



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

54. Sitzung, Montag, 22. Mai 2000, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Hans Rutschmann (SVP, Rafz)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Gemeinsame Behandlung der heutigen Geschäfte
55 und 56 *Seite 4235*
- Antworten auf Anfragen
 - *Koordination zwischen Kantonsrat und Verfassungsrat*
KR-Nr. 72/2000 *Seite 4236*
 - *Änderung von Organisationsstrukturen im Kanton*
KR-Nr. 79/2000 *Seite 4238*
 - *Sistierung der Arbeitsgruppe «Betriebsreglement» auf Grund der Unstimmigkeiten im Zusammenhang mit Überflügen süddeutscher Gemeinden beim An- und Abflugverfahren auf den Flughafen Zürich*
KR-Nr. 158/2000 *Seite 4243*
- Zuweisung einer neuen Vorlage *Seite 4246*

2. Realisierung des Dettenbergtunnels und der Untertunnelung von Pfungen

Behördeninitiative der Gemeinden Embrach, Freiestein-Teufen, Lufingen, Oberembrach, Pfungen und Rorbas vom 27. Februar 2000

KR-Nr. 153/2000 *Seite 4246*

3. Strassengesetz (Änderung) (Reduzierte Debatte)

Antrag des Redaktionsausschusses vom 7. April 2000

3703b *Seite 4264*

4. Ausbau Gubristtunnel und Nordumfahrung

Motion Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen), Willy Haderer (SVP, Unterengstringen) und Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen) vom 13. September 1999
 KR-Nr. 304/1999, Entgegennahme als Postulat, Diskussion

*Seite 4272***5. Konzept zur Gewichtung der einzelnen Kriterien bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen**

Postulat Chantal Galladé (SP, Winterthur) vom 22. November 1999
 KR-Nr. 401/1999, RRB-Nr. 383/8. März 2000
 (Stellungnahme).....

*Seite 4283***6. Vollzugsstopp von weiteren Landschaftsschutzmassnahmen im Kanton Zürich**

Motion Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard) und Mitunterzeichnende vom 17. Januar 2000
 KR-Nr. 30/2000, RRB-Nr. 710/3. März 2000
 (Stellungnahme).....

*Abgesetzt***7. Ergänzung der allgemeinen Bauverordnung**

Postulat Dorothee Jaun (SP, Fällanden) und Ruedi Hatt (FDP, Richterswil) vom 14. Februar 2000
 KR-Nr. 77/2000, Entgegennahme

*Seite 4293***8. Raumplanerische Auswirkungen der Flughafen-erweiterung auf die Region auf Grund der Baukonzession für das Projekt Dock Midfield**

Interpellation Martin Mossdorf (FDP, Bülach), Luzia Lehmann (SP, Oberglatt), Ursula Moor-Schwarz (SVP, Höri) und Mitunterzeichnende vom 6. März 2000
 KR-Nr. 102/2000, RRB-Nr. 711/3. Mai 2000
 (Stellungnahme).....

*Seite 4294***Verschiedenes**

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

Seite 4319

Geschäftsordnung

Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard): Ich beantrage,

Geschäft 6 von der heutigen Traktandenliste zu streichen und auf eine der folgenden Sitzungen zu verschieben.

Erstens haben wir die Antwort des Regierungsrates erst vor zehn Tagen erhalten und es war nicht möglich, diese in der Fraktion zu besprechen. Es ist sehr erstaunlich, wie schnell die Regierung arbeiten kann, wenn sie etwas will oder eben nicht will!

Zweitens habe ich eine Anfrage bezüglich den Minderwerten von Landschaftsschutzgebieten eingereicht. Es wäre interessant, wenn wir diese Antwort hätten, bevor wir das heutige Traktandum 6 behandeln.

Abstimmung

Der Kantonsrat stimmt dem Antrag Hansjörg Schmid betreffend Absetzung von Geschäft 6 mit grosser Mehrheit zu.

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

1. Mitteilungen

Gemeinsame Behandlung der heutigen Geschäfte 55 und 56

Ratspräsident Hans Rutschmann: Der Regierungsrat hat uns die Stellungnahmen zu den folgenden beiden Motionen zugestellt: KR-Nr. 29/2000 von Anna Maria Riedi und KR-Nr. 36/2000 von Marie-Therese Büsser-Beer. Beide Vorstösse betreffen ein ähnliches Thema und sind vom Regierungsrat in einer gemeinsamen Stellungnahme beantwortet worden. Ich beantrage Ihnen, diese beiden Motionen gemeinsam zu behandeln. Sie sind damit einverstanden.

Antworten auf Anfragen

Koordination zwischen Kantonsrat und Verfassungsrat *KR-Nr. 72/2000*

Balz Hösly (FDP, Zürich) hat am 8. Februar 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Im Laufe des Herbstes 2000 wird der Verfassungsrat seine Arbeit aufnehmen. Gemäss den Bestimmungen des Verfassungsgesetzes vom 13. Juni 1999 hat lediglich der Regierungsrat das Antragsrecht im Verfassungsrat, nicht aber der Kantonsrat. Der Kantonsrat ist jedoch weiterhin gesetzgebende Behörde und zuständig für die Beratung von Anträgen des Regierungsrates zu Änderungen der Kantonsverfassung. Dadurch sind Kompetenzkonflikte zwischen Parlament und Verfassungsrat, sowohl im positiven als auch im negativen Sinne, möglich.

Der Regierungsrat wird deshalb eingeladen, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie gedenkt der Regierungsrat während der Tätigkeitsdauer des Verfassungsrates mit Änderungen der Kantonsverfassung zu verfahren?
2. Mit welchen Massnahmen gedenkt er, allfällige Konflikte zwischen den beiden für die Verfassungsgebung zuständigen Organe zu verhindern und die Koordination zwischen Kantonsrat und Verfassungsrat zu gewährleisten?
3. Wie will der Regierungsrat den Informationsfluss zwischen dem Kantonsrat und dem Verfassungsrat koordinieren?

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

1. Ein Verfassungsrat für die Totalrevision der zürcherischen Kantonsverfassung ist nicht zuletzt aus Gründen der Arbeitsökonomie geschaffen worden. Der Kantonsrat wäre kaum in der Lage gewesen, neben den laufenden alltäglichen Geschäften die sehr aufwändige Arbeit einer Totalrevision der Kantonsverfassung innert nützlicher Frist zu bewältigen. Mit der Bildung eines Verfassungsrates wurde zudem ermöglicht, dass sich Personen und Kräfte an der Ausarbeitung der neuen Verfassung beteiligen, die sich im Rahmen eines Kantonsratsmandates nicht zur Verfügung gestellt hätten oder wegen Unvereinbarkeitsbestimmungen ausgeschlossen gewesen wären. Wird die To-

