durchgangsbahnhofes mit der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes direkt ins Zentrum. Der weitere Ausbau der S-Bahn auf diesem Schienennetz hat die nächste Priorität.

Ein ungenügender Entscheid ist die Strategie Hochleistungsstrassen. Wir brauchen einen Autobahnring um die Stadt Zürich, das ist richtig. Einen Autobahnring um die Glatttalstadt zu bezeichnen, ist grundsätzlich zu hinterfragen, weil dieser Ring im Zentrum einen Hardwald mit einigen hundert Hektaren beinhaltet. Dieser Autobahnring führt durch die Dörfer um diesen Hardwald, nämlich Glattbrugg, Opfikon, Wallisellen, Dietlikon, Bassersdorf, Kloten, und das kann nicht die strategische Ausrichtung sein für eine übergeordnete Verkehrsführung in diesem Kanton.

Einen weiteren Vorbehalt mache ich in dieser Strategieplanung auch beim Umfahrungsring Winterthur. Dort müssen wir die Verkehrsströme an Winterthur vorbei leiten, aber nicht eine Autobahn bauen, um den Verkehr aus dem Tösstal aufzunehmen. Und daher meine ich,

dass hier nochmals deutlich einzubringen ist, dass diese Strategie noch besser auf eine langfristige Planung ausgeführt werden muss.

Zusammenfassend: Die Gesamtverkehrskonzeption bedarf einer beschleunigten Behandlung und Verabschiedung zuhanden der Bundesstellen. Im Schienennetz kann der Durchgangsbahnhof und der Ausbau der S-Bahn unterstützt werden. Der schienengebundene, mischflächenverträgliche Meterspurverteiler ist nicht zukunftstauglich, weil mischflächenverträglich und leistungsfähig nicht vereinbar sind und dadurch Investitionen in ein neues Netz äusserst fraglich sind. Die Strategie Hochleistungsstrassen muss überarbeitet und mit einer langfristigen Entflechtung der Siedlungsgebiete erweitert werden. Bei der Prioritätenreihung für die Ortsumfahrungen müssen zwingend die regionalen Zusammenhänge einzelner Projekte geprüft werden.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Die Verwaltung hat hier gut gearbeitet. Der vorliegende Bericht plus Antrag ist sachlich und beinhaltet einige interessante Aussagen. Interessant ist so zum Beispiel, dass im maximalen Fall für den motorisierten Individualverkehr in den nächsten 25 Jahren 300 bis 400 Millionen Franken zusätzliche Mittel pro Jahr in den Strassenfonds nötig wären, um den notwendigen Unterhalt und Ausbau zu ermöglichen. Bei einer anzustrebenden Variante «Midi» seien es gegen 200 Millionen Franken pro Jahr, die eingelegt werden müssen. Der Bericht hält einleitend fest, dass die Mittel bereitgestellt werden müssen, um diese Ziele zu erreichen.

Wenn ich nun davon ausgehe, dass jedes Regierungsratsmitglied diesen Bericht gelesen hat, dann können wir ja schon bald mit der schon lange erwarteten Einlage in den Strassenfonds in einer Grössenordnung von gegen 200 Millionen Franken pro Jahr rechnen. Beim motorisierten Individualverkehr ist auch der Ansatz, die Umfahrungsringe zu forcieren, zu begrüssen. Hier warten wir gespannt auf die Zweckmässigkeitsprüfungen der Baudirektion. Wir hoffen auch, dass die Regierung sich in Bern für diese Anliegen entsprechend einsetzt. Fraglich ist in diesem Bericht, ob die ambitionösen Ausbaupläne im öffentlichen Verkehr in diesem Umfang notwendig sind. Hingegen nehmen wir positiv zur Kenntnis, dass mindestens die Problematik im Individualverkehr erkannt wird und entsprechend zum Ausdruck kommt.

Es bringt hier nichts, noch eine lange Rede zu halten bei einem Geschäft, das sowieso abgeschrieben wird. Denn entscheidend ist schlussendlich, ob dann diese schön formulierten Grundsätze auch entsprechend umgesetzt werden. Die Zukunft wird uns dies zeigen. Unsere Fraktion ist mit der Abschreibung einverstanden.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Zürich steht im internationalen Standortwettbewerb. Das erleben wir in den letzten Wochen und Monaten mit aller Härte. Die Standortpolitik steht deshalb auch im Mittelpunkt der Legislatorschwerpunkte des Regierungsrates. Zürich soll auch im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit der ganzen Schweiz seine Bedeutung als Wirtschaftsraum in Europa ausbauen können. Der Regierungsrat hat sich unter anderem zum Ziel gesetzt, die Attraktivität des Wirtschaftsraumes Zürich weiter zu stärken, damit im verschärften globalen Wettbewerb immer wieder neue Arbeitsplätze geschaffen werden können, und in einem zweiten Teil auch einen Ausgleich zwischen den Anforderungen des wirtschaftlichen Standortwettbewerbs und der dafür erforderlichen Mobilität und der Sicherung der Lebensqualität zu finden und mit der Fortführung der Verwaltungsreform die Grundlagen für bürgernahe und kostengünstige Verwaltungsleistungen von hoher Qualität zu schaffen. Gemäss diesen Legislatorschwerpunkten ist zu diesem Zwecke die Mobilität durch leistungsfähige Schlüsselinfrastrukturen im Bereich des öffentlichen und des privaten Verkehrs weiterhin zu sichern. Gleichzeitig ist aber auch auf eine ausgewogene räumliche Entwicklung des Kantons zu achten und der Boden zweckmässig, haushälterisch und umweltgerecht zu nutzen. Der Zugang zu den internationalen Verkehrsverbindungen ist weiterhin auszubauen und im Hinblick auf die Verbesserung der Leistungsfähigkeit das gesamte Verkehrs- und Transportsystem in einer Gesamtverkehrskonzeption für den Kanton zu erarbeiten.

Nun zum Inhalt der Gesamtverkehrskonzeption nur noch zwei Hauptpunkte – die Kommissionspräsidentin Esther Arnet und die einzelnen Votanten sind schon differenziert darauf eingegangen. Es geht darum, die Gesamtverkehrskonzeption auf der politischen Ebene mit einer klaren Wirkungs-, Leistungs- und Finanzierungszielsetzung auszubauen und die Instrumente für die Umsetzung im Rahmen einer wirkungsorientierten Verwaltungsführung zu definieren – wir sprechen ja hier über Strategien und Grundsätze für die Verkehrskonzeption – und dann zweitens auf der strategischen Ebene eine Massnahmen-

kombination für die einzelnen Verkehrsträger mit dem bestmöglichen Beitrag an die Erreichung dieser Ziele auszuarbeiten. Ebenfalls der strategischen Ebene zugeordnet ist die Investitions- und die Finanzplanung. Und hier werden Sie ja wesentlich mitgestalten können. Es geht eben darum, die Umsetzung dieses strategischen Programmes im Rahmen der übergeordneten Finanzierungsziele aufzuzeigen.

Nun zum sachgerechten Einsatz der Verkehrsmittel. Zwei verkehrspolitische Extrempositionen können einander gegenüber gestellt werden: Eine hauptsächlich an den Verkehrsbedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs orientierte Verkehrspolitik, welche die Ziele des Individualverkehrs gegenüber raumordnungs- und umweltpolitischen Anforderungen stark gewichtet, oder eine hauptsächlich am öffentlichen Verkehr und am Langsamverkehr orientierte Verkehrspolitik, welche den Zielen der Raumordnung und des Umweltschutzes sehr hohes Gewicht beimisst. Weder die eine noch die andere extreme Ausrichtung der Verkehrspolitik vermag die standortpolitischen Anforderungen optimal zu erfüllen. Geboten ist ein differenziertes Bild und damit auch eine differenzierte Verkehrspolitik, die sich am Prinzip des sachgerechten beziehungsweise wesensgerechten Verkehrsmiteinsatzes orientiert. Nach diesem Grundsatz sind die Verkehrsmittel dort zu entwickeln, wo sie jetzt eben ihre besonderen Stärken aufweisen.

Diesem Grundsatz folgt auch der kantonale Richtplan. Die Devise lautet: Der Kanton Zürich entwickelt die Verkehrsträger auf Grund ihrer besonderen Stärke weiter, er koordiniert deren Betrieb, Ausbau und Umbau und er verfolgt das Ziel, dass der öffentliche Verkehr vom Verkehrszuwachs, welcher nicht dem Langsamverkehr zuzuordnen ist, mindestens die Hälfte übernimmt. Es kann darum nicht das Ziel sein – wenn ich auf die Finanzen schaue –, dass man das hinterste Dorf mit dem öffentlichen Verkehr erschliesst, sondern dass man eben dort die Stärken abholt, wo die Verkehrssysteme diese auch haben.

Zum öffentlichen Verkehr in den konzentrierten Ortschaften. Da muss ich eine Klammer öffnen: Der Konzentrationsprozess in der Siedlungsentwicklung der Schweiz hat eben nicht Halt gemacht vor dreissig Jahren, sondern er findet laufend statt und es ist keine Abkehr von der Konzentration in die Wirtschaftsräume zu erwarten. Darum haben wir auch die Mobilität zu befriedigen. Und es kann nicht sein, dass man die Verkehrsmittel verknappt und einfach an der Bevölkerungs-

entwicklung vorbeischaute. Ich glaube, der Kanton Zürich ist auch in der Raumordnungspolitik, wie sie in der Richtplanung 1995 von Ihrem Rat festgeschrieben wurde, beispielhaft; wie man mit Raumentwicklung und Verkehrserschliessung umgeht. Und wir sind auch dabei, das weiter fortzuschreiben. Es kann natürlich auch nicht ohne Wettbewerbsorientierung im öffentlichen Verkehr gehen und diese aktive und sehr erfolgreiche Politik des Kantons Zürich für den öffentlichen Verkehr wird auch in Zukunft fortgesetzt. Aber dies kann nur im Verbund mit der Bahn und den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln gelingen, die in der Lage sind, die grossen dichten Siedlungsgebiete nicht nur zu erschliessen, sondern auch zuverlässig im Betrieb eine entsprechend hohe Leistungsfähigkeit zu erbringen.

Dazu gehört natürlich nach wie vor die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im nationalen – und ich betone es – auch im internationalen Fernverkehr, für die S-Bahn und für die Tram- und Stadtbahnsysteme. Dasselbe gilt natürlich auch für die Gesamtverkehrspolitik im Strassenbereich. Der motorisierte Individualverkehr wird auch in Zukunft das wichtigste Verkehrssystem – hören Sie gut zu, meine Damen und Herren –, das wichtigste Verkehrssystem des Kantons Zürich darstellen. Um die vielfältigen und widersprüchlichen Anforderungen zu erfüllen, bedarf es aber eben auch einer differenzierten Strassenpolitik, die sämtliche Wirkungsziele berücksichtigt und damit über die einen Verkehrsinteressen hinaus einen weiten Nutzen stiftet. Also auch hier: Nicht gegeneinander, sondern miteinander, damit wir in ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis kommen und die politische Akzeptanz gewinnen können. Die Arbeiten der Baudirektion für eine Strategie Hochleistungsstrassen sind weit fortgeschritten, Baudirektorin Dorothee Fierz kann die Resultate in Kürze Ihrem Rat vorlegen.

Gute Voraussetzungen sind natürlich auch für den langsamen Individualverkehr zu schaffen. Wir haben es aus Ihren Voten heraus gehört und die Regierung hat diese Anliegen nicht nur erkannt, sondern sie auch aufgenommen und wird sie im Rahmen der Strategie und eines Umsetzungsprogrammes für die kantonalen Radwege entsprechend umsetzen. Die Baudirektorin wird dazu noch die ergänzenden Ausführungen machen. Eine sehr gute Abstimmung der Planung in den regionalen und kommunalen Planungsträgern ist vor allem auch in den Agglomerationsräumen auf der Ebene des Kantons, aber auch der Region und der Gemeinden selbstverständlich Voraussetzung. Der Flughafen Zürich ist auch im Lichte der Gesamtverkehrskonzeption

zu betrachten und es ist ein zentrales Anliegen in den Legislaturschwerpunkten der Regierung, Ausgleich zwischen den Anforderungen des wirtschaftlichen Standortwettbewerbes, der dafür erforderlichen Mobilität und der Sicherung der Lebensqualität zu suchen.