talrevision einer Verfassung von einem Verfassungsrat durchgeführt, tritt ein neues Gremium zu den bestehenden staatlichen Organen hinzu. Grundsätzlich stehen der Verfassungsrat, der Kantonsrat, der Regierungsrat und die Justizbehörden unabhängig nebeneinander. Die Kompetenzbereiche dieser Organe sind verschieden und haben rechtlich wenig miteinander zu tun. Der Verfassungsrat ist einzig für die Totalrevision der Kantonsverfassung eingesetzt. Damit sollte aber der Kantonsrat hinsichtlich einzelner Teilrevisionen der Verfassung nicht grundsätzlich ausgeschaltet werden. Aus den Materialien zur Totalrevision ergibt sich klar, dass nicht die Auffassung herrschte, der Kantonsrat habe sich künftig schwieriger verfassungsrelevanter Einzelfragen unter Hinweis auf die laufende Totalrevision zu entziehen. (Votum des Direktors der Justiz und des Innern, Protokoll des Kantonsrats, 1995-1997, S. 3233). Seit dem Grundsatzentscheid des Kantonsrats für eine Totalrevision der Kantonsverfassung 1996 bzw. seit der Verabschiedung des Verfassungsgesetzes über die Totalrevision 1999 wurde die Kantonsverfassung denn auch nicht weniger als fünfmal geändert. Darunter fällt auch die zentrale Änderung des Referendumsrechts mit dem Ersatz des obligatorischen durch ein fakultatIVES Gesetzesreferendum. Der Verfassungsrat ist beauftragt, eine neue Verfassung auszuarbeiten. Im Rahmen dieses Auftrags hat er beispielsweise auch die Stellung und Aufgabenbereiche der staatlichen Gewalten in der künftigen Verfassung zu überdenken und allenfalls neu zu ordnen. Der Kantonsrat befasst sich demgegenüber mit Gesetzgebungs-, Verwaltungs- und Aufsichtsaufgaben. Der Kantonsrat muss seine Arbeit auch in Zukunft neben dem Verfassungsrat weiterführen können. Er wird nicht alles, was zur Behandlung ansteht, auf die Totalrevision abschieben können. Es ist daher unvermeidlich, dass der Kantonsrat während der Jahre dauernden Arbeit des Verfassungsrates wichtige Geschäfte behandelt, die auf eine neue Verfassung Einfluss haben können. Einerseits muss bei der laufenden Gesetzgebung auf die künftige Verfassung Rücksicht genommen werden, andererseits sollten dringliche Gesetzgebungsprojekte wegen der laufenden Revisionsarbeiten nicht zurückgestellt werden müssen. Auf rechtlicher Ebene bestehen damit keine besonderen Reibungsverluste zwischen den verschiedenen Organen. Die eigentliche Schwierigkeit liegt im Bereich der tatsächlichen Beziehungen. Dabei werden die beiden Verfassungsorgane mit Vorteil auf einander Rücksicht nehmen und insbesondere laufende Arbeiten, bei denen sich eine tragfähige politische Lösung abzeichnet, berücksichtigen. Der Verfassungs-

rat wird kein Interesse haben, Arbeiten des Kantonsrates z. B. im schwierigen Bereich des Verhältnisses von Kirche und Staat, die weit fortgeschritten sind, in Frage zu stellen und völlig neu aufzurollen. Demgegenüber wird der Kantonsrat Fragen, die sich im Rahmen der Totalrevision mit grosser Wahrscheinlichkeit stellen werden, nicht neu aufgreifen wollen. Beide Verfassungsorgane sollten sich vom Grundsatz leiten lassen, dass sie ihre jeweilige Handlungsfähigkeit möglichst wenig einschränken.

2. Der Verfassungsrat arbeitet eigenständig. Der Regierungsrat beruft den Verfassungsrat nur zur konstituierenden Sitzung ein. Der Verfassungsrat konstituiert sich selber und gibt sich ein Geschäftsreglement. Die Verfahrensleitung liegt damit beim Verfassungsrat. Es ist jedoch wichtig, dass der Verfassungsrat das sachverständige Wissen der Verwaltung in die Verfassungsrevision mit einbezieht. Daher ist im Verfassungsgesetz auch die Möglichkeit einer beratenden Teilnahme der Regierungsmitglieder an den Verhandlungen des Kantonsrates und seiner Organe geschaffen worden. Das Know-how der Regierung soll über ihr Antragsrecht eingebracht werden. Mitglieder des Regierungsrates dürfen aber nicht Mitglieder des Verfassungsrates sein. Das Verhältnis des Regierungsrates zum Verfassungsrat ist ein ähnliches wie dasjenige zum Kantonsrat.

3. Selbstverständlich ist eine gute Koordination zwischen dem Kantonsrat und dem Verfassungsrat nötig. Diese kann einerseits über die Doppelmandate erfolgen und andererseits dadurch, dass der Kantonsrat zum Verfassungsentwurf oder zu einzelnen Fragen zur Vernehmlassung eingeladen wird und damit in den Meinungsbildungsprozess des Verfassungsrates einbezogen wird. Der Verfassungsrat hat die Öffentlichkeit und somit erst recht auch den Kantonsrat regelmässig über den Stand und die Ergebnisse seiner Beratungen zu informieren (Art. 7 Abs. 4 des Verfassungsgesetzes über die Totalrevision). Auch auf diese Weise ist eine gegenseitige Koordination der Arbeiten sichergestellt.

Änderung von Organisationsstrukturen im Kanton KR-Nr. 79/2000

Gustav Kessler (CVP, Dürnten) hat am 14. Februar 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Vor kurzem hat die Direktion für Soziales und Sicherheit über die geplante Neuorganisation der Kantonspolizei orientiert und bekannt gegeben, dass vier neue Regionen geschaffen werden sollen. Dadurch werden wiederum neue Strukturen geschaffen, obwohl eine generelle Neugliederung des Kantons Zürich im Raume steht (Postulat KR-Nr. 380/1999).

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist der Regierungsrat auch der Ansicht, dass die Neustrukturierung des Kantons in allen Bereichen auf eine einheitliche neue Basis gestellt werden soll?
2. Erachtet es der Regierungsrat als zweckmässig, dass in dieser Zwischenzeit keine neuen Strukturen in den einzelnen Direktionen geschaffen werden, die einer späteren generellen Lösung zuwiderlaufen?
3. Wie weit sind Lösungsansätze zur Bildung von Organisationseinheiten mit eigenverantwortlichen und selbstbestimmenden Organen schon fortgeschritten?
4. Wie gedenkt der Regierungsrat diese Veränderungen positiv und aktiv zu fördern?

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

1. Die heute massgebliche Gliederung des Kantons Zürich stammt im Wesentlichen aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Diese Gebietseinteilung entspricht heute weitgehend nicht mehr den räumlichen, funktionellen und wirtschaftlichen Gegebenheiten. Die fehlende Übereinstimmung von Besiedelung und territorialer Einteilung kommt besonders deutlich, aber nicht nur in der Agglomeration von Zürich zum Ausdruck. Die geltende Staats-, Bezirks- und Gemeindeorganisation ist einer effizienten Erfüllung verschiedener Aufgaben der öffentlichen Hand, wie etwa der Siedlungs-, Verkehrs- und Versorgungsplanung, dem Vollzug der öffentlichen Sicherheit, der Umsetzung von Massnahmen im Umweltschutzbereich, der Durchführung von Reformen im Schul- und Fürsorgewesen, nicht mehr gewachsen. Eine umfassende und grundsätzliche Überprüfung der geltenden Kantonsstruktur ist daher unumgänglich. Zwischen 1972 und 1977 hat eine vom Regierungsrat beauftragte Kommission eine umfangreiche Studie zu einer neuen strukturellen Gliederung des Kan-

tons Zürich vorgelegt (vgl. «Der organisatorische Neubau des Kantons Zürich, Schlussbericht der Kommission 1977»). Die Studie gelangte damals zum Schluss, dass der Kanton in vier politische Regionen einzuteilen sei, in denen die öffentlichen Aufgaben durch eine einheitliche Trägerschaft bewältigt werden. Die Gemeinden sollten dabei lokale Verbände bleiben. Aus politischen Gründen konnte die Studie damals nicht umgesetzt werden.

Seither sind über 20 Jahre vergangen, und die Problematik hat sich noch verschärft.

2. Am 13. Juni 1999 haben die Stimmberechtigten des Kantons Zürich dem Verfassungsgesetz über die Totalrevision der Kantonsverfassung zugestimmt. Damit wurde eine Erneuerung der geltenden Verfassung von 1869 eingeleitet. Ein Verfassungsrat mit 100 Mitgliedern wird im Juni dieses Jahres gewählt, mit dem Auftrag, die Grundlagen des Staatswesens des Kantons Zürich zu klären und eine neue Verfassung zu formulieren. Dabei soll es nicht nur um eine Nachführung bestehenden Verfassungsrechts gehen, sondern an der Schwelle zum neuen Jahrtausend soll die staatliche Grundordnung in ihrer Gesamtheit überdacht und in einer einheitlichen, verständlichen Sprache neu festgesetzt werden.

3. Eines der Hauptthemen der Verfassungsreform wird die Neuüberprüfung der strukturellen Gliederung des Kantons Zürich sein. Der Verfassungsrat hat den Auftrag, innert fünf Jahren einen Entwurf auszuarbeiten. Dies bedeutet aber nicht, dass der Kantonsrat, der sich ebenfalls mit der Gesetzgebung befasst, alles, was zur Behandlung ansteht, auf die Totalrevision verschieben kann. Es ist möglich, dass der Kantonsrat während der Jahre dauernden Arbeiten des Verfassungsrates wichtige Geschäfte zu behandeln hat, die auf eine neue Verfassung Einfluss haben können (beispielsweise die Neuregelung des Verhältnisses zwischen Kirche und Staat). Dringende Gesetzgebungsprojekte, die insbesondere auch zu einer Optimierung des Ressourceneinsatzes führen, dürfen wegen der laufenden Revisionsarbeiten nicht zurückgestellt werden. Dabei wird zweckmässigerweise auf die künftige Verfassung Rücksicht zu nehmen sein.

4. Zurzeit werden in der kantonalen Verwaltung verschiedene Aufgaben- und Organisationsbereiche materiell und strukturell neu überprüft. Dies betrifft insbesondere die folgenden Bereiche.

Kantonspolizei:

Mit Wirkung ab dem 1. Juli 2000 werden die bisher unterschiedlichen geographischen Gliederungen der beiden Hauptabteilungen Verkehrs- und Bezirkspolizei aufgehoben und in eine einheitliche, gemeinsame geographische Aufteilung des Kantons übergeführt. Bei der neuen Unterteilung des Kantonsgebietes in vier Regionen (Zürich, Limmattal/Albis, See/Oberland, Winterthur/Unterland) werden die Grenzen der Regionen so gezogen, dass sie mit den Bezirksgrenzen und mit den im Reorganisationsprojekt der Erwachsenenstrafverfolgung (Struktur 002) enthaltenen Regionengrenzen übereinstimmen. Da die Bezirkspolizei nicht gesetzlich geregelt ist, ist der Bezirk in diesem Tätigkeitsbereich kein eigenständiges Gebilde. Die Strafverfolgungsfunktion kommt nach Art. 44 der Kantonsverfassung dem Statthalter zu. Damit kann diese Neustrukturierung ohne materielle Gesetzesänderung erfolgen.

Erwachsenenstrafverfolgung:

Das bei der Direktion der Justiz und des Innern in Ausarbeitung stehende Projekt «Struktur 002» befasst sich im Bereich der Erwachsenenstrafverfolgung ebenfalls mit einer neuen Organisationsstruktur der Behörden und des Kantons. Dabei wurde im Rahmen einer entsprechenden Prüfung festgestellt, dass sich ein Zusammenzug einzelner Bezirke zu gemeinschaftlichen Untersuchungsregionen effizienzsteigernd auswirken würde. Gestützt auf eine Analyse des heutigen Ist-Zustandes und auf Grund der heutigen und zukünftig zu erwartenden Gegebenheiten und Bedürfnisse wurde deshalb ein mit dem Regionalisierungskonzept der Kantonspolizei kongruentes Organisationskonzept entwickelt, das u.a. eine Gliederung der örtlichen Zuständigkeiten in folgende vier Regionen vorsieht:

Zürich I	(Bezirk Zürich, evtl. Schwerpunkt Stadtpolizei)
Zürich II	(Bezirk Zürich, evtl. Schwerpunkt Kantonspolizei)
See/Oberland	(Bezirke Hinwil, Pfäffikon, Uster und Meilen)
Winterthur/ Unterland	(Bezirke Winterthur, Andelfingen, Dielsdorf und Bülach mit Zweigstelle Flughafen)
Limmattal/Albis	(Bezirke Dietikon, Horgen, Affoltern)

Dieses Organisationskonzept befindet sich gegenwärtig – zusammen mit einem Entwurf für eine Revision der Strafprozessgesetzgebung, die auch die gesetzliche Grundlage für die Neuorganisation schafft –

in einer breit angelegten Vernehmlassung. Im Herbst dieses Jahres sollen die überarbeiteten Vorlagen dem Regierungsrat unterbreitet werden.

Jugendstraerverfolgung:

Mit dem *wif!*-Projekt LeWi im Bereich des Jugendstrafrechtes wird eine analoge Neueinteilung der Jugendanwaltschaften geplant. Dieses Regionalisierungskonzept hat ebenfalls das Ziel, den Ressourceneinsatz zu optimieren und Synergien zu schaffen. Der Entwurf wurde Mitte Februar 2000 gemeinsam mit dem Entwurf für eine Teilrevision des Gerichtsverfassungsgesetz und der Strafprozessordnung in die Vernehmlassung gegeben.

Bildungsdirektion:

Die Bildungsdirektion befasst sich zurzeit damit, Schulzentren im Kanton zweckmässig zusammenzufassen. Im Rahmen des *wif!*-Projektes «Jugendsekretariate und Einrichtungen für Kinder und Jugendliche» werden sodann neue Regionalisierungsmodelle für die zukünftige Ausgestaltung des Bereichs Jugend- und Familienhilfe geprüft. Beim gegenwärtigen Projektstand wird ein Modell bevorzugt, das analog der Neuordnung der Bezirksanwaltschaften (Struktur 002) auf einer Zusammenfassung bestehender Bezirke beruht.

5. Sowohl in den Bereichen Jugend- und Erwachsenenstraerverfolgung als auch bei der Kriminalpolizei und im Bereich Jugendsekretariate besteht dringender Handlungsbedarf. In all diesen Bereichen kann die Aufgabenerfüllung nur noch über optimale Leistungs- und Wirkungsorientierung erreicht werden. Dazu gehört eine zweckmässige Bildung von übergeordneten Regionen. In allen genannten Bereichen erfolgt die Neuorganisation hauptsächlich unter dem Aspekt, vorhandene Mittel effizienter einzusetzen. Die Bezirkseinteilung ist dadurch aber nicht grundsätzlich in Frage gestellt, weil diese Bereiche nicht zur Bezirksverwaltung im Sinne der Kantonsverfassung gehören (Art. 44 und Art. 62 Abs. 5 KV). Diese Verwaltungseinheiten sind auf Gesetzesstufe oder im Kompetenzbereich des Regierungsrates geregelt. Dennoch sind die einzelnen Projekte im Hinblick auf die Regioneneildung so weit als möglich zu koordinieren. In diesem Zusammenhang ist aber darauf hinzuweisen, dass auch die heutige Strukturierung des Kantons nicht für alle Aufgabenbereiche deckungsgleich ist. Sowohl im Planungs- als auch im Gesundheitswesen bestehen teilweise sogar gesetzliche normierte Gebietseinteilungen, welche mit den heutigen Bezirken nicht übereinstimmen.

*Sistierung der Arbeitsgruppe «Betriebsreglement» auf Grund der Unstimmigkeiten im Zusammenhang mit Überflügen süddeutscher Gemeinden beim An- und Abflugverfahren auf den Flughafen Zürich
KR-Nr. 158/2000*

Hansjörg Fehr (SVP, Kloten) und Mitunterzeichnende haben am 10. April 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Vergangene Woche wurde darüber orientiert, dass die Beratungen über das neue Betriebsreglement des Flughafens Zürich sistiert wurden. Die Arbeitsgruppe «Betriebsreglement» sah sich mit einseitigen Forderungen der süddeutschen Gemeinden konfrontiert. Diese unsolidarische Grundhaltung verunmöglicht eine konstruktive Diskussion, die zu einer vernünftigen und ausgewogenen Lösungsfindung führt. Die Haltung der süddeutschen Gemeinden ist zwar nachvollziehbar, aber inakzeptabel. Die betrieblichen Auswirkungen des Flughafens auf diese Gebiete müssen in einem akzeptablen Verhältnis zum wirtschaftlichen Nutzen auf Grund der regionalen Nähe zum Flughafen stehen. Für wirtschaftliche Vorteile müssen betriebliche Nachteile in Kauf genommen werden, damit eine ausgewogene und verträgliche Verteilung der Fluglärmbelastung ermöglicht werden kann. Die Festlegung der An- und Abflugwege in einem neuen Betriebsreglement ist für die betroffene Bevölkerung der Flughafenregion von existenzieller Bedeutung.