Dies ist auch ein integraler Bestandteil der Flughafenpolitik und Vorgabe für die kurz- und mittelfristige Entwicklung im Rahmen des neuen Betriebsreglementes und für die im Rahmen des Projektes «Relief» zur Entwicklung der Langfristperspektiven für die Raumentwicklung der Flughafenregion und der Infrastrukturentwicklung des Flughafens. Dem Ausgleich im Spannungsfeld Standortwettbewerb, Mobilität und Lebensqualität gilt deshalb die grösste politische Aufmerksamkeit. In der Bedeutung des Gesamtverkehrs sind zwei Aspekte gegeben: Es muss ein möglichst grosser Anteil des landseitigen Verkehrs des Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden – diese Zielsetzung ist anspruchsvoll, aber sie kann erreicht werden – und durch die Einbindung der Schweiz in das europäische Hochleistungsnetz der Eisenbahn muss ein möglichst hoher Anteil des Passagieraufkommens auf kurzen Distanzen auf die Bahn verlegt werden. Hier ist der Kanton auch entsprechend dabei, sich im nationalen und internationalen Netz einzugliedern. Für die Erfüllung beider Anliegen bestehen deshalb gute Voraussetzungen. Die grösste politische Herausforderung besteht indes in der Ausgestaltung des Flughafenbetriebes selber.

Und zu einem kurzen Ausblick. Die Gesamtverkehrskonzeption erfüllt die Auflagen, die der Kantonsrat in der Richtplanung mit diesem Auftrag erteilt hat und es ist vorgesehen, Hans Frei, dass dem Kantonsrat bis Ende 2003 die verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze für die Gesamtverkehrskonzeption und die Strategien für die übergeordneten Netze der Bahn und der Hochleistungsstrassen im Rahmen einer Vorlage zur Revision für eine Strategie Hochleistungsstrassen vorgelegt und im Richtplan auch entsprechend dargestellt werden.

Es ist nun so, dass wir natürlich nicht warten, bis all diese Berichte erstellt sind, und deshalb sind wir auch bereits dabei, die entsprechenden Massnahmen umzusetzen. Ausgangspunkt in dieser Legislaturperiode war der Durchgangsbahnhof Zürich. Weiter haben Sie in diesem Rat mit Zweidrittelmehrheit die Glattalbahn als erste kombinierte Raumerschliessung Strasse–Schiene verabschiedet. Und ich bin überzeugt, sollte die Bevölkerung dazu ihre Beurteilung ebenfalls abgeben müssen, wird sie bereit sein, diese konzeptionellen Zusammen-

hänge in der Realität umzusetzen und damit der Gesamtverkehrskonzeption zu einem weiteren Erfolg verhelfen wollen. Selbstverständlich gehört in diese Zielsetzung hinein auch die dritte Ausbaustappe der S-Bahn. Sie sehen, wir warten nicht, bis wir ein Büchlein geschrieben haben, sondern sind laufend dabei, unsere Gedanken eben auch in der Verwaltung umzusetzen. Wir sind seit drei Jahren auf diesem Weg, mit grossen Investitionsvorhaben, die mit den Investitionen eben auch Arbeitsmöglichkeiten ins Gewerbe hinein tragen und damit eine der wesentlichen Rahmenbedingungen, gute Infrastrukturen für die Wirtschaft bereitzustellen, sei das nun auf der Strasse, auf der Schiene oder in der Luft. Damit haben wir den Tatbeweis im Handlungsbereich der Regierung schon angetreten. Es liegt jetzt am Parlament, auch die entsprechende Unterstützung und die Mittel in Ihrer finanzpolitischen Prioritätensetzung dafür zur Verfügung zu stellen.

In diesem Sinne: Die Gesamtverkehrskonzeption ist kein Papiertiger, sondern gelebte Realität.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Nachdem in der Diskussion die Radwegstrategie im Grunde genommen auf ein positives Echo gestossen ist, kann ich mich kurz halten. Einige Punkte sind mir dennoch wichtig. Ich hoffe, dass Sie realisiert haben, dass auch im Sinne der Regierung die Radwegstrategie eben ein Element der Gesamtverkehrskonzeption ist und dass damit der Regierungsrat ein Bekenntnis – und zwar ein klares Bekenntnis – auch zu Gunsten des Langsamverkehrs abgegeben hat. Das ist kein Lippenbekenntnis, sondern mit der Radwegstrategie wollen wir auch eine Verbindlichkeit aufzeigen, nach welchen Kriterien wir Investitionen tätigen zur Erhöhung der Sicherheit auch beim Langsamverkehr.

Nun, vor allem Regula Ziegler und Thomas Weibel haben ein beschleunigtes Bauprogramm bei den Radwegbauten gefordert, haben mir aber nicht gesagt, wie wir dieses Bauprogramm finanzieren sollen. Solange wir die gesetzlichen Grundlagen haben, die uns verpflichten, über den Strassenfonds die Wanderwege, Reitwege, aber auch die Radwege zu finanzieren, und Sie uns dann die zusätzlichen Mittel verweigern, können wir diesen Bogen so breit nicht spannen. Wir haben im Rahmen eines Finanzierungskonzeptes aufgezeigt, dass die jährlich vorhandenen Mittel von 300 Millionen Franken zu keinen zusätzlichen Investitionen reichen, weder für den Strassenbau noch für Radwege, noch für Wanderwege. Und das ist zu beklagen. Wir

müssen miteinander die politische Diskussion führen. Wollen wir den Aufgabenbereich entflechten, der über den Strassenfonds erfüllt werden soll? Oder legen wir zusätzliche allgemeine Steuermittel in den Strassenfonds ein, der dann dieser Problematik gerecht wird, dass wir Bauaufgaben erfüllen müssen, die nicht als zweckgebundene Aufgaben deklariert werden können, das heisst nicht nur über die Automobilisten finanziert werden müssen. Wir kommen nicht darum herum, miteinander in der nächsten Legislatur diese Diskussion so zu führen, dass wir effektiv einen Schritt weiter kommen.

Etwas irritiert haben Sie mich, Hans Frei. Sie haben nun die Strategie und vor allem ganz konkret die Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilungen der Umfahrringringe disqualifiziert und bereits eine Überarbeitung gefordert, bevor diese Arbeiten abgeschlossen sind, bevor der Regierungsrat überhaupt darüber beraten und eine Wertung vorgenommen hat. Ich weiss nicht, worauf Sie sich abstützen, wenn Sie nun einzeln sagen «das ist gut», «das ist schlecht, das akzeptieren wir nicht». Lassen Sie uns doch die Zeit, diese fundierten Arbeiten der Zweckmässigkeitsbeurteilung abzuschliessen, und warten Sie ab, bis Sie die definitiven Ergebnisse haben, bevor Sie verurteilen, was noch gar nicht auf dem Tisch liegt!

Schlussabstimmung zu Traktandum 7

Der Kantonsrat beschliesst mit 145 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 3936 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 146/1998 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

Schlussabstimmung zu Traktandum 8

Der Kantonsrat beschliesst mit 144 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 3980 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 99/2000 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Aufhebung der Bewilligung eines Kredites für den Bau einer kombinierten Gas- und Dampfturbinenanlage (Kombianlage) im Heizkraftwerk Aubrugg (*Reduzierte Debatte*)

Antrag des Regierungsrates vom 24. Oktober 2001 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 19. März 2002 **3905**

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Mit grossem Enthusiasmus kämpften der damalige Baudirektor und mit ihm viele Politikerinnen und Politiker für den Bau der Kombianlage Aubrugg. Man sprach von einer notwendigen Investition in die umweltschonende Energieproduktion. Das war im Jahr 1997. Heute diskutieren wir über die Aufhebung des Kredites. Gestorben ist das Projekt längst, heute werden wir wohl eine schickliche Beerdigung vollziehen. Das ist der Zeitpunkt, in dem man sich fragt, was falsch war an den Prognosen von damals. Diese Fragen sind notwendig und richtig, immerhin sagte die Stimmbevölkerung Ja zum Bau. Bei aller Kritik bleibt aber zu sagen: Es ist ein Akt der Grösse, dass dieser Antrag gestellt wird. Es ist nicht einfach, die Notbremse so spät zu ziehen. Das Volk hat Ja gesagt zu dieser Anlage und hat damit den Regierungsrat beauftragt, das Heizkraftwerk Aubrugg auszubauen. Offenbar wurde dieser Entscheid auf – aus heutiger Sicht – falschen Annahmen getroffen. Dass der Regierungsrat dies nun offen legt, kommt zwar spät, ist aber trotzdem zu respektieren.

81,3 Millionen Franken hätte der Ausbau gekostet. Er hätte die Deckungslücken im Wärmebedarf insbesondere in der Stadt Zürich schliessen sollen, weil man davon ausging, dass der Notkessel der ETH und der Kehrrechtverbrennungsanlage (KVA) Hagenholz stillgelegt werden müssten. Die Stilllegung war auf das Jahr 2000 geplant. Finanziell stellte man schon nach wenigen Jahren Ertragsüberschüsse in Aussicht. Man sprach von einem sinnvollen Projekt sowohl in ökologischer wie in finanzieller Hinsicht. Der im Jahr 1995 zwischen Kanton und Stadt Zürich abgeschlossene Vorvertrag über die Erstellung der Kombianlage wurde wenige Monate nach der erfolgreichen Volksabstimmung von der Stadt Zürich gekündigt. Es liege ein Grundlagenirrtum vor, weil die finanzielle Situation zu optimistisch eingeschätzt worden sei. Nun kann man sagen, die Stadt Zürich hätte

den Bau platzen lassen, und man könnte ihr deswegen Vorwürfe machen. Oder man kann vertreten, dank dieser Kündigung sei der Kanton von einer unwirtschaftlichen Investition bewahrt worden. Beide Seiten werden wohl Gründe für ihre Position finden. Tatsache aber ist, dass auch der Regierungsrat heute der Meinung ist, dass sich die Voraussetzungen seit der Abstimmung grundsätzlich verändert haben und dass die Wirtschaftlichkeit der Anlage nicht mehr den Annahmen in der Abstimmungsvorlage entspricht. Und das Kostenrisiko wäre auf Grund der vertraglichen Regelung weit gehend beim Kanton angesiedelt.

Die Nachfrage wird heute anders eingeschätzt. Studien hätten ergeben, schreibt der Regierungsrat, dass der Wärmebedarf der Gebäude in Zukunft eher rückläufig sei, und er führt dies auf die Klimaerwärmung, bessere Isolationen, Gebäudesanierungen und die Nutzung der gebäudeinternen Abwärme zurück.

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat den Antrag des Regierungsrates an ihrer Sitzung vom 19. März 2002 beraten und kam zum einstimmigen Entscheid, dass der Kredit für den Bau der Kombianlage im Heizkraftwerk aufzuheben sei. Damit wird der Aktendeckel auf diesem Projekt zugeschlagen. Das ist wohl richtig so. Der etwas fahle Nachgeschmack bleibt.

Johann Jucker (SVP, Neerach): Mit Erstaunen und überraschend habe ich als ehemaliger Kommissionspräsident der Spezialkommission für den Bau einer Kombianlage in unserem Heizkraftwerk Aubrugg vom Antrag der Regierung Kenntnis genommen, den durch eine Volksabstimmung genehmigten Kredit aufzuheben. Die Absichten der Regierung sind mir anhand der Weisungen zwar klar, aber mit vielen Fragen behaftet. Die damalige Vorlage für den Kredit enthielt unter anderem wesentliche energiepolitische, versorgungspolitische und wirtschaftliche Aussagen. Mit einem grossen finanziellen Aufwand von rund 80 Millionen Franken sollten die anstehenden Probleme und Aufgaben gelöst werden. Auf Grund dieser Angaben hat sich die kantonsrätliche Kommission zur Behandlung der Weisung 3482 über die Bewilligung eines Kredites mit dem Bau einer Kombianlage sehr intensiv mit der Materie befasst. Es wurden die verschiedensten Anhörungen durchgeführt, Abklärungen getroffen, Unterlagen verlangt und studiert sowie Fachleute und Politiker, so auch eine stadträtliche Delegation beigezogen und angehört. Der mit grossem Mehr gefällte

Entscheid der Kommission, die damalige Vorlage respektive den Kredit dem Kantonsrat und damit den Stimmbürgern des Kantons zur Annahme zu empfehlen, beruhte damit auf einer sehr grossen, seriös und mit viel Engagement geleisteten Arbeit.