In diesem Zusammenhang frage ich den Regierungsrat:

1. Gibt es Kennzahlen, die den wirtschaftlichen Nutzen der betroffenen deutschen Gemeinden auf Grund ihrer Nähe zum Wirtschaftsraum Kanton Zürich und dem Flughafen dokumentieren?
2. Lässt sich die Anzahl Grenzgänger und somit die Arbeitsplätze beziffern, die im Zusammenhang mit den Infrastrukturanlagen Flughafen Zürich in Verbindung stehen?
3. Welches sind die konkreten Forderungen der süddeutschen Gemeinden, und wie könnten diese erfüllt werden?
4. Welches sind die Möglichkeiten des Regierungsrates zur Einflussnahme auf den Abschluss der entsprechenden Staatsverträge zwischen der Schweiz und Deutschland, und wie werden diese wahrgenommen?

Der Kantonsrat hat die Anfrage am 10. April 2000 dringlich erklärt.

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

Das Institut für Tourismus und Verkehrswirtschaft der Universität St.Gallen hat 1992 im Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion eine Untersuchung über die volks- und verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich durchgeführt. In der Folge zeigte sich jedoch, dass die räumliche Begrenzung des Untersuchungsgebietes auf die Schweiz der wirtschaftlichen Ausstrahlung des Flughafens Zürich nicht gerecht wird. Deshalb wurde 1993 eine Zusatzstudie in Auftrag gegeben, welche die Beziehung zwischen den beiden Wirtschaftsräumen Waldshut und Zürich unter besonderer Berücksichtigung des Flughafens zum Gegenstand hatte. Dazu wurden die Mitglieder der zürcherischen Handelskammer wie auch die Mitglieder der Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee schriftlich befragt. Da die Rücklaufquote der versandten Fragebogen jedoch sehr gering war (8,7 Prozent), die Betriebe, die geantwortet hatten, nicht eben repräsentativ waren und da das massgebliche statistische Material des Kantons Zürich mit demjenigen des Landkreises Waldshut in weiten Teilen nicht verglichen werden konnte, sah sich das Institut für Tourismus und Verkehrswirtschaft der Universität St. Gallen ausser Stande, eine Studie zu erstellen, die wissenschaftlichen Anforderungen zu genügen vermocht hätte. Dennoch konnten dem Kanton Zürich verschiedene Kennzahlen abgeliefert werden. Diese werden im Folgenden wiedergegeben, doch ist daran zu erinnern, dass sie sich auf das Jahr 1992 und die Vorjahre beziehen, weshalb ihnen heute ein nur mehr beschränkter Informationswert zukommt. Neueres Zahlenmaterial konnte angesichts der zeitlichen Dringlichkeit der vorliegenden Anfrage nicht erhoben werden.

Der zum Bundesland Baden-Württemberg gehörende Landkreis Waldshut zählt rund 165'000 Einwohnerinnen und Einwohner, etwa gleich viele wie die Kantone Uri und Schwyz zusammen. Die Arbeitslosenquote in diesem Landkreis lag 1995 bei 5,5 Prozent und damit zwar über dem zürcherischen, jedoch unter dem deutschen Mittel. Ein erheblicher Teil der Arbeitskräfte aus dem Landkreis Waldshut ist in grenznahen schweizerischen Betrieben tätig. Es zeigte sich auch, dass in den wirtschaftlich starken Jahren von 1985 bis 1990 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus den Kantonen Aargau, Thurgau und Schaffhausen wohl nicht zuletzt der höheren Löhne wegen in der Region Zürich arbeiteten und viele Stellen in diesen Kantonen von Grenzgängerinnen und Grenzgängern aus Süddeutschland

besetzt waren. In den Kantonen Aargau, Thurgau, Schaffhausen und Zürich arbeiteten 1992 rund 21'000 deutsche Grenzgängerinnen und Grenzgänger, von denen gut 8500 ihren Wohnsitz im Landkreis Waldshut hatten. Die Zahl der Grenzgängerinnen und Grenzgänger mit Wohnsitz im Landkreis Waldshut und Arbeitsort im Kanton Zürich belief sich auf 2335 Personen, von denen der grösste Teile in den Gemeinden Hohentengen, Jestetten, Klettgau, Lottstetten und Waldshut-Tiengen wohnten. Umgekehrt arbeiteten im gleichen Jahr (1992) 42 Grenzgängerinnen und Grenzgänger aus dem Kanton Zürich im Landkreis Waldshut. Am Flughafen angestellt waren 163 süddeutsche Grenzgänger, von denen 96 im Landkreis Waldshut wohnten. Die Werktätigen aus dem süddeutschen Raum verdienten in zürcherischen Unternehmungen und Betrieben gut 25 Prozent mehr als die Arbeitskräfte mit vergleichbarer Arbeit in süddeutschen Betrieben. Im Dezember 1999 arbeiteten 3121 Grenzgängerinnen und Grenzgänger aus Deutschland im Kanton Zürich.

Nachdem der Vertrag über den Beitritt der Schweiz zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) von den Stimmberechtigten 1992 verworfen worden war, gründeten verschiedene schweizerische Unternehmungen Tochterfirmen in Baden-Württemberg und erhielten rund 1,8-mal mehr Aufträge, als sie dorthin vergaben. Bezüglich des Landkreises Waldshut verhielten sich diese Zahlen genau umgekehrt: Zürcherische Firmen vergaben gut 7,5-mal mehr Aufträge in diesen Landkreis, als sie von dort ansässigen Unternehmen Aufträge erhielten. Eine Marktstudie, die von den Detailhandelsgeschäften der Stadt Waldshut-Tiengen durchgeführt worden war, zeigte, dass verschiedene dort ansässige Geschäfte einen Grossteil ihrer Umsätze durch Einkäufe zürcherischer Tagestouristen erzielten. Je nach Branche bewegte sich dieser Anteil zwischen 5 und 40 Prozent. Insbesondere erzielten die in Waldshut-Tiengen ansässigen Reisebüros teilweise mehr als 40 Prozent ihres Umsatzes mit dem Verkauf von Flugreisen ab Zürich. Dass der Flughafen Zürich auch gerne von Reisenden aus dem süddeutschen Raum genutzt wird, zeigt die Tatsache, dass mehr als die Hälfte aller aus Deutschland anfahrenen Autos aus dem Landkreis Waldshut stammten.

Der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Zürich und dem süddeutschen Raum kommt grosse Bedeutung zu. So ist z. B. der Landkreis Waldshut auch in der Konsultativen Konferenz, besser bekannt unter dem Namen «Runder Tisch», vertreten. Im Zuge der Arbeiten am «Runden Tisch», aber auch im Zusammenhang

mit den Staatsvertragsverhandlungen zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland im Hinblick auf eine Neuregelung der An- und Abflüge zum/vom Flughafen Zürich über deutsches Hoheitsgebiet haben die süddeutschen Gemeinden allerdings sehr weit gehende Vorbedingungen gestellt, die für den Kanton Zürich als Flughafenstandort nicht annehmbar sind. Obwohl beide Delegationen vereinbart haben, über die laufenden Vertragsverhandlungen Stillschweigen zu wahren, drangen in jüngster Zeit verschiedene Forderungen der deutschen Verhandlungspartner immer wieder an die Öffentlichkeit; wie Zeitungsberichten entnommen werden konnte, fordern die süddeutschen Gemeinden u.a. eine Beschränkung der Zahl der über deutsches Gebiet führenden Landungen auf 80'000 pro Jahr, ein Verbot von Überflügen zwischen 21.00 und 7.00 Uhr Lokalzeit sowie gänzliches Überflugverbot von Freitag, 21.00 Uhr, bis Montag, 7.00 Uhr. Der Regierungsrat ist nicht bereit, die vereinbarte Vertraulichkeit zu brechen, weshalb die Fragen 3 und 4, jedenfalls vorläufig, unbeantwortet bleiben müssen.

Zuweisung einer neuen Vorlage

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

– **Jugendhilfegesetz (Änderung), 3777**

2. Realisierung des Dettenbergtunnels und der Untertunnelung von Pfungen

Behördeninitiative der Gemeinden Embrach, Freienstein-Teufen, Lufingen, Oberembrach, Pfungen und Rorbas vom 27. Februar 2000
KR-Nr. 153/2000

Die Behördeninitiative hat folgenden Wortlaut:

Gestützt auf § 29 Abs. 3 Ziff. 2 der Kantonsverfassung sowie § 19 des Initiativgesetzes beantragen wir dem Kantonsrat, eine Kreditvorlage für den Bau des Dettenbergtunnels zwischen Embrach und Bachenbülach und der Untertunnelung von Pfungen ausarbeiten zu lassen.

Begründung:

Im kantonalen Richtplan Verkehr bildet der geplante Dettenbergtunnel zwischen Embrach und Bachenbülach und die Untertunnelung von Pfungen die sinnvolle Entlastung des Embracher- und unteren Tösstales vom Durchgangsverkehr. Bereits zu Beginn der Siebzigerjahre wurde die Realisierung der HLS Winterthur-Weiach – als Folge des bereits damals starken Verkehrsaufkommens – durch die Stadt Winterthur, die Gemeinderäte Neftenbach, Pfungen, Embrach, Rorbas und Lufingen gefordert.

Im Zusammenhang mit der Teilrevision des Richtplanes Verkehr hat der Kantonsrat am 4. Januar 1988 die heute gültige Linienführung zwischen Embrach und Bachenbülach genehmigt. Schliesslich hat die Baudirektion des Kantons Zürich am 6. Mai 1993 die Verkehrsbaulinien auf der Zufahrtsstrecke zwischen Ziegelhütte und Hard in Embrach und am 6. Januar 1995 die Verkehrsbaulinien für die Untertunnelung von Pfungen festgesetzt. Die neueste Konzeptstudie vom März 1999 des Kantonalen Tiefbauamtes für die Hauptstrasse S-1/2, Talstrasse Nr. 7, Weiach–Winterthur, weist auf die hohe Verkehrsbelastung auf dieser Achse und insbesondere auch auf den grossen Anteil an Schwerverkehr hin. Der Bericht bestätigt, dass der Dettenbergtunnel eine optimale Entlastung vom hohen Anteil Durchgangsverkehr der Ortsdurchfahrten in Rorbas und Embrach bringt. In den Gemeinden Rorbas, Embrach, Pfungen und Lufingen sind insgesamt gegen 3000 Personen unmittelbar und in allen sechs Gemeinden total 16'500 Einwohnerinnen und Einwohner von diesem stets zunehmenden hohen Verkehrsaufkommen betroffen.

Die Gemeinden des Embrachertales haben 1999 Verkehrszählungen im ganzen Talbereich durchgeführt. Diese zeigen auf, dass der Motorfahrzeugverkehr auf dieser Hauptachse seit 1997 markant um gegen 20 % gestiegen ist. An Werktagen werden auf der Dorfstrasse in Embrach ca. 17'000 Fahrzeuge, davon ca. 10 % Lastwagen, gezählt. In den Gemeinden Lufingen und Pfungen mit mehr als 13'000 Fahrzeugbewegungen und in Rorbas mit fast 7000 Fahrzeugen ist das Verkehrsaufkommen ebenfalls sehr hoch.

Am 11. November 1999 wurde in der Gemeinde Pfungen eine gemeindeinterne Verkehrszählung durchgeführt; der Durchgangsverkehr auf der Weiacherstrasse wurde nicht nochmals erfasst. Dabei wurde festgestellt, dass von den 5250 Fahrzeugen, welche durch den Ortskern fuhren, ein beachtlicher Anteil von rund 1300 Fahrzeugen

«Schleichwegverkehr» ist, der aus dem Raum Konstanz, Ost- und Nordostschweiz die Abkürzung über Pfungen–Oberembrach zum Flughafen Zürich-Kloten wählt. Der Ausbau des Flughafens Zürich-Kloten wird neben der Zunahme des Zubringerverkehrs auch zu einem stets wachsenden Frachtanteil führen. Das ist mit einer weiteren Steigerung der Lastwagenbewegungen zwischen Embrach und dem Flughafen verbunden. Zudem wird mit der Einführung der LSVA der Schwerverkehr auf der Achse Winterthur-Basel nochmals kräftig ansteigen, da diese Route distanzmässig die kürzeste Strassenverbindung aus dem Raum Ostschweiz nach Basel darstellt und somit die kostengünstigste Variante ist. Schon heute wird diese Strasse zum Teil vom Schwerverkehr aus den bekannten Gründen (Stau am Nordring Zürich und vor dem Baregg tunnel) der Autobahnvariante vorgezogen. Mit dem Bau des Dettenbergtunnels und der Untertunnelung von Pfungen kann das seit Jahrzehnten vom Durchgangsverkehr und den damit verbundenen Immissionen stark betroffene Embracher- und untere Tösstal nachhaltig entlastet werden. Das dazu benötigte Land ist bereits seit vielen Jahren ausgeschieden. Die auf weite Strecken unterirdisch verlaufende Linienführung erfordert jedoch nur einen bescheidenen Landbedarf und erlaubt eine grösstmögliche Schonung des Landschaftsbildes.

Hans Peter Frei (SVP, Embrach): Zuerst zu meiner Interessenbindung: Ich wohne seit 20 Jahren in Embrach und kenne daher die Verhältnisse in der Region sehr gut. Zusammen mit der grossen Mehrheit der SVP-Fraktion bitte ich Sie, die Behördeninitiative vorläufig zu unterstützen. Sie ermöglichen damit die seriöse Prüfung eines Projekts, das im Embrachertal und im unteren Tösstal auf grosse Akzeptanz weiter Kreise der Bevölkerung stösst, unterstützen doch sämtliche Ortsparteien der sechs Gemeinden sowie – wie Sie letzte Woche der Presse entnehmen konnten – der Klotener Stadtrat die Initiative. Die heutige Anwesenheit der Gemeindepräsidenten der betroffenen Gemeinden auf der Tribüne unterstreicht die Wichtigkeit des Anliegens.

Embrach ist bekannt als *das* Strassendorf im Kanton Zürich. Täglich fahren 17'000 Fahrzeuge auf einer Länge von mehr als zwei Kilometern durch dicht besiedeltes Gebiet; rund 3000 Personen sind direkt von der Verkehrslawine betroffen. Mit der Inbetriebnahme des Autobahnzusammenschlusses in Kloten wird die Strecke Pfungen–

Embrach–Lufingen für den Umwegverkehr aus der Ostschweiz und dem süddeutschen Raum noch attraktiver. Man kann auf dieser Strecke das berühmte Brüttiseller Kreuz elegant umfahren. Mit der Einführung der LSVA wird auch die Strecke Pfungen–Embrach–Rorbas für den Lastwagenverkehr noch interessanter, ist doch dies die kürzeste Route aus der Ostschweiz in den Raum Basel.

Sie haben in den letzten Tagen eine ausführliche Dokumentation des Projekts erhalten. Daraus ist hervorzuheben, dass es sich dabei um einen Teil der schweizerischen Talstrasse T7 Weiach–Winterthur handelt. Für den Ausbau dieser Verbindung kann daher mit Bundesbeiträgen gerechnet werden. Die auf weite Strecken unterirdisch verlaufende Linienführung erfordert zudem nur einen bescheidenen Landbedarf und erlaubt eine grösstmögliche Schonung des Landschaftsbildes. Das benötigte Land ist bereits seit vielen Jahren ausgeschieden, die Baulinien sind festgesetzt. Die Lebensqualität in den betroffenen Gebieten wird nachhaltig steigen. Eine Rückklassierung der bestehenden Strassen, wie sie Peter Stirnemann anlässlich der Debatte über die Umfahrung Eglisau forderte, ist auch im Embrachertal möglich und wünschbar.

Zusammen mit der bereits vorläufig unterstützten Behördeninitiative Eglisau ist ein Gesamtverkehrskonzept im Zürcher Unterland nötig. Ich bitte Sie daher nochmals, die vorliegende Behördeninitiative der sechs Gemeinden vorläufig zu unterstützen, damit das berechtigte Anliegen der Bevölkerung des Embrachertals und des unteren Tösstals seriös geprüft werden kann.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Im kantonalen Richtplan von 1995 sind 34 Umfahrungsstrassen festgesetzt. Die Realisierung – das ist wohl klar – würde immense Mengen Geld kosten. Mit der Steuerfussenkung, welche die bürgerliche Ratsseite erwirkt hat, ist dafür gesorgt, dass dieses Geld nicht vorhanden ist. Diese 34 Umfahrungsstrassen auf dem Papier stellen zwar einen Wunschkatalog, nicht aber ein rationales strategisches Gesamtverkehrskonzept dar. Es macht den Anschein, dass nun zusammenhangslos Behördeninitiativen eingereicht werden, die zum Ziel haben, sich das eigene Stück aus diesem Puzzlehaufen des kantonalen Richtplans herauszuklauben – ganz nach dem Motto «wer zuerst kommt, malt zuerst», oder auf gut Zürichdeutsch: «De Schnäller isch de Gschwinder»! Das ist pure Häppchentaktik nach dem Zufallsprinzip, so geht es nun wirklich nicht!