Es scheint mir etwas mager, wenn in der Weisung 3905 zur Aufhebung des Kredites wenig über die konkreten Resultate der Abklärungen, die zu diesem Antrag geführt haben, gesagt wird. Es wird vorerst in der Ausgangslage recht generell gesagt, dass sich wichtige Voraussetzungen verändert haben und damit auf die Erstellung der Anlage verzichtet werden kann. Wohl wird später auch auf einzelne Randbedingungen recht summarisch hingewiesen, aber in keiner Weise ein bewertbarer Vergleich mit den ursprünglichen Grundlagen dargestellt. Für die Aufhebung eines solch grossen Kredites dürften noch vertiefte Hinweise gegeben werden. Wenn sich schon die Kommission der Vorlage 3482 so umfassend mit den Grundlagen für den Bau der Kombianlage befasst hat, wäre es angebracht gewesen, zur neuen Vorlage 3905 beurteilbare Vergleichsunterlagen zu liefern. Die Fernwärmeversorgung ist keine kurzfristige, sondern eine langfristige Angelegenheit, und ein solcher Entscheid für die Aufhebung des Kredites verlangt wie beim Entscheid für den Kredit, dem auch längerfristige Überlegungen zu Grunde liegen.

Und nun zur Vorlage im Einzelnen. Die Aussagen im zweiten Abschnitt über das Verhältnis Kanton–Stadt sind zum Teil nicht richtig, zum Beispiel die Aussage «Bei der Einrichtung der geplanten gemeinsamen Betriebsgesellschaft würde das Kostenrisiko vom Kanton auf die Stadt übertragen.» Oder sie erwähnen nur die Hälfte über die damaligen tatsächlichen Begebenheiten. Sie erwecken zudem den Eindruck, dass die Stadt beim Abschluss des Vorvertrages über die Grundlagen nicht genau im Bilde war respektive sogar vom Kanton irregeführt worden wäre. Der Stadtrat von Zürich hat damals auf Grund von umfassenden Erwägungen dem Vorvertrag zugestimmt. Mir ist nun auch bekannt, dass am 30. September 1997 keine eigentliche Kündigung des Vorvertrages erfolgte. Es handelte sich um ein uneingeschriebenes Schreiben der Vorsteherin des Tiefbau- und des Entsorgungsdepartements der Stadt Zürich an den Baudirektor. Darin wird das Vorliegen eines Grundlagenirrtums geltend gemacht und mitgeteilt, dass sich die Stadt einseitig nicht mehr für an den Vertrag gebunden halte respektive ihn einseitig als aufgelöst betrachte. Die

Annahmen waren nicht falsch, sondern die Grundlagen waren anders, Esther Arnet.

Über Grundlagenansichten könnte man noch mehr debattieren. Eine Irreführung muss jedoch zurückgewiesen werden. Im Sinne einer guten Partnerschaft und um den Zusammenführungsprozess der einzelnen Fernwärmeversorgungen zu einer Betriebsgesellschaft nicht zu gefährden, verzichtete der Kanton im Weiteren auf die Erfüllung des Vorvertrags und hob auf Grund des beschriebenen Hintergrundes mit Beschluss des Regierungsrates vom 7. Dezember 1998 den Vorvertrag auf.

Im dritten Abschnitt wird darauf hingewiesen, dass seit dem 1. Oktober 1999 auf Grund einer Vereinbarung eine Betriebsgesellschaft bestehe. Die Vereinbarung ist aber eher eine Unterlage zur Zusammenarbeit, denn die einzelnen Fernwärmeversorgungen sind meines Wissens juristisch noch absolut selbstständig. Über die zukünftige Gesellschaft wird weiter nichts ausgesagt. Immerhin ist zu bemerken, dass schon seit rund fünf Jahren diese Bestrebungen zur Gründung einer selbstständigen Gesellschaft laufen. Wie sieht es heute aus? Wie weit ist man? Stehen allenfalls noch politische Auseinandersetzungen bevor? Wäre es nicht gescheiter, die Aufhebung des Kredites für die Kombianlage bis zu diesem Zeitpunkt zu verschieben?

Im vierten Abschnitt über die Wärmenachfrage wird nur in wenigen Sätzen auf die mutmassliche äusserst wichtige Entwicklung der Fernwärmeversorgung eingegangen. Für die Arbeiten der damaligen Kommission wurde die erwartete Entwicklung transparent aufgezeigt. Um den vorliegenden Antrag des Regierungsrates nachvollziehen zu können, scheint es mir wichtig, die Entwicklung der Wärmenachfrage aus heutiger Sicht genauer darzustellen. Nur ein sauberer Vergleich führt zu den wichtigen Entscheidungsgrundlagen. Wie sieht also die tatsächliche und prognostizierte Entwicklung des Leistungsbedarfs für das Einzugssystem des Kantons, der Stadt Zürich – nur Zürich Nord – und das Gesamtsystem inklusive ETH zwischen 1998 und 2008 aus? Als Leistungsbedarf gilt die grösste verlangte Stundenleistung bei minus 11 Grad Celsius mittlerer Aussentemperatur inklusive Verluste. Die nun zur Abstimmung kommende Vorlage für die Erschliessung des Oberhauserriets mit Fernwärme ab dem KVA und notfalls ab dem Heizkraftwerk Aubrugg ergibt eine neue Unbekannte. Trotz Gebäudeisolation, neuen Technologien und Klimaerwärmung und so weiter finde ich, dass die Nachfrage nach Wärme in den nächs-

ten zehn bis fünfzehn Jahren nicht leicht, sondern beachtlich zunehmen wird. Wenn man die Überbauungen Zürich-Nord sieht, kann man davon ausgehen, dass eine neue Wärmequelle auch dort gleich wieder voll gebraucht wird.

Im fünften Abschnitt über die Wärmeproduktionsanlagen wird wiederum recht summarisch auf die anstehenden Probleme eingegangen. Um die Deckung der Wärmebedarfsentwicklung sauber darzustellen wie bei der Vorlage über den Kredit für die Kombianlage, sind zwei Dinge wesentlich. Vorerst ist es die zur Anwendung kommende Sicherheitsphilosophie und dann die Entwicklung des bestehenden und vorgesehenen Wärmeproduktionsparks über einen bestimmten Zeitraum. Der damaligen Kommission wurde über die gültige Sicherheitsphilosophie Folgendes gesagt:

Um eine Deckungslücke – es sind immerhin Spitäler angeschlossen – zu vermeiden, muss beim Ausfall einer der grössten Wärmeproduktionseinheit mit dem Rest der Anlagen der Bedarf an Wärme bei minus 11 Grad Celsius Aussentemperatur gedeckt werden können. Dies ist bekanntlich die so genannte Sicherheitsleistung. Trifft diese Sicherheitsphilosophie immer noch zu?

Es wird darauf hingewiesen, falls bis 2005 Ersatzinvestitionen in den Produktionsanlagen getätigt werden müssten, würde eine einfache Kesselanlage mit einem Investitionsvolumen von 10 bis 20 Millionen Franken genügen. Eine Planungs-, Kreditbewilligungs- und Bauzeit von drei Jahren dürfte allerdings auch für den Kanton knapp sein.

Nach meinen Abwägungen könnten in der Versorgung mit Fernwärme aus dem Fernwärmeverbund Zürich bald Deckungslücken entstehen. Ohne die gestellten Fragen beantwortet zu haben, sehe ich die Sachlage nicht so transparent. Ich finde das Vorgehen mit einem vom Volk bewilligten Kredit äusserst fragwürdig. Ich fand in der neuen Weisung nicht so viele Argumente und Antworten, welche die Aufhebung der Bewilligung für die Benützung dieses Kredits rechtfertigen.

Meine persönlichen Bedenken und Zweifel an der Richtigkeit dieser Vorlage sind nicht ausgeräumt. Im Auftrag der SVP-Fraktion bitte ich Sie trotzdem, dem Antrag der Regierung zuzustimmen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie keinen Antrag gestellt haben? (*Johann Jucker bestätigt es.*)

Thomas Weibel (Grüne, Horgen): Die Grünen haben bereits in einer Fraktionserklärung im Februar 1998 verlangt, dass die Zweckmässigkeit des Projektes Kombikraftwerk Aubrugg nochmals überprüft werden müsse. Spätestens zu diesem Zeitpunkt war klar, dass die vom Volk genehmigte Anlage vorteilhafterweise nicht realisiert werden sollte. Die Regierung hat noch einige Jahre mehr gebraucht, um diesen Sachverhalt nachvollziehen zu können. Die Grünen sind der Ansicht, dass alles daran gesetzt werden muss, um derartige Situationen zukünftig zu vermeiden. Es geht nicht um allfällige Schuldzuweisungen an Exekutivmitglieder und Verwaltungsangestellte. Ein grosser Teil der damals Verantwortlichen ist so oder so nicht mehr im Amt oder ist bereits in Pension. Es geht darum, aus dieser Vorlage Lehren zu ziehen.

Da hat sich eine kantonsrätliche Kommission unter der Leitung von Johann Jucker mit dieser Vorlage intensiv beschäftigt. Der Kantonsrat hat in seiner Mehrheit einen zusätzlichen Katalysator beschlossen, um die zusätzliche Luftbelastung aus dem Betrieb der Anlage möglichst zu minimieren. Das Volk hat dieser Vorlage mit Zweidrittelmehrheit zugestimmt. Auch die Grünen haben damals trotz Vorbehalten eine Ja-Parole beschlossen. Die verschiedenen Ebenen der politischen Gesellschaft müssen sich darauf verlassen können, dass die Mitbeteiligten seriöse Arbeit machen. Wenn bereits zum Zeitpunkt der Abstimmung erhebliche Zweifel an den Grundlagen und an Aussagen der zuständigen Verwaltung und der Direktion bestehen, wenn sich diese nur wenige Jahre später bestätigen, dann ist dieses Zusammenspiel der politischen Kräfte gefährdet, weil mehr oder weniger fahrlässig das Vertrauen der verschiedenen Akteurinnen und Akteure missbraucht wird. Es ist zwar ein Zufall, dass ausgerechnet eine Woche vor der Volksabstimmung über ein Fernwärmegeschäft ein anderes Fernwärmegeschäft bereinigt werden muss. Allerdings waren auch nach den Erfahrungen mit der Nichtrealisierung des Kombikraftwerkes die Unterlagen für die Fernwärmeerschliessung des Oberhauseriets ähnlich dürftig und intransparent wie damals. Daher stimmen die Grünen der Nichtrealisierung des Kombiwerkes Aubrugg zu und empfehlen am nächsten Sonntag ein Nein zur Vorlage Fernwärmeererschliessung Oberhauseriet.

Ratspräsident Thomas Dähler: Das war jetzt eine persönliche Erklärung.

Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur): Die Präsidentin Esther Arnet und Johann Jucker haben vieles über die damalige Arbeit in der Spezialkommission schon gesagt, ich kann mich daher kurz halten.

Mit Erstaunen höre ich jedoch das Plädoyer von Johann Jucker für Fernheizungen. Sie haben ja das Referendum zum Oberhauserriet ergriffen. Das passt nicht eben zu Ihren heutigen Aussagen. Das vorliegende neue Konzept ist aus heutiger Sicht gesamthaft gesehen das bessere. Denn wir dürfen nicht vergessen, dass die geplante Kombianlage eine thermische war und daher vom ökologischen Standpunkt aus nicht eigentlich interessant im Gegensatz zur Anlage im Oberhauserriet, welche die Wärme aus Abfallverbrennung gewinnt und daher ökologisch Sinn macht.

Zurück zu Aubrugg. Wir meinen, dass es unter den gegebenen Umständen besser ist, jetzt die Notbremse zu ziehen, als das alte Projekt weiter zu verfolgen. Allerdings bedauern wir, dass nun die vor Jahren viel zu gross konzipierte Hülle vom Heizkraftwerk Aubrugg nicht einem vermehrten Nutzen zugeführt werden kann. Schade auch, dass die bewilligte Abgasreinigungsanlage des alten Projekts und der dafür bestehende Kredit von 2,5 Millionen Franken nicht fürs bestehende Heizwerk übernommen werden kann. Ich hätte der stark belasteten Gegend eine Luftverbesserung gegönnt. Eigenartig mutet uns an, dass die ETH-Anlage mit ihrem alten Kessel nun plötzlich wieder im neuen Projekt auftaucht und für zehn weitere Jahre als tauglich erklärt wird. Als uns damals in der Spezialkommission die Kombianlage Aubrugg in der Spezialkommission schmackhaft gemacht wurde – ich sass auch in der Kommission –, hiess es, der Kessel müsse stillgelegt werden. Er wurde als völlig veraltet und als Risikofaktor dargestellt. Wir wissen auch, dass die Anlage vom lufthygienischen Standpunkt aus sehr problematisch ist. Auch wenn der ETH-Kessel nun im neuen Projekt nur in ausserordentlichen Fällen eingesetzt werden soll – seinen Einsatz können wir nicht gutheissen.

Die SP stimmt der Abschreibung zu.

Persönliche Erklärung von Johann Jucker zum Votum von Regula Ziegler-Leuzinger

Johann Jucker (SVP, Neerach): Regula Ziegler, ich habe nicht zum Oberhauserriet gesprochen. Ich weiss genau, wozu meine Partei das Referendum ergriffen hat. Meine Aussagen beziehen sich auf die Kombianlage Aubrugg.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Es ist ja schon ein bisschen eigentümlich, wenn wir als vom Volk gewähltes Parlament hingehen und einen Volksbeschluss quasi aufheben. Nun müssen wir ja zur Kenntnis nehmen, dass damals, als die Volksabstimmung positiv zu Ende ging, die Stadt Zürich den Vertrag, welcher die Zusammenarbeit geregelt hätte, gekündigt hat. Damals gab es heisse Köpfe. Diese heissen Köpfe konnte man zwar nicht für die Wärmegewinnung einsetzen, sie sind dann aber einfach von selbst wieder ein bisschen kühler geworden. Und man ist dann schliesslich und endlich doch zur Einsicht gekommen, dass es besser sei, wenn man auf diesen Ausbau verzichtet. Ganz klar möchte ich aber auch sagen, dass die Kommission, die sich seinerzeit mit dieser Angelegenheit befasst hat, diese gründlich untersucht hat. Und ganz klar muss man auch sagen, dass hier nicht irgendwie innerhalb dieser Kommission Energie verpufft worden ist.

Nun, wir können dieser Vorlage zustimmen. Ich möchte einfach noch in Bezug auf verpuffte Energie etwas zu bedenken geben: Es ist erwähnt worden, am nächsten Wochenende haben wir die Gelegenheit, dass nicht noch mehr Energie verpufft, sondern dass sie genutzt wird, dass das Geld richtig eingesetzt wird und deshalb gebe ich zum Schluss meines Votums auch noch ein Plädoyer für die Fernheizung im Oberhauserriet ab.

Eintreten

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

Detailberatung

Titel und Ingress, I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 120 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat gemäss Vorlage 3905 zuzustimmen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Sie haben den Bau einer kombinierten Gas- und Dampfturbinen-Kombianlage im Heizkraftwerk Aubrugg schicklich beerdigt.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Umweltverträgliche KVA-Rückstände durch ergänzende Verfahren an bestehenden Verbrennungsanlagen (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 8. Januar 2002 zum Postulat 221/1998 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 19. März 2002 **3927**

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Für Fragen der Abfallpolitik verwenden die Zeitungen nicht mehr die ganz grossen Buchstaben und auf der politischen Agenda ist es im Vergleich zu den späten Achtziger- und frühen Neunzigerjahren ruhig geworden. Die Kehrichtverbrennungsanlagen des Kantons Zürich verbrennen inner- und ausserkantonalen Abfall, haben hohe Auslastungswerte und funktionieren, ohne grosses Aufsehen zu erregen. Nach wie vor steht die Schweiz im internationalen Vergleich mit ihrer Abfallpolitik recht gut da. Das Postulat von Regula Ziegler aus dem Jahr 1998 verlangt, sich nicht auf den Lorbeeren auszuruhen, sondern Verbesserungsmöglichkeiten für die Lagerfähigkeit der Rückstände aus dem Verbrennungsprozess zu evaluieren. Der Regierungsrat nahm diesen Auftrag ernst und legt mit seinem Bericht einerseits die heutige Situation dar und beschreibt andererseits die Verbesserungsmöglichkeiten.

Im Jahr 2000 wurden im Kanton Zürich gegen 700'000 Tonnen Abfall verbrannt. Mit der Verbrennung des Abfalls kann sein Gewicht auf rund einen Viertel reduziert werden. Der grösste Teil der festen Rückstände liegt in Form von Schlacke vor. Diese Schlacke ist schadstoff-

haltig und wird in Reaktordeponien abgelagert. Der früher übliche und heute noch zulässige Einsatz von Schlacke im Strassenbau wird im Kanton Zürich praktisch nicht mehr vorgenommen. Die Risiken für die Umwelt werden als zu gross eingestuft. Die Deponierung der Schlacke erfolgt zu einem grossen Teil im Kanton Zürich. Anders verhält es sich mit dem zweiten Teil der Rückstände, die stark schwermetalbelasteten Rückstände aus der Rauchgasreinigung. Das sind Schlämme aus der Rauchgaswäsche und Elektrofilterasche. Ihre Menge ist zwar viel geringer als jene der Schlacke, dafür ist ihre Zusammensetzung sehr viel problematischer. Die Filterstäube aus den Zürcher Verbrennungsanlagen werden häufig in deutschen Salzbergwerken gelagert. Offiziell spricht man von Zwischenlagern. Dass diese Lager aber je ausgegraben werden, ist eher unwahrscheinlich. Mit grossem Interesse wurde der Stand der Technik bezüglich der neuen Behandlungsvarianten verfolgt. Beurteilt wurden der Entwicklungsstand der verschiedenen Behandlungen und die Erfüllung verschiedener Kriterien, zum Beispiel die Menge und Qualität der Rückstände und die Kosten. Erstaunlich ist dabei, dass die Weiterentwicklung der beiden Verfahren mit den insgesamt besten Werten sistiert wurde. Die im Kanton Zürich verwendeten Verfahren sind zwar bezüglich des Entwicklungsstandes – das ist wenig erstaunlich – in der Spitzenposition, hingegen erzielen sie bei der Erfüllung der Kriterien die schlechtesten Werte von allen untersuchten Verfahren. In einer Studie, die der Kommission vorgestellt wurde, kommen die Fachleute zum Schluss, dass es gegenwärtig auf dem Markt keine Behandlungsvariante gibt, die den Schweizer Vorschriften entspricht, praktisch erprobt ist und mit der wesentliche ökologische Verbesserungen erzielt werden könnten. Als Hauptgründe dafür wurden unter anderem angegeben: Der Druck und entsprechende Anreize für Verbesserungen würden fehlen und das Marktpotenzial in der Schweiz sei zu klein, als dass sich die hohen Entwicklungskosten lohnen würden. Es ist also davon auszugehen, dass sich in den nächsten Jahren keine neuen Behandlungsvarianten durchsetzen werden. Daraus abzuleiten, dass nichts verbessert werden kann, wäre falsch.

Der Regierungsrat stellt in seinem Bericht, basierend auf der erwähnten Studie, folgende Massnahmen in Aussicht.

Erstens: Entschrottung der Schlacke. In vier der sechs Zürcher KVA wird nicht in der KVA selbst entschrottet. Es betrifft dies die Anlagen von Dietikon, Winterthur und Zürich. In einem Schreiben, das nach-

träglich zur Kommissionsberatung eingegangen ist, wird mitgeteilt, dass auf einigen Deponien Entschrottungen vorgenommen werden. Damit ist der Anteil der Deponierung von nicht entschrotteter Schlacke vernachlässigbar. Das ist durchaus erfreulich, aber der Nutzen der Entschrottung besteht lediglich darin, dass Deponieraum geschont und das separierte Metall der Wiederverwertung zugeführt werden kann.

Zweitens: Beobachtung der Technologieentwicklung. Im Sinne einer internationalen Marktbeobachtung soll erkannt werden, wenn sich abzeichnet, dass sich ein Verfahren durchsetzen könnte. Daraus soll die Möglichkeit einer gezielten Förderung geeigneter Technologien durch die öffentliche Hand geprüft werden.

Drittens: Zusammenarbeit mit dem Bund. In der Studie wird ausgeführt, dass sich klare einheitliche gesetzliche Grundlagen und Definitionen positiv auf die Weiterentwicklung von weiter gehenden Behandlungsvarianten auswirken würden. Der Regierungsrat will sich in Zusammenarbeit mit anderen Kantonen und dem Bund dafür engagieren.

Viertens: Rückstandsqualität als Kriterium bei Investitionsentscheiden. Als letzte Massnahme will der Regierungsrat bei Investitionsentscheiden die Verbesserung der Rückstandsqualität vermehrt berücksichtigen.

Der Bericht des Regierungsrates zum Postulat von Regula Ziegler zeigt zwar, dass das Anliegen der Postulantin vollumfänglich geteilt wird, ist aber in den Resultaten der Untersuchung ernüchternd. Es sind in den nächsten Jahren keine deutlichen Verbesserungen zu erwarten. Die KEVU erachtet den Bericht des Regierungsrates als ausführlich und ausgewogen und beantragt Ihnen, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur): Das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) hat sich mit dem Thema KVA-Rückstände intensiv befasst und eine umfassende Evaluation vorgenommen. Herzlichen Dank. Inskünftig soll bei allen vier KVA die Schlacke entschrottet werden, eine Miniverbesserung bezüglich der Umweltverträglichkeit, aber es ist besser als nichts und ein kleiner Trost, dass die Regierung bereit war, wenigstens etwas zu verbessern. In der Hauptsache allerdings, nämlich die schwermetallhaltigen

Rückstände aus den Filterstäuben herauszulösen, damit diese bedenkenlos deponiert werden können, kam die Regierung nicht voran. Das ist enttäuschend. Wir haben erwartet, dass eines der neu entwickelten Zusatzverfahren zur Weiterentwicklung in Betracht käme. Denn die Regierung geht mit uns einig: Die heutigen KVA-Rückstände sind nicht umweltverträglich und entsprechen nicht dem Leitbild des Bundes. Heute dürfen zum Beispiel die schwermetallhaltigen Filterrückstände, die wegen ihrer hohen Belastung zementartig eingegossen abgelagert wurden, nicht mehr aus der Deponie in Winterthur eingelagert werden. Die Gefahr einer Grundwasserverschmutzung ist nämlich nicht auszuschliessen. Das ist gut so. Daher werden diese Filterrückstände heute nach Deutschland exportiert. Dort werden sie in alte Salzbergwerke eingelagert – eine absolute Notlösung. Die seit Jahren deponierten Filterstaubblöcke ragen berghoch gegen den Himmel – ein Mahnmal unzulänglicher KVA-Rückstände. Später sollen diese Berge zugedeckt werden, als ob alles gewachsene Natur sei. Aus den Augen, aus dem Sinn! Die Einen finden dies eine pragmatische Lösung. Ich finde es untragbar. Mit dieser Haltung besteht die Gefahr, dass sich unser Trinkwasser schleichend verschlechtert. Laut der Evaluation des AWEL sind die zahlreichen neuen Verfahren entweder nicht ausgereift, bringen eine zu kleine Verbesserung zum Ist-Zustand oder sind zu energieintensiv in der Anwendung. Zugegeben, es gibt im Moment keinen grossen Durchbruch bei Zusatzverfahren oder ein ausgereiftes neues Verfahren ohne Nachteile. Aber ist dies nicht ein Stück weit weltfremd, ein solches abzuwarten? Ist es nicht unser tägliches Brot, eben mit kleinen Schritten voranzukommen? Das AWEL will warten, bis sich ein rechter Entwicklungsschub realisieren lässt. Das tönt wenig offensiv. Jetzt wird offenbar bereits planerisch am Ersatz für die bestehenden KVA-Öfen gearbeitet. Das ist der letzte Moment, wo Neuerungen einfliessen können. Nachher heisst es wieder, nun sei eben in die Anlage investiert worden, jetzt könne nichts Neues angepackt werden.