Wir haben darum der Regierung vor Monatsfrist Fragen betreffend Konzept und Realisierungskriterien für diese 34 Umfahrungsstrassen gestellt. Wir haben z. B. gefragt, ob es überhaupt schon ein Gesamtverkehrskonzept gebe, ob es für die Realisierung Beurteilungs- bzw. Ausschlusskriterien und Prioritäten gebe. Wir wollten wissen, wie hoch der Finanzbedarf für diese 34 Umfahrungsstrassen wäre und wie und mit welchen Konsequenzen man das Ganze zu finanzieren gedenke. Antworten haben wir noch nicht, also haben wir auch keinen Massstab, um über Sinn oder Unsinn der 34 Umfahrungsstrassen zu urteilen.

Die SP stellt sich nicht a priori und dogmatisch gegen Umfahrungsstrassen. Unter folgenden Voraussetzungen könnten wir über ein solches Umfahrungsstück diskutieren und es allenfalls auch unterstützen:

- Es muss mit hundertprozentiger Sicherheit gewährleistet sein, dass der motorisierte Durchgangsverkehr auf der bestehenden Durchgangsstrasse ganz oder fast ganz verschwindet.
- Die Kapazität mit der Umfahrungsstrasse darf nicht vergrößert werden.
- Die Strasse, die durchs Dorf führt, muss verschmälert und für Fussgänger und Langsamverkehr ortsverträglich umgestaltet werden, damit der Ort wieder an Wohnlichkeit gewinnt.

Wir bezeichneten die Umfahrung Eglisau als Demonstrativobjekt, unterstützten die entsprechende Behördeninitiative vorläufig und forderten die genannten Bedingungen. Im Moment haben wir noch kein Demonstrativobjekt der Regierung auf dem Tisch und können darum deren Haltung noch nicht beurteilen.

Zur Behördeninitiative Dettenberg: Wir haben mit unserer Sektion im Embrachertal gesprochen und haben Verständnis für das Anliegen; 17'000 Fahrzeuge pro Tag sind viel, zwar nicht annähernd so viel wie die 65'000 Motorfahrzeuge auf der Zürcher Rosengartenstrasse oder die 25'000 auf der Aathalstrasse in Uster oder die 22'000 auf der Zürcherstrasse in Schlieren – trotzdem auch Embrach müsste vom MIV entlastet werden.

Aber: In der Behördeninitiative wird nicht gefordert, die bestehende Hauptstrasse für den Durchgangsverkehr zu schliessen. Es steht nichts von Redimensionierung oder von Tempo 30. Um den MIV von der Strasse wegzubekommen, müsste auch der 30-Minutentakt auf allen Postautolinien im Embrachertal sowie selbstverständlich auch auf

der S41, der Bahnverbindung Winterthur–Embrach–Bülach bis vielleicht nach Koblenz, eingeführt werden. Nichts von alledem steht in dieser Behördeninitiative! Mit anderen Worten: Wenn es nach dem Willen ihrer Behörden ginge, hätten die Embracherinnen und Embracher in der Nähe zwar einen teuren Autotunnel, aber nach wie vor eine attraktive Durchfahrtsstrasse und mit Garantie nach wie vor 17'000 Motorfahrzeuge pro Tag.

Die SP wird diese und allfällige weitere Behördeninitiativen ohne Vorliegen rationaler Kriterien und eines Gesamtverkehrskonzepts vorläufig nicht unterstützen.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich) spricht Mundart: Umfahrungsstrassen – ein Dilemma! Umfahrungsstrassen erweisen sich immer als mobilitätsfördernd, weil sie die Kapazitätsgrenzen erweitern und damit mehr Verkehr generieren. Umfahrungsstrassen lösen keine Verkehrsprobleme, dies gilt vor allem für hausgemachten Verkehr. Umfahrungsstrassen können die Dörfer höchstens dann entlasten, wenn gleichzeitig griffige flankierende Massnahmen zum Schutz des Siedlungsraums realisiert werden. Umfahrungsstrassen entlasten nur vorübergehend und sind bald wieder aufgefüllt, vor allem mit neuem Verkehr – Beispiele dafür sind Murten, Ostermundigen, Orbe und viele mehr. Die Folge davon: Man baut die Umfahrungsstrasse der Umfahrungsstrasse, so geschehen in Zurzach, Lachen, Orbe, Wiedlisbach usw.; ich habe 20 Beispiele dieser Art nachgeschaut. Umfahrungsstrassen belasten neue Zulaufstrecken, Anfangs- und Endpunkte sowie die Querverbindungen der neuen Achsen, verschieben also das so genannte Nadelöhr – Sprachregelung Reto Cavegn – einfach nach dem Prinzip St. Florian an einen anderen Ort. Dies sind die grundsätzlichen Erfahrungen von realisierten Umfahrungsstrassen, und zwar schweizweit, wenn man die Angelegenheit auf der Sachebene vertieft und genau anschaut und eine Erfolgskontrolle macht.

Zum Fall Dettenberg: Es gilt, wie die Behörden so schön schreiben, die Verbindung Winterthur–Embrach–Weiach Richtung Basel und quer dazu die Verbindung Embrach–Kloten zum Flughafen zu beurteilen. An dieser Stelle wäre ein Hellraumprojektor praktisch, aber wir werden es auch ohne schaffen. Es ist nicht plausibel, warum der Verkehr, der von Basel, Weiach oder Glattfelden her kommt, zuerst eine Spitzkehre nach Bülach machen soll, bevor er via den geplanten Dettenbergtunnel nach Embrach zurückfährt – Pythagoras lässt grüssen! Auch in der umgekehrten Richtung wird es nicht funktionieren. Der Verkehr wird den direkten Weg nehmen, ausser Sie begrenzen die Direktverbindung auf der Weiacherstrasse, wie dies im Richtplan vorgesehen ist, und treffen gleichzeitig griffige Massnahmen. Solche Massnahmen traue ich Ihnen auf der Tribüne allerdings nicht ganz zu. Wenn doch, wird der Kanton diese erfahrungsgemäss mit fadenscheinigen Argumenten zu verhindern wissen.

Zum Abschnitt Embrach–Kloten–Flughafen: Auch hier müsste der Verkehr zuerst den Umweg via Dettenbergtunnel in die Spitzkehre Bülach machen, bevor er sich Richtung Flughafen bewegen kann – auch das ist nicht plausibel! Vielleicht tun so etwas ortsunkundige Winterthurer; der regionale Ziel- und Quellverkehr aus den umlie-

genden Gemeinden Pfungen, Rorbas, Freienstein, Embrach und Lufingen wird den direkten Weg nach Kloten wählen, wenn er nicht mit griffigen Massnahmen auf die Umfahrung gezwungen wird. Ich habe solche Massnahmen schweizweit praktisch noch nirgends gesehen.

Fazit: Ihr Verlagerungspotenzial wird nicht sehr gross sein, höchstens der Lastwagenverkehr, der nicht über die Wagenbreche fahren will, wird etwas abnehmen. Dank Ihrer gestrigen Zustimmung zu den Bilateralen Verträgen wird der Güterverkehr ja künftig per Bahn zum Flughafen und zum Embraport geführt, oder etwa nicht? Glauben Sie daran? Ich nicht! Meiner Meinung nach wird der Lastwagenverkehr nach wie vor oder sogar vermehrt auf der Strasse sein. Mit der Variante Dettenbergtunnel hätten Sie Mehrbelastungen im Raum Bülach, im Norden von Embrach und mit dem gesamten Mehrverkehr bestimmt ein verlagertes Nadelöhr Richtung Winterthur. Spätesten bei Wülflingen oder in den nachgelagerten Gemeinden Richtung Ostschweiz und Graubünden werden Sie die Probleme wieder antreffen. Weitere Gemeinden werden ihre Begehrlichkeiten für nachgelagerte Dorfumfahrungen sicher schon heute formulieren und morgen dem Kantonsrat einreichen.