Ich bitte die Regierung, mutig zu sein und innovativ zu handeln. Der Kanton hat Vorbildfunktion und muss weitsichtig und umweltbewusst handeln. Er allein hat die Möglichkeit, die Latte bezüglich Umweltverträglichkeit der KVA-Rückstände höher zu hängen. In der Evaluation wurden die KVA-Betreiber nach ihrer Meinung zu den neuen Verfahren befragt, und ihre Meinung wurde stark gewichtet. Das war meines Erachtens falsch. Leider habe ich im rechten Moment nicht

einmal dagegen protestiert. Sie finden, ihre Anlagen genügen vollauf. Für sie ist wichtig, dass die Kasse stimmt. Die Umweltbelastung durch die Verbrennungsrückstände ist für sie kein Thema. Sie sehen nicht über ihre Nasenspitze hinaus. Wir meinen jedoch, nicht die Betreiber der KVA sind massgebend, sondern das umweltrelevante Leitbild des Bundes, das wir erfüllen wollen. Die niedrigen Deponiegebühren verhindern, dass die neuen Verfahren konkurrenzfähig sind. Solange so billig deponiert werden kann, sind die Entwicklerfirmen nicht in der Lage, ihre neuen Verfahren voranzutreiben. Ihre Produkte sind, verglichen mit den Deponiepreisen, zu teuer. Daher stagniert die Entwicklung. Der Kanton muss die einschlägigen Entwickler von neuen Verfahren ermutigen dranzubleiben. Er wird nicht darum herum kommen, die kostenintensiven Pilotprojekte der Entwicklerfirmen zu unterstützen, zum Beispiel das viel versprechende Schwermetall-Abdampfungsverfahren.

Ein weiteres Problem: Im Kanton Zürich lassen sich kaum noch Deponiestandorte finden, speziell keine neuen Standorte für Reaktordeponien. Zu diesem Schluss kam das AWEL nach sorgfältiger Überprüfung von 250 Standorten, 100 allein in der Region Winterthur und Weinland. Eher früher als später laufen wir also in einen Deponie-Engpass für KVA-Rückstände. Dies kann auch eine Chance sein. Es ist zu hoffen, dass aus dem Kapazitätsmangel die Deponiepreise für KVA-Rückstände ansteigen und so verbesserte Verfahren marktfähig werden. Die Schlacke in andere Kantone zu karren, die noch über Deponiekapazität verfügen, respektive über niedrigere Deponiepreise, würde dann hoffentlich vom Kanton unterbunden.

Wie Sie sehen, sind die Probleme alles andere als gelöst. Es besteht nach wie vor Handlungsbedarf. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Thomas Weibel (Grüne, Horgen): Die Antwort der Regierung zu diesem Postulat macht eines deutlich: Die Umweltverträglichkeit der Abfallwirtschaft kann am einfachsten am Anfang der Kette und nicht am Ende des Rohres verbessert werden. Mit sehr viel technologischem Aufwand könnte die Schlackenqualität gesteigert werden und ebenso könnten aus der Schlacke noch weitere Stoffe «herausgegrübelt» werden. Der Bericht des Regierungsrates gibt dazu detaillierte Auskunft. Leider beschränkt sich der Postulatsbericht allein auf diesen Aspekt, obwohl ein sehr zentraler Satz in der Studie steht, die dem AWEL als Grundlage für die regierungsrätliche Antwort gedient hat. Ich zitiere:

«Ein Schritt in nachhaltiger thermischer Abfallbehandlung wird vor allem dann erreicht, wenn auch die Schlackenmenge aus der Verbrennung klein wird und nicht mehr deponiert werden muss.» Auch wenn es verschiedene Fragezeichen zu diesem Satz gibt – kann denn beispielsweise Abfallverbrennung überhaupt nachhaltig sein? – wird doch eines klar: Nicht die Schlacke ist das ursächliche Problem, sondern das Problem ist der heutige Umgang mit dem Abfall. Schlacke besteht aus den unbrennbaren Bestandteilen des «Güesels». Nach wie vor wird Kehricht in die Verbrennungsanlagen angeliefert, der gar nicht verbrannt werden kann. Und es fällt immer noch viel zu viel Abfall an. Die Bedeutung dieses Postulates besteht vor allem darin, einmal mehr darauf hingewiesen zu haben, dass wirkungsvolle Umweltpolitik bei den Ursachen anzusetzen hat und nicht bei den Symptomen. Weil die Verbesserung der Schlackenqualität so aufwändig ist, ist es effizienter dafür zu sorgen, dass möglichst wenig Schlacke entsteht, zum Beispiel durch Anstrengungen, die Abfallmenge weiterhin stark zu reduzieren und den Abfall noch viel besser zu trennen.

Mit der Hoffnung, dass der Kanton auch wegen diesen Erkenntnissen aus der Bearbeitung des Postulates der Reduktion der Abfallmenge zukünftig noch ein grösseres Gewicht zukommen lässt, können die Grünen der Abschreibung des Postulates zustimmen.

Hans Badertscher (SVP, Seuzach): Im Leitbild der schweizerischen Abfallbewirtschaftung aus dem Jahre 1996 wurden hohe Ziele angestrebt, nämlich Abfälle so vorzubehandeln, dass nur verwertbare oder endlagerfähige Stoffe entstehen, die ohne Umweltrisiko deponiert werden können. Das Postulat hinterfragt und verlangt, dies vollumfänglich umzusetzen. Das ist im Moment nicht machbar, das haben wir gehört, aber es fehlt grundsätzlich wenig, um dies zu erreichen. Die Regierung hat aufgezeigt, dass täglich daran gearbeitet wird, um diese Ziele zu erreichen.

Die in den zürcherischen KVA eingesetzten Behandlungsverfahren entsprechen dem heutigen Stand der Technik. Und ich muss hier einfach betonen, dass wir nicht weiter gehen können als Behandlungsverfahren erreichbar sind. Und wir können nicht mehr herausholen. Wir haben festgestellt, dass der Stand unserer KVA gut ist und dass im Moment nicht mehr daraus gezogen werden kann. Auch wir sind der Meinung, dass all jene Stoffe, die irgendwie wieder die Umwelt belasten, nicht mehr deponiert werden sollten. Das sind Ziele, die

nicht nur ausgesprochen werden sollten, sondern an denen wir täglich arbeiten. Wir haben auch gehört, dass über die Grenzen hinweg die Zusammenarbeit gemacht wird und dass Japan da ziemlich führend ist. Nur ist Japan sehr weit von der Schweiz entfernt, das müssen wir einsehen. Aber ich glaube, im heutigen Übermittlungsbereich ist das kein Problem, dass wir da immer wieder auf dem Laufenden gehalten werden.

Mit dieser Feststellung, dass wir wirklich den heutigen Stand anwenden, sind wir von der SVP der Meinung, dass der Abschreibung dieses Postulates eigentlich nichts mehr im Wege stehen sollte. Ich bitte Sie das Gleiche zu tun.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Ich glaube, ich kann es kurz machen. Es ist fast alles gesagt. Mit dem Bericht des Regierungsrates vom 8. Januar 2002 und dem Ergänzungsbericht vom 20. August 2002 ist das Postulat erfüllt. Die FDP stimmt dem Antrag der Abschreibung zu.

Ich möchte hier auch nicht mehr auf die einzelnen Verfahren eingehen, das wurde hier ausdrücklich umfänglich vorgenommen. Es ist erfreulich, dass nun beinahe alle Schlacken aus Zürcher KVA vor der Deponierung entschlackt werden können. Die Bemühungen jedoch, weniger Abfall zu produzieren, sind nach wie vor eine wichtige und ständige Aufgabe. Eine Hauptaufgabe bleibt meines Erachtens, die ökologischen Kreisläufe zu schliessen. Der bessere Weg wäre wohl nach wie vor, dass die Produzenten ihre Produkte wieder zurücknehmen müssten, zum Beispiel analog zur Glasentsorgung; oder die klare Trennung der Abfälle im Haushalt. Hier hat sicherlich in den letzten Jahren ein Umdenken zu einer positiven Haltung stattgefunden. Letztlich ist aber auch zu erkennen, dass wir durch unseren Wohlstand wesentlich mehr Abfall produzieren. Deshalb ist eine sachgerechte Entsorgung bis ins letzte Glied der Kette eine Kernaufgabe zur Erhaltung einer intakten Umwelt wichtig.

Die FDP ist wie gesagt für die Abschreibung dieses Postulates.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Noch kurz zwei Bemerkungen. Erstens: Es ist ganz klar das Ziel der Regierung, die Abfälle so behandeln, dass wir entweder wiederverwertbare Produkte haben oder dann die Rückstände in der Endlagerung unbedenklich sind. Im Rahmen

der Beratung haben wir ehrlich und transparent dargelegt, was wir mit dem heutigen Stand der Technik erreichen können und von welchen Zielen wir noch entfernt sind. Es ist aber weltfremd, Regula Ziegler, wenn Sie nun die Regierung auffordern, in die Forschungsprojekte zu investieren. Der Kanton Zürich soll allen vorangehen und die Forschung vorantreiben zu Gunsten der anderen Kantone oder der anderen europäischen Ländern. Das ist die Aufgabe der Privatwirtschaft und nicht die Aufgabe des Kantons Zürich.

Was mich auch befremdet hat, sind Ihre klaren Vorwürfe an die Adresse der Betreiber der KVA: Sie sagen wörtlich, dass diese weltfremd sind und keine Nase weit denken. Dem ist nicht so. Wir haben eine sehr intensive Zusammenarbeit mit den Betreibern der Kehrichtverbrennungsanlagen und diese sind sich sehr wohl der grossen Verantwortung gegenüber der Umwelt bewusst. Also Ihre Vorwürfe an diese Adresse muss ich hier zurückweisen, denn ich hätte keinen Anlass, auch nur einen Moment daran zu zweifeln, dass die Regierung und die Betreiber von Anlagen am gleichen Strick ziehen würden, und zum Wohl der Umwelt alle Möglichkeiten einsetzen, die uns heute zur Verfügung stehen.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 122 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 3927 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 221/1998 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Vollzugsstopp von weiteren Landschaftsschutzmassnahmen im Kanton Zürich

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 27. März 2002 zum Postulat KR-Nr. 30/2000 und gleich lautender Antrag der KPB vom 9. Juli 2002 **3958**

Ueli Keller (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau: Die Kommission für Planung und Bau beantragt Ihnen mit 14 : 1

Stimme, der Vorlage 3958 des Regierungsrates zuzustimmen und damit das Postulat Kantonsrats-Nummer 30/2000 als erledigt abzuschreiben.

Das vom Kantonsrat an den Regierungsrat zu Bericht und Antragstellung überwiesene Postulat von Kollege Hansjörg Schmid vom 17. Januar 2000 lautet wie folgt: Der Regierungsrat wird eingeladen, alle gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit möglichst schnell ein zehnjähriger Vollzugsstopp als Marschhalt bei der Umsetzung der vorgesehenen Schutzmassnahmen eingeleitet wird.