Verkehrsprobleme werden so bekanntlich nicht gelöst! Es wäre vielleicht ehrlicher, den Richtplan zu revidieren und jeder Gemeinde mit einer Strassenbelastung von 6000 und mehr Fahrzeugen bereits im Vorfeld eine Umfahrung oder Untertunnelung zu versprechen und diese auch einzutragen.

Wir Grünen sind der Meinung, dass es keine neuen Strassen, sondern neue Wege braucht, um die Verkehrsprobleme zu lösen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP hat in dieser Frage keine einheitliche Meinung. Eine Minderheit ist der Ansicht, dem Regierungsrat müsse Dampf gemacht werden und er solle möglichst bald ein Gesamtverkehrskonzept sowie eine Prioritätenliste vorlegen, die über das Strassenbauprogramm hinausgeht. Der Leidensdruck sei in immer mehr Gemeinden unerträglich geworden.

Auch die Mehrheit anerkennt den Leidensdruck und befürwortet längerfristige Lösungen ohne Kapazitätserweiterungen. Eine Prioritätenliste tut schon längere Zeit Not. Diese Mehrheit der Fraktion sieht mit Besorgnis den Rattenschwanz an Strassenbauwünschen, der sich im Kanton zu bilden beginnt – Wünsche, die in absehbarer Zeit nicht zu erfüllen sind. Für die CVP-Mehrheit ist es eine Frage der Redlichkeit,

dem Bürger klarzumachen, dass das Geld für Strassenbauwünsche, die über das Strassenbauprogramm hinausgehen, fehlt. Selbst die nächste Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern reicht für solche Zusatzwünsche nicht aus, weil damit vorerst einmal Schulden abgebaut werden müssen.

Es ist billig, der betroffenen Bevölkerung Planungsberuhigungstabletten zu verteilen und Erwartungen zu wecken, die nicht erfüllt werden können. Das ist eine Valiumsplanung! Mir tut Regierungsrätin Dorothee Fierz leid, der lauter Schwarze Peter zugeschoben werden, die sie auf Jahre, wenn nicht Jahrzehnte hinaus nicht mehr aus der Hand geben kann, es sei denn, sie hätte nach sechs, acht oder zwölf Jahren die Nase voll von der Suppe, die ihr das Parlament unaufhörlich einbrockt. Natürlich könnte die Baudirektion hier einen Tunnel, da eine Lückenschliessung und dort eine Umfahrungsstrasse projektieren. Dann müsste das Parlament aber so ehrlich sein und die notwendigen Personalkosten abdecken und das Budget erhöhen. Falls Projektierungsaufträge vergeben würden, müssten wir bereit sein, entsprechende Mittel aus dem Fonds zu sprechen. Das hiesse ganz klar, dass man für Projektierungen ins Blaue hinaus Gelder binden würde, dies zu Lasten dringlicherer Bauvorhaben wie z. B. eine umweltverträgliche Lückenschliessung im Oberland. Je mehr sich der Kanton in unzählige Projektierungen verzettelt, umso geringer und langwieriger sind die Realisierungschancen wichtigerer Projekte und umso grösser der Regionalismus bzw. der Druck aus allen Gemeinden. Wenn Sie die vorliegende Behördeninitiative unterstützen, dann rufen Sie zahlreiche weitere Gemeinden auf den Plan, die unter noch weit grösserem Verkehrsaufkommen zu leiden haben.

Für mich ist eines ganz klar: Wenn die Behebung von Strassenengpässen mit einer Kapazitätserhöhung einhergeht, werden die Probleme nur verschärft. Auf diese Weise werden solche Engpässe lediglich nach dem St.-Floriansprinzip verschoben. Wer die Verkehrspolitik des Kantons in den letzten Jahren analysiert, stellt eine steigende Bereitschaft zu einem Mindestkonsens fest, ein sinnvolles Nebeneinander verschiedener Verkehrsträger bei einer besonderen Förderung der umweltfreundlichen Mobilität.

Wenn das Parlament nun in einen Strassentunneltaumel ausbricht, der insgesamt mehrere Milliarden Franken – wohlverstanden nicht vorhandene Milliarden! – verschlingen würde, gleichzeitig aber dem Velloverkehr 10 Mio. Franken jährlich vorenthalten wird, dann ist es aus

mit diesem Minimalkonsens. Die Verkehrspolitik wird dann langsam absurd. Einen Vorgeschmack gibt der Luftverkehr, bei dem bloss noch nachfrageorientiert gehandelt wird.

Ulrich Isler (FDP, Seuzach): Es geht darum, diese seit den 70er-Jahren liegengebliebene und vergessene Planung wieder neu zu aktivieren. Ich erinnere Sie zudem daran, dass sowohl die Untertunnelung von Pfungen als auch diejenige des Dettenbergs in dem von uns im Jahre 1995 verabschiedeten Richtplan Eingang gefunden hat. Das Siedlungsgebiet der betroffenen Gemeinden wird, wie Sie selber ohne weiteres feststellen können, durch diese Strassen im heutigen Zeitpunkt buchstäblich entzwei geschnitten. Die gesamte Bevölkerung des Embrachertals steht geschlossen hinter diesem Wunsch der Behördeninitiative. Die Umfahrung des Verkehrsknotens Winterthur über die Linie Henggart–Pfungen–Embrach ist leider nicht nur den Chauffeuren bekannt, die den Embraport anfahren. Diese Route hat sich zu einem Schleichweg durch das Siedlungsgebiet entwickelt, der heute bereits von 17'000 Fahrzeugen im Tag benutzt wird.

Es geht nicht darum, wie Willy Germann gesagt hat, bei der heutigen Finanzlage das Detailprojekt sofort und unverzüglich auszuarbeiten. Es geht darum, der betroffenen bzw. geplagten Bevölkerung den Willen aufzuzeigen, dass wir bereit sind, etwas für sie zu tun. Wir müssen ihr zeigen, dass wir ihre Sorgen und Nöte anerkennen. Damit geben wir aber auch dem Regierungsrat den Auftrag, bei diesen als wichtig und vordringlich bezeichneten Ortsumfahrungen endlich eine sinnvolle Prioritätenliste aufzustellen, welche nach Massgabe der finanziellen Möglichkeiten gestaltet werden soll.

Im Interesse der Bevölkerung von Embrach, Lufingen, Freienstein, Rorbas und Pfungen ersuche ich Sie dringend, diese Behördeninitiative vorläufig zu unterstützen.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Man könnte sich fragen, weshalb der Verkehr im Embrachertal in den letzten zwei Jahren um 20 % zugenommen hat. Wer trägt die Schuld an dieser Mehrbelastung? Was für eine Gegenleistung erhielten die Embracher? Vielleicht eine Deponie? Wir sollten uns fragen, ob durch das Wirtschaftswachstum um den Flughafen die Verkehrsproblematik richtig erkannt wurde und daraus die richtigen Schlüsse gezogen wurden. 1995 glaubte ich persönlich, dass man auf kantonaler Ebene endlich bereit ist, die Projek-

tierung des Dettenbergtunnels an die Hand zu nehmen und die Verkehrsprobleme in Pfungen zu lösen – es blieb beim Glauben. Es wurde versprochen, man bleibe am Ball. Es war aber niemand am Ball; die Studien sind in der Schublade verschwunden. Dank grossem Druck zweier Gemeinden wurden wenigstens die Baulinien festgelegt, damit die jahrzehntelangen verschleppten Quartierpläne in Bachenbülach und Bülach nicht noch länger vom Kanton blockiert würden.

Heute müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass der Verkehr auf sämtlichen Achsen durch die Dörfer Embrach und Pfungen sowie durch die angrenzenden Gemeinden beträchtlich zugenommen hat. Diese Prognose wurde im kantonalen Richtplan bereits vor über 15 Jahren erkannt. Erkennen, überlegen und dann handeln, hiess die Devise. Heute können wir immerhin schon erkennen!