Wir haben dem Postulanten das Recht auf Anhörung in unserer Kommission gewährt, so wie es das kürzlich geänderte Geschäftsreglement des Kantonsrates zulässt. Wir waren uns dabei alle einig, dass der von der Ratsmehrheit beschlossene Wortlaut des Vorstosses, so wie es auch der Regierungsrat in seinem Bericht schreibt und schon in seiner Begründung der Ablehnung des Vorstosses geschrieben hat, überwiegend bundesrechtlich vorgeschriebene Massnahmen erfasst, und somit die Umsetzung des Vorstosses rechtlich unzulässig ist. Wir haben uns noch damit befasst, was der Spielraum des Regierungsrates wäre, wenn der Vorstoss anders, enger formuliert worden wäre, nämlich zum Beispiel als Erlassstopp von weiteren Schutzverordnungen. Nach Auskunft von Rolf Gerber, dem Amtschef des Amtes für Landschaft und Natur, sollen nur noch zwei bis höchstens viere neue Schutzverordnungen erarbeitet werden; alle betreffen kleine Gebiete. Die grossen Projekte betreffend Anpassungen der Schutzverordnungen an Aufträge des Bundes, so bei den Thur-Auen, auf dem Schönenberg/Hirzel, im Reusstal und am Lützelsee. Weitere Massnahmen erfolgen auf ausdrücklichen Wunsch der Gemeinden, so zum Beispiel am Pfannenstiel. In Übereinstimmung mit dem Antrag der Regierung beantragt Ihnen auch die Kommission für Planung und Bau, das Postulat abzuschreiben.

Gaston Guex (FDP, Zumikon): Die FDP unterstützt den Antrag des Regierungsrates, das Postulat als erledigt abzuschreiben. Gerade um einen nachhaltigen Schutz unserer Landschaft sicher zu stellen, darf auf das Postulat nicht eingetreten werden. Der geforderte Vollzugsstopp steht im Widerspruch zum übergeordneten Bundesrecht, kontinuierliche Unterhalts- und Pflegearbeiten, wie sie für einen glaubwürdigen und nachhaltigen Natur- und Landschaftsschutz notwendig sind, würden zurückgebunden oder gar verunmöglicht. Das Postulat

steht des Weiteren auch im Widerspruch zum hier im Kantonsrat gefällten Entscheid vom 2. April 2001 über die Änderung des kantonalen Richtplans. Der letzte Punkt: Was Entschädigungen und Beitragsleistungen anbelangt, würde eine grosse Rechtsunsicherheit durch diesen Schritt ausgelöst.

Landschaftsschutzmassnahmen ja –, aber koordiniert, ganzheitlich und nicht isoliert und punktuell!

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Es ist erstaunlich, dass jetzt die SVP nichts mehr sagt. Grossartig werden Vorstösse eingereicht und nachher auch überwiesen, Luftheuler produziert, die dazu führen, dass die Verwaltung, die man so überproportioniert darstellt, beschäftigt wird, nur damit dann in diesem Rat ein solcher Vorstoss diskussions- und sang- und klanglos abgeschrieben werden kann. Damit zeigen die SVP und insbesondere auch die Landwirte ihr wahres Gesicht. Landschaft ist da zum Brauchen und, wenn möglich, zum Verbrauchen. Um zu verhindern, dass Strassen und Siedlungen ausgeweitet und gebaut werden, hat noch nie jemand einen Vorstoss gemacht aus den Reihen der SVP – auch nicht aus den Reihen der FDP. Aber gerade in einer Region, in der die Landschaft arg bedrängt ist, ist Landschaftsschutz eben wichtig. Landschaft muss geschützt werden, Landschaft muss aus unserer Sicht auch aufgewertet werden. Es müssen Massnahmen ergriffen werden, damit hier die Landschaft nicht ständig weiter an Wert und an Qualität verliert. Die Landschaft ist schliesslich auch unser wichtigster Erholungsraum, unser wichtigster Naherholungsraum. Die Landwirtschaft kann nicht dafür sorgen und auch nicht mehr dafür einstehen, dass die Landschaft intakt bleibt. Die Landwirtschaft ist in unserer Wirtschaft hart bedrängt. Und die Wirtschaft, respektive unsere Konsumentengesellschaft bezahlt der Landwirtschaft im besten Fall noch die Produktionskosten für den Fall, dass die Landwirtschaft in der Ebene produzieren kann oder allenfalls unter unnatürlichen Bedingungen auch mit den entsprechenden Risiken. Wir sind je länger desto mehr darauf angewiesen, dass wir als Gesellschaft die Landschaft entschädigen, dass wir der Landwirtschaft auch dafür bezahlen, dass sie in unserer Topografie arbeitet, dass sie in unserer Topografie produziert und diese Landschaft auch schützt und erhält in der Form, wie wir sie als Kulturlandschaft kennen und schätzen gelernt haben.

In diesem Sinne kann ich diesen Vorstoss überhaupt nicht verstehen. Ich kann ihn auch nicht würdigen. Ich bin froh, wenn er heute möglichst schnell abgeschrieben wird.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Das Postulat von Hansjörg Schmid wollte seinerzeit einen zehnjährigen Vollzugsstopp als Marschhalt für weitere Landschaftsschutzmassnahmen. Aus den Kantonsratsprotokollen vom 5. Juni 2000 geht klar hervor, was die Stossrichtung dieses Postulates war. Es ging darum, neue zusätzliche Massnahmen so lange zurückzustellen, bis einmal abgeklärt ist, welche Erfolge die laufenden Schutzmassnahmen zeitigen. Das war die Stossrichtung. Es wäre auch darum gegangen, Schutzmassnahmen vermehrt auf freiwilliger Basis zu vollziehen. Leider wollte oder konnte man auf Grund des formulierten Postulate die Trennung von laufenden und vorgesehenen neuen Schutzmassnahmen nicht machen. Da gegen die laufenden Schutzmassnahmen auch aus der SVP niemand etwas einzuwenden hat, stimmen wir der Abschreibung dieses Postulates zu.

Die Stossrichtung des Postulates, zuerst einmal während zehn Jahren die Auswirkungen von laufenden Schutzmassnahmen zu erfahren, ist nach wie vor richtig. Kaum mehr neue Schutzmassnahmen seien vorgesehen, haben wir gehört. Das müsste ja genau die Möglichkeit geben, dass man auf diesem Weg, wie das Postulat eigentlich gefordert hat, weiter gehen kann, mindestens einmal für zehn Jahre. Daher ist es durchaus mehr als sinnvoll, einen klar formulierten Vorstoss mit der gleichen Zielsetzung nachzureichen. Sofern Sie, Felix Müller, in der Landwirtschaft für anständige Lebensbedingungen sorgen, kann ich Ihnen sagen, ist das die billigste Möglichkeit, um unserer Landschaft Sorge zu tragen. Ich frage Sie: Wer hat denn dafür gesorgt, dass wir die Landschaft so haben, wie wir sie jetzt haben? Sind es die Architekten oder sind es die Bauern? (*Heiterkeit auf der rechten Ratsseite.*)

In diesem Sinne wird die SVP-Fraktion grossmehrheitlich der Abschreibung dieses Postulates Kantonsrats-Nummer 30/2000 zustimmen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Die SP stimmt der Abschreibung dieses zum guten Glück unerledigten Postulates gerne zu. Der Regierungsrat hat in seiner Antwort aufgezeigt, mit welchen demokratisch entschie-

denen rechtlichen Instrumenten das Schweizer und das Zürcher Volk dafür sorgen – und gerne dafür sorgen –, dass in der Schweiz auch für die Landschaft noch etwas übrig bleibt. Angeregt und formuliert wurden diese Normen zu Zeiten, als auf der bürgerlichen Seite angesehene Persönlichkeiten auch noch etwas für den Naturschutz machten. Und nun dieses unsägliche Postulat! Beim Verfassen des Postulates wurde offenbar nach dem Motto gearbeitet «man muss nicht nur unfähig sein, etwas zu verstehen, sondern auch noch unfähig sein, es zu formulieren». Noch unsäglich muten die nun durch Protokollauszug nochmals wiederholten Versuche am 5. Juni 2000 an, den geforderten Vollzugsstopp zu einer Denkpause umzudeuten. Wir sind ja auch fürs Denken, aber wir befürchten, dass eine solche Pause nicht dafür genutzt würde. Das wäre wenig wahrscheinlich.

Auch die Zerstörung der Natur, ja sogar ihre ganz normale Nutzung müsste in einer solchen Zeit ja eine Pause einlegen, und das ist nicht möglich. So wie die Postulanten den Vollzugsstopp verstehen, ist er ein Frontalangriff auf den Naturschutz im Kanton Zürich. Er ist damit ein Frontalangriff auf all jene, die mit ihrer täglichen praktischen Arbeit das Landschaftsbild pflegen. Und ein Grossteil von ihnen – da hat Hans-Heinrich Heusser natürlich Recht – Forstleute und vor allem Landwirte. Für die Verschandelung der Landschaft braucht es tatsächlich Architekten. Aber diese haben ja das Land von den Landwirten. Die Zusammenarbeit in diesem Bereich hat hervorragend funktioniert, wie das Landschaftsbild im Kanton Zürich beweist.

Heute gibt der Kanton Zürich ungefähr 12 Millionen Franken für Naturschutz aus. Ein grosser Teil davon geht auch an Landwirte. Wir konnten uns in der parlamentarischen Waldgruppe in Oberembrach dieses Jahr von der Qualität der Arbeit überzeugen und wir konnten auch hören – aus dem Mund einer CVP-Landwirtin und Gemeinderätin –, wie wichtig diese Arbeiten für einen bäuerlichen Familienbetrieb sind. Die Ausgaben des Kantons für die Pflegemassnahmen würden umgerechnet die Existenz von über hundert Bauernbetrieben im Kanton Zürich sichern. In diesem Saal sitzen zirka 13 aktive Landwirte. Mehr oder weniger aktive, muss man sagen, denn viele von ihnen sind ja Doppel- und Dreifachmandatäre im Gemeinderat, Bezirksrat und so weiter. Ich frage mich, warum haben Sie nicht mehr Verständnis für die Kollegen unter Ihnen, die wirklich von der Arbeit leben müssen, die heute und morgen draussen bei jedem Wetter die Landschaft pflegen. Sollen denn alle Bauern von der Bodenspekulati-

on, vom Einsatz von Schwarzarbeitern oder von der industriellen Massenproduktion, die noch subventioniert wird, leben?

In der Kommission für Planung und Bau wurde der Postulant aufgefordert, die angebliche Überreglementierung zu belegen. Was hat er uns gezeigt? Er hat Formulare gezeigt zur Qualitätskontrolle in der IP-Produktion. Das hat mit dem Landschaftsschutz überhaupt nichts zu tun. Die Bauern mit dieser Politik, die Sie jetzt in diesem Saal betreiben, wenn Sie jetzt gegen den Naturschutz Sturm laufen, sägen am Ast, auf dem vor allem Ihre Kollegen in den Familienbetrieben sitzen. Sie greifen nicht nur Ihre ureigenste Einkommensquelle des Landschaftsschutzes an, sondern Sie schaden ganz wesentlich dem Image Ihrer ganzen Branche. Und die Bevölkerung wird längerfristig nicht bereit sein, so viel Steuergeld auszugeben, wenn der Landschaftsschutz überhaupt nicht mehr durchgeführt werden soll.

Das Zürcher Volk schätzt den Wert der Landschaft sehr hoch ein. Ich bin überzeugt, dass die Landschaftsinitiative der Naturschutzorganisationen dies in einigen Jahren beweisen wird. Die Bedürfnisse der bedrängten Natur, aber auch der in allen Abstimmungen immer wieder geäußerte Volkswille sollte uns eine Verpflichtung sein.

Die SP-Fraktion hilft deshalb begeistert mit, diesen absolut untauglichen Vorschlag zu versenken und stimmt der Abschreibung zu.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Ich bin überrascht und beglückt darüber, dass es aus der FDP nun auch plötzlich ganz anders tönt, war sie doch noch geschlossen dabei oder zumindest fast geschlossen dabei, das Postulat zu überweisen. Die Regierung sagt richtigerweise, dass ein Vollzugsstopp auch in keiner Art und Weise im Interesse der Eigentümerinnen und Eigentümer und der Bewirtschafterinnen und Bewirtschafter liegen würde. Ich muss nicht alles wiederholen, was schon gesagt wurde. Aber es ist doch ganz klar, dass in Zukunft genügend Kulturland für die normale Produktion verbleiben wird. Und Ökoflächen bedeuten eine echte Entlastung und einen willkommenen, wenn auch bescheidenen Einkommenszustupf für die Landwirtschaft und nicht zuletzt für die Berglandwirtschaft. Ich werde nicht müde, das zu sagen: Im Berggebiet – auch des Kantons Zürich – sind Ökomassnahmen ein wichtiger Bestandteil für das Einkommen der bergbäuerlichen Bevölkerung.

Es ist auch interessant zu sehen, was Ökomassnahmen, was die Landschaftsentwicklungs-Konzepte (LEK) in letzter Zeit bewegt haben, was geschehen ist im Rahmen der LEK. Ich verweise da auf Gossau, das ein LEK ausgearbeitet hat und immer weiter daran ist. Man sieht dort, wie ein SVP-Politiker, ein Gemeinderat, mit Herzblut diese Arbeit macht, und wie dies auch von der bäuerlichen Bevölkerung goutiert und unterstützt wird und Gossau an Attraktivität zulegt. Ein weiteres Beispiel ist die hinterste und oberste Gemeinde des Kantons Zürich, nämlich Fischenthal, das einen neuen Weg beschreitet. Dort werden auch je länger desto mehr die Bauern für dieses gute wichtige Anliegen gewonnen. Sie merken selber, dass sie profitieren und dass die Bevölkerung davon profitiert.

Ich bin daher mit meiner Fraktion einig, dass dieses Postulat wirklich sofort abgeschrieben werden soll und muss.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Eigentlich hätte der Vorstoss nach der Richtplanergänzung 2001 als erledigt oder gar als ungültig abgeschrieben werden müssen. Mit der Festlegung unter anderem verschiedener Landschaftsschutzgebiete und Landschaftsförderungsgebiete wurde gleichzeitig die Umsetzung der Richtplaneinträge beschlossen. Ein Moratorium stand schon damals im Widerspruch zum behördenverbindlichen Richtplan – behördenverbindlich für den Kanton und die Gemeinden. Erstaunlich ist höchstens, dass die Regierung nicht gleichzeitig mit der Richtplanergänzung den Abschreibungsantrag stellte. Jetzt wäre zumindest der Rückzug des Postulates am Platz, um nicht Rechtsprobleme zu riskieren.

Noch zwei kurze Bemerkungen. Ich habe es heute schon erwähnt: Die Siedlungsentwicklung läuft völlig falsch. Über Erwarren entwickelt sich die Besiedlung in die Breite. Das ist ablesbar am zunehmenden Grünraumverlust. Das ist ablesbar am wachsenden Ziel- und Quellverkehr in die Ballungsgebiete. Und ausgerechnet in dieser Situation sollen Schutzgebiete vernachlässigt werden, jene Gebiete, die Landschaften bereichern.

Die zweite Bemerkung: Ich weiss, wie Landwirte heute zu kämpfen haben. Angesichts der Marktöffnung, der Globalisierung, der Europäisierung sind viele Betriebe höchst gefährdet. Und immer mehr Landwirte sind auf Zusatzeinkommen angewiesen. Und für nicht we-

nige Landwirte im Kanton Zürich stellen Pflegemassnahmen ein Zusatzeinkommen dar. Ich bitte Sie, diese nicht auch noch zu gefährden.

Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard): Zuerst zu Vorrednern eine kurze Bemerkung. Zu Felix Müller aus Winterthur: Wenn Sie uns vorwerfen, Landschaft zu verbrauchen, so stimmt doch das nicht. Sie verbrauchen die Landschaft und nicht wir. Wir benötigen die Landschaft, um zu produzieren. Und wenn Sie uns vorwerfen, wir möchten hier einfach eine Debatte vom Zaun reissen, so erinnere ich Sie gerne daran, wie Sie seinerzeit bei der Richtplandebatte siebzig Minderheitsanträge, die völlig deplatziert waren, gestellt haben, obschon keiner mehrheitsfähig war. Und auch nach vierzig Minderheitsanträgen haben Sie keinen zurückgezogen. Wischen Sie zuerst einmal vor der eigenen Tür, das wäre vielleicht viel besser!

Nun noch einige Worte zum Votum von Ruedi Lais. Es hat keinen Sinn, auf das Votum einzutreten. So primitiv habe ich Sie in diesem Saal wirklich noch nie Geschichten erzählen gehört. Das ist jenseits von Gut und Böse, die Vorwürfe, die Sie uns gemacht haben.

Aber nun zur Sache. Ich finde es grundsätzlich schade, dass wir das Postulat jetzt ohne jegliche Wirkung abschreiben müssen. Ich habe mir in aller Ruhe das Ratsprotokoll vom 5. Juni 2000 nochmals zu Gemüte geführt. Ich habe auch das Protokoll aus der Kommission für Planung und Bau nochmals gelesen. Nach wie vor sind da einige Fragen offen, auf die ich nun eine klare Antwort haben möchte.

Die erste Frage – da zitiere ich das Protokoll – und da habe ich bis heute keine Antwort erhalten: Von der Baudirektion möchte ich gerne wissen, wo welche Riedflächen noch nicht geschützt sind. Trifft dies überhaupt zu? Weshalb sind sie bis heute nicht geschützt worden? Worauf basiert die Annahme, dass in zehn Jahren eine Riedfläche degeneriert? Das sind Fragen, auf die ich nie eine Antwort bekommen haben.

Dann die zweite Frage: Wer legt die Ziele bei allen Schutzmassnahmen fest?

Und die dritte Frage: Wer kontrolliert die Ziele? Nach wie vor ist unklar, wie die Qualitätssicherung der eingeleiteten Massnahmen geschieht. Ohne die Qualitätssicherung werden wir auch in Zukunft höchstens einen mittelmässigen Landschafts- und Naturschutz haben. Wie also garantieren Sie die Qualitätssicherung? Auch das muss

zwingend gelöst werden. Es nützt ja nichts, einfach irgendetwas unter Schutz zu stellen. Niemand formuliert ein Ziel. Niemand kontrolliert es. Das einzige, was sicher ist, sind die Ausgaben. Wer koordiniert zwischen den verschiedenen Ämtern, damit nicht ein Amt das Gegenteil des andern tut? Da erwarte ich nun von der Baudirektorin Dorothee Fierz oder von der Kommission, die diese Fragen auch beantwortet haben muss, klare Antworten.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Nur ganz kurz zur Korrektur. Einerseits gab es im Richtplan höchstens einen von allen Anträgen, der den ursprünglichen Antrag des Regierungsrates übertroffen hätte. Sonst haben sich die Anträge darauf beschränkt, das, was die ursprüngliche Vorlage des Regierungsrates beinhaltete, sicherzustellen, respektive auch hier im Rat zur Diskussion zu bringen und nicht einfach in der Kommission zunichte zu machen. Die Anträge des Regierungsrates waren nicht zwingend einfach grün, sondern sie waren eine ausgemittelte Vorlage, die noch zerstört und noch wertloser wurde, als sie hätte gemacht werden müssen. Das ist das Eine.

Das Zweite: Es ist nicht so, dass Landwirtschaft, nur weil das Wort «Land» darin vorkommt, dazu führen muss, dass diese Leute dann auch das Thema Landschaftsschutz für sich gepachtet haben. Es ist vielleicht anders. Architekten können oder mögen ja betriebsblind werden, wenn es ums Bauen geht. Aber Landwirte und Bauern werden offenbar immer wieder betriebsblind, wenn es ums Thema Landschaft geht.

In diesem Sinne hoffe ich, dass das Postulat nun erledigt ist.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Der Landwirtschaft Betriebsblindheit vorzuwerfen, ist völlig falsch. Ich möchte Ihnen, Felix Müller, in Erinnerung rufen, dass es sich hier vorwiegend um eine Doppelspurigkeit geht. Wir haben heute einen ganz klaren Auftrag auf Bundesgesetzesebene, was die Landwirtschaft in welcher Form zu produzieren hat. Schon im Artikel 1, im Zweckartikel, wird heute darauf verwiesen, mit welcher Nachhaltigkeit die Produktion wahrgenommen werden muss, und in weiteren Punkten werden wir ganz klar an dieses Ziel heran geführt. Es ist daher völlig falsch, Ruedi Lais, wenn Sie diesen Vorstoss unterstellen, dass er ein absoluter Frontalangriff gegen den Naturschutz sei. In drei Wochen wird dieses Parlament wie-

der debattieren, wo wie viel Staatstätigkeit ausgeführt wird, und wo wir vielleicht etwas zurückfahren können. Und wenn wir in diesem Bereich nur – und das steht ja in diesem Vorstoss – weitere Sachen nicht entwickeln, machen wir gar nichts kaputt, Willy Germann. Wir werden nichts vernachlässigen, sondern hier kann man einen Marschhalt einlegen. Es ist daher auch gesichert; in der Natur können Sie nicht sofort etwas kaputt machen. Wir brauchen keine Regulierungen, um ein Moor zu unterhalten. Stellen Sie sich vor, die Moore wären alle geschützt. Das Moor zu unterhalten – das gibt es ja nicht! Das Moor ist über Tausende von Jahren entstanden, indem man es nicht unterhalten hat. Also wir sind schon sehr weit gegangen in der Ausformulierung unserer gesetzlichen Tätigkeiten. Ich meine, hier wäre es angebracht, einen Marschhalt einzulegen und der Natur wieder ihren Verlauf verstärkt geltend zu machen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Liebe Kolleginnen und Kollegen Landwirte, ich möchte ganz kurz eine Frage von Hansjörg Schmid beantworten – in meiner gewohnt primitiven Art und Weise. Warum kann man ein Moor nicht einfach sein lassen, weil es seit fünftausend oder zwanzigtausend Jahren ja ohne Zutun des Menschen so gut überlebt hat? Weil eben der Mensch Abgase verursacht. Lesen Sie einmal die wissenschaftliche Literatur zu diesem Thema! Heute rieselt auf einen Quadratmeter Zürcher Boden so viel Luftstickstoff, produziert vom Menschen, dass er dazu reicht, eine ganze Wintergerste durchzubringen. Das wissen natürlich die praktischen Landwirte. Und das ist auch die Antwort auf die Frage, warum ein Moor nicht mehr einfach so überlebt. Man muss die Nährstoffe herausbringen. Das Moor, das Flachmoor vor allem, liegt in einer Senke. Dort sammeln sich die Nährstoffe. Deshalb muss man sie herausholen. Sonst verlandet das Moor. Es wird wegen der zusätzlichen Nährstoffe, die wir im Sinne der Botanik eben als Schadstoffe bezeichnen müssen, viel zu dicht bewachsen.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Die Diskussion im Zusammenhang mit diesem Abschreibungsantrag ist jetzt meines Erachtens etwas ausgeartet in einen Frontalangriff gegenüber der Landwirtschaft. Das kann ich so nicht stehen lassen, denn ich meine, wir haben sehr ehrgeizige Ziele, die wir miteinander zum Wohl und im Interesse des Kantons erreichen wollen im Bereich Natur- und Landschaftsschutz.

Dass wir dieser Zielerreichung recht nahe sind und intensiv daran arbeiten, ist nur dank der engen, kooperativen Zusammenarbeit gerade mit der Landwirtschaft möglich. Wir dürfen nicht vergessen – auch wenn wir jetzt hier ein sensibles und vielleicht ein etwas ungünstig formuliertes Postulat miteinander diskutieren –, welche Eigenleistung die Landwirtschaft im Kanton Zürich zu dieser Zielerreichung beiträgt.

Ich bin mit Hansjörg Schmid absolut einig, und er hat es uns bei der Anhörung in der Kommission sehr plausibel dargelegt, dass wir einen umsichtigen Umgang mit der Landwirtschaft pflegen müssen, gerade in der Zeit, in der sie stark gebeutelt ist. Wir müssen auch vorsichtig sein, dass wir die Landwirtschaft nicht unnötig drangsaliieren. Aber ich muss eingestehen, diese Beispiele, die Hansjörg Schmid uns dargelegt hat, sind zum Teil unmöglich – der ganze Formulkrieg –, aber das sind weiss Gott nicht die Schutzmassnahmen, sondern das ist die Agrarpolitik des Bundes, die der Landwirtschaft natürlich ein sehr enges Korsett auferlegt. Wenn wir es schaffen, miteinander an der ökologischen Aufwertung der Landschaft zu arbeiten, in gegenseitigem Wohlwollen, aber auch im gegenseitigen Vertrauen, dann kommen wir ein Stück weiter.

Das Problem dieses Vorstosses ist wirklich, dass er eben einen Vollzugsstopp fordert, und nicht etwa einen Erlassstopp. Wir können dieses Postulat nicht einfach willkürlich umformulieren. Ich bitte Sie wirklich, diesem Abschreibungsantrag zuzustimmen und uns gemeinsam zu unterstützen in unseren Bemühungen, den Natur- und Landschaftsschutz nicht aufs Eis zu legen, sondern kontinuierlich weiter zu entwickeln.

Ihre Fragen, Hansjörg Schmid, sind überaus detailliert. Sie haben den besten Zugang zum Amtschef des Amtes für Landschaft und Natur, Rolf Gerber, einem Mitglied der SVP. Er kann Ihnen genau sagen, wo welche Riedfläche noch nicht geschützt ist und wie er die Zielerreichung kontrolliert. Das kann ich Ihnen heute einfach so spontan nicht beantworten. Aber suchen Sie doch den Weg zu Rolf Gerber.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 83 : 6 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage

3958 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 30/2000 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Ergänzung der Allgemeinen Bauverordnung (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 15. Mai 2002 zum Postulat KR-Nr. 77/2000 und geänderter Antrag der KPB vom 3. September 2002 **3976a**

Ueli Keller (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau: Die Kommission für Planung und Bau beantragt Ihnen einstimmig, den Regierungsrat zur Verfassung eines Ergänzungsberichts bis spätestens sechs Monate nach Verabschiedung des Geschäftes im Kantonsrat einzuladen.

Das vom Kantonsrat an den Regierungsrat zu Bericht und Antragstellung überwiesene Postulat von Dorothee Jaun und Ruedi Hatt vom 22. Mai 2000 lautet wie folgt: Der Regierungsrat wird eingeladen, Paragraph 12 der Allgemeinen Bauverordnung wie folgt zu ergänzen: Als nicht anrechenbar gelten verglaste Balkone, Veranden und Vorbauten ohne heiztechnische Installationen, soweit sie dem Energiesparen dienen, bis zu 10 Prozent der Summe aller anrechenbarer Gebäudeteile.

Dorothee Jaun hat als Erstunterzeichnende ihr Anhörungsrecht durch Zustellung eines kurzen Berichts an die Kommission wahrgenommen, und diese Argumente konnten dann bei der Beratung der Vorlage auch berücksichtigt werden. Auf den ersten Blick ist das Anliegen des Postulates sehr verständlich, bei genauerem Hingucken ein bisschen weniger und vor allem zeigt sich eine Vielzahl von Detailproblemen, die mit der angeregten Änderung allein noch nicht zu einer guten Lösung führen würden. Weil in der Zwischenzeit auch die Erarbeitung eines Entwurfes für ein neues Planungs- und Baugesetz weiter gediehen, aber in dieser Frage noch nicht vollendet sind, regen wir in Absprache mit der Baudirektorin Dorothee Fierz an, im Ergänzungsbericht in einem halben Jahr noch Genaueres zu hören.

Es geht um folgenden Sachverhalt: Nehmen wir an, dass zweimal das selbe Gebäude in Gemeinden steht, die in einem Fall als Nutzungsziffer die Ausnützungsziffer verwendet, und im anderen Fall die Baumassenziffer. Wir nehmen weiter an, dass die Bauherrschaft ihre Architekten beauftragt hatte, für beide Gebäude das baurechtlich zulässige Maximum auszuschöpfen. Nach einer Weile kennt man die eigenen Wohnbedürfnisse besser, hat auch wieder flüssige Mittel und möchte deshalb beide Gebäude mit einem Wintergarten ergänzen – und stellt mit Erstaunen fest, dass nur im Falle der Gemeinde mit Ausnützungsziffer dies zulässig ist.

Wie kommt das? In Gemeinden mit Baumassenziffern wurden beim Systemwechsel und der erstmaligen Festlegung Baumassenziffern festgelegt, die, wie sich jetzt zeigt, eher zu hoch waren. In verschiedenen Gemeinden haben sich die Nachbarn erstaunt die Augen gerieben, als sie sahen, wie grosse Bauvolumen in ihrem Quartier plötzlich ganz rechtmässig entstehen. Der Ruf nach Abzonungen ist weit verbreitet. Wer wie im genannten Beispiel neu gebaut hat, musste sich von allem Anfang an im Klaren sein, dass er mit dem Ausschöpfen der Baumassenziffer alles Zulässige schon konsumiert hatte. Anders sieht es in diesem Beispiel aus, falls die beiden gleichen Gebäude vor Einführung der Baumassenziffer erstellt wurden, wo bei der Festlegung der Baumassenziffer ein so tiefer Wert festgelegt wurde, dass es keinen Spielraum mehr gibt für die auch aus energiepolitischen Gründen wünschbaren Wintergärten. Für diesen speziellen Fall, der gelegentlich vorkommen kann, gäbe es für Gemeinden einerseits die Möglichkeit, den festgelegten Wert der Baumassenziffer zu erhöhen oder allenfalls eine Ausnahme zu gewähren. Eine Abänderung im Sinne der Postulanten beeinträchtigt die bisherige Einfachheit der Anwendung der Baumassenziffer, die mit einer einzigen einfachen Berechnung auskommt.

In der Diskussion in der Kommission ist auch die Erkenntnis neu aufgetaucht, dass nicht nur Energiesparen ein wichtiger Grund für die Privilegierung der Wintergärten ist, sondern dass leider auch Umwelteinflüsse ein Grund für eine Privilegierung sein könnten, wenn damit beispielsweise ein Pufferraum gegen Aussenlärm geschaffen werden könnte.

In diesem Sinne sind wir interessiert, im Ergänzungsbericht Weiteres über die Erstehung des neuen Planungs- und Baugesetzes (PBG) zu erfahren und laden Sie ein, dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): Ich bin sehr froh, dass die KPB beschlossen hat, zu diesem Postulat einen Zusatzbericht zu verlangen. Und ehrlich gesagt hoffe ich, dass die Regierung beziehungsweise die Baudirektion, wenn sie den Zusatzbericht verfasst, dann endlich unbürokratisch dieses einfache Postulat umsetzen wird. Denn ich kann mir nicht erklären, warum die Verwaltung dieses Postulat nicht umsetzen will. Ich kann es mir nur mit einer Begründung erklären: Weder die Baudirektorin Dorothee Fierz noch die kantonale Verwaltung haben sich je mit den konkreten Problemen der Abteilung einer Baubewilligung befasst.

Ich verstehe nicht ganz, warum die Baudirektorin, die einer Partei angehört, die das Baubewilligungsverfahren einfach machen will, sich gegen dieses Postulat sträubt. Der Sachverhalt ist sehr einfach. Wenn ich in einer Gemeinde wohne mit Ausnützungsziffer, mein Grundstück schon ausgenützt ist, darf ich meinen Balkon verglasen oder einen Wintergarten anbauen. Und wenn ich in einer Gemeinde mit Baumassenziffer wohne, darf ich das nicht. Der Grund dafür ist einfach. Vor der letzten PBG-Revision hatten alle Gemeinden die Ausnützungsziffer und deshalb hat man seinerzeit bei der allgemeinen Bauverordnung diese Bestimmung nicht für die Baumassenziffer angepasst. Das sollte nun endlich gemacht werden, denn die meisten Wintergärten, die wir heute in den Gemeinden bewilligen wollen, sind nämlich Verglasungen von Balkonen. Und es ist überhaupt nicht ersichtlich, warum ich in Dübendorf, das die Ausnützungsziffer hat, meinen Balkon problemlos verglasen darf, und in Fällanden, das die Baumassenziffer hat, nicht.

Es ist auch überhaupt nicht wahr, dass der Grund darin liegt, dass die Gemeinden zu hohe Baumassenziffer angesetzt hätten. Es war nämlich so, dass im Jahr 1991, als wir umstellten, uns die genau gleiche Baudirektion jeden Widerstand entgegenbrachte, wenn wir die Baumassenziffer nicht auf 2,5, sondern niedriger ansetzen wollten. Wir mussten uns wehren wie die Löwen, damit die Baudirektion niedrige Baumassenziffern akzeptierte damals. Und heute behauptet sie nun, das gehe nicht. Es ist Gemeindesache, wie gross die Ausnützung ist, und die Baudirektion hat den Gemeinden ja nichts dreinzureden. Und selbst wenn ein Grundstück nicht ausgenützt ist, führt es zu einem grossen Verwaltungsaufwand auch für den Bauherrn, wenn er bei jeder Balkonverglasung eine Baumassenzifferberechnung vorlegen

muss. Das muss er nämlich auch, wenn das Grundstück nicht ausgenutzt ist, um nachzuweisen, dass es nicht ausgenutzt wird. In den meisten Fällen ist dies ein riesiger nutzloser Verwaltungsaufwand und ich denke, die Gleichstellung der verschiedenen Grundeigentümer in den verschiedenen Gemeinden sollte nun hergestellt werden und unnötiger Aufwand entfernt. Ich habe dieses Postulat gemacht, weil ich Bauvorständin in meiner Gemeinde war. Ich hoffe sehr, dass die Baudirektorin Dorothee Fierz einsichtig wird und es unbürokratisch umsetzt. Es ist kein weltbewegendes Problem, aber für die Betroffenen ist es ärgerlich.

Ulrich Isler (FDP, Seuzach): Mit dem Übergang – wir haben es bereits gehört, ich mache es so kurz wie möglich – von der Ausnutzungsziffer zur Baumassenziffer wurde keine schreiende, aber eine kleine Ungerechtigkeit, eine Ungleichbehandlung eines gleich lautenden Problems provoziert. Wie Sie gehört haben, geht es darum, dass unter dem Regime der Ausnutzungsziffer, sofern diese konsumiert wurde, unbeheizte Wintergärten problemlos erstellt werden können. Solche Wintergärten – das hat Ueli Keller gesagt – dienen einerseits als Wärmepuffer und sind deshalb effiziente Energiesparer. Andererseits sind Wintergärten aber auch aus schalltechnischen Gründen absolut wichtig, vor allem in urbanen Bereichen.

In den Gemeinden mit der Baumassenziffer können unbeheizte Wintergärten dagegen nicht mehr erstellt werden, wenn die Baumasse beim Einreichen einer Baubewilligung bereits konsumiert wurde. Eine Baumasse wird festgelegt, um die Dichte einer Überbauung festzulegen. In klassischen Wohngebieten ist es aber unerheblich, ob unter dem Baumassenregime unbeheizte Wintergärten mit definierter Grösse erstellt werden oder nicht. Im Sinne der Gleichbehandlung dieses Wunsches sowohl in den Gemeinden, welche das Ausnutzungszifferregime haben, wie auch in den Gemeinden, in denen das Baumassenregime obsiegt oder angewendet wird, wünscht die FDP wie die KPB, dass die Regierung innerhalb von sechs Monaten einen diesbezüglichen Ergänzungsbericht abliefern.

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich habe noch mehrere Wortmeldungen. Dann wird sich vermutlich noch Regierungsrätin Dorothee Fierz gegen den Ergänzungsbericht wehren wollen. Ich schlage Ihnen vor,

dass wir die Sitzung hier abbrechen und um 14.30 Uhr mit dem gleichen Traktandum weiterfahren.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 18. November 2002

Die Protokollführerin:
Heidi Khereddine-Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 9. Dezember 2002.