Die Magnetwirkung um den Flughafen wird in dieser Gegend steigen, nicht zuletzt deshalb, weil das Embrachertal im Immissionsgrenzwertperimeter des Flugverkehrs nicht unter die kritische Grenze fällt. Der Personenwagenverkehr wird zunehmen. Tatsache ist auch, dass der Lastwagenverkehr noch grösser wird, dann nämlich, wenn die 40-Tönnner auf unseren Strassen fahren dürfen. Durch das Zollfreilager in Embrach wird die Verkehrszunahme noch grösser werden. Im kantonalen Richtplan hat man diese Feststellungen schon längst erkannt. Seit den 70er-Jahren verlangt eine Region eine Entlastung. Verlangt wird ein Tunnel, der die Dörfer Pfungen und Embrach vom täglichen Verkehr entlasten soll.

Überall im Kanton kämpft man um bessere Verkehrsverhältnisse, beispielsweise in Eglisau, im Zürcher Oberland, in Dietikon, im Säuliamt oder in der Stadt Zürich. Wir kämpfen und lassen uns mit leeren Versprechungen abspeisen. Pfungen und Eglisau haben zudem zwei kantonale Deponien erhalten, die ebenfalls mehr Verkehr mit sich brachten. Schade, dass man damals die Verträge nicht mit der Verkehrsproblematik verkuppelt hat! Vielleicht hätten wir dann den Dettenbergtunnel. Wir sind der Meinung, dass die Belastung durch die Verkehrsimmissionen das erträgliche Mass überschritten hat. Wir fordern heute die Regierung auf, einen Realisierungs- und Zeitplan aufzustellen, der für die nächste Generation und deren Nachfolger verbindlich sein soll. Dieser soll eine Hoffnung für jene Leute sein, die in ihrer Heimat bleiben wollen.

17'000 Fahrzeuge täglich in diesem Tal sind heute schon genug! Wenn wir heute nichts unternehmen, haben wir unsere Aufgabe gegenüber der betroffenen Bevölkerung nicht wahrgenommen. Ich ersuche Sie, die Behördeninitiative zu unterstützen und hoffe, dass sich die Zürcher Oberländer ebenso solidarisch verhalten wie die Unterländer, als es um die Zustimmung zur Oberlandautobahn ging. Persönlich würde ich mich auch freuen, wenn die Regierung möglichst bald alle neuralgischen Punkte des Strassenverkehrs im Kanton aufzeigen und ein Gesamtverkehrskonzept vorlegen würde, damit man die anfallenden Verkehrsprobleme prioritär lösen könnte. Unsere Unterstützung haben Sie!

Roland Munz (LdU, Zürich): In der Behördeninitiative steht, durch Lufingen und Pfungen würden rund 13'000, durch Rorbas 7000, durch Embrach sogar 17'000 Fahrzeuge pro Werktag fahren. In den letzten Jahren habe der Verkehr um rund 20 % zugenommen und wir müssten darum diese Gemeinden untertunneln, den Verkehr also quasi unter den Boden bringen.

Wie gross ist denn überhaupt der Anteil des Verkehrs, der tatsächlich umgeleitet würde? Dazu liegen uns nämlich kaum verlässliche Zahlen vor, einzig von Pfungen haben wir einen Anhaltspunkt. Von 5300 Fahrzeugen, die den Ortskern durchfahren, wählen nur gerade 1300 diese Route, weil sie offenbar zwischen der Nordostschweiz und dem Flughafen die kürzeste ist. 7700 Fahrzeuge, die durch die Gemeinde Pfungen fahren, nehmen offenbar nicht die Strasse durch den Ortskern. Die Vermutung liegt daher nahe, dass wohl weniger als die Hälfte des Verkehrsvolumens reiner Transitverkehr ist. Es sollen also milliardenteure Tunnels gebaut werden, nur damit weniger als 10'000 Fahrzeuge eine Umfahrung erhalten. Hinzu kommt, dass gar keine flankierenden Massnahmen vorgesehen werden. Wie wollen Sie denn die Autofahrer dazu zwingen, auch wirklich die Umfahrungsstrasse zu nehmen?

Was könnte man sonst tun? Ich anerkenne durchaus, dass die Verkehrssituation in der einspurigen Hauptachse durch das Embrachertal zur Zeit wenig befriedigend ist; natürlich ist hier Handlungsbedarf gegeben. Man muss sich aber fragen, ob solch aufwändige Tunnelbauten verhältnismässig sind. Muss es also eine Untertunnelung sein? Gibt es keine anderen Lösungen? Wenn wir jetzt zu dieser Behördeninitiative Ja sagen, wird es keine anderen Lösungen mehr geben, denn

hier wird explizit ein Tunnel gefordert. Wir verbauen uns also die Möglichkeit, bessere und vor allem zukunftsfähigere Lösungen zu finden.

Ulrich Isler sagt, man müsse dieses Projekt realisieren, weil es schon seit den 70er-Jahren vorgesehen sei. Das ist natürlich kein Grund! Man kann auch 30 Jahre lang etwas fordern, das eigentlich unsinnig ist. Anstatt in die Vergangenheit zu schauen, müssten wir uns vielmehr mit der Zukunft befassen und uns fragen, wie die Verkehrssituation in zehn oder zwanzig Jahren aussehen wird. Auch ich gehe davon aus, dass sowohl der Güterverkehr als auch der private Motorfahrzeugverkehr nicht ab-, sondern eher zunehmen werden. Dies würde ja an sich für den Tunnel sprechen.

Die Initianten sagen, die Autofahrer würden wegen des Staus am Baregg den Umweg durch das Embrachertal wählen. Wir alle wissen, dass der Baregg jetzt ausgebaut wird, sodass dieser Stau dann wegfällt. Ich hoffe zumindest, dass dies der Fall sein wird.

Es geht nicht unbedingt darum, die geografisch kürzeste Route zu wählen (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Bruno Dobler (parteilos, Lufingen): Ich habe Ihren Voten aufmerksam zugehört und war eigentlich bereit, die Argumente gegen den Dettenbergtunnel aufzuschreiben. Mein Blatt ist aber bis jetzt leer geblieben. Die Parteien des Embrachertals, darunter auch die SP, stellen sich hinter den Dettenbergtunnel. Es gibt viele verschiedene Gründe für dieses Projekt, die meisten sind bereits erwähnt worden; ich möchte sie trotzdem nochmals in Erinnerung rufen.

Der Verkehr nimmt laufend zu. Allein von 1997 bis 1999 ist er um 20 % gestiegen. Es ist davon auszugehen, dass der Verkehr auch weiterhin zunehmen wird. Sämtliche Verkehrsprognosen erweisen sich später als zu optimistisch. Der Verkehr wächst und wächst – das ist ein Faktum! Der Verkehr hat aber auch eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Wenn wir das Problem im Embrachertal anschauen, dann müssen wir feststellen, dass die Staus auf der Autobahn A1 den Verkehr auf die alte Hauptverkehrsachse nach Basel führen. Die Einführung der LSVA führt zwangsläufig zu zusätzlichem Verkehr. Die Strecke entlang der Hauptstrasse ist kürzer als über die Autobahn unter dem Bözberg.

Für die Regierung soll das Motto «fahren und nicht stehen» gelten. Wir wollen von der Regierung nichts anderes als Lösungen statt Rhe-

torik. Selbstverständlich wird man nicht morgen mit dem Bau des Dettenbergtunnels beginnen. Er wird auch nicht in zwei oder drei Jahren fertig sein, sondern im besten Fall in 15 oder im allerbesten in 12 Jahren. Wir möchten ein Vorantreiben der Planung.

Zu Regierungsrätin Dorothee Fierz: Machen Sie doch die Verkehrsfragen zu Ihrer Herausforderung! Ich weiss, dass es dazu Mut und eine gewisse Unabhängigkeit braucht. Es gibt kein Verstecken hinter der Finanzierbarkeit. Es stellt sich folgende Frage: Haben wir kein Geld oder fehlt uns in Verkehrsfragen einfach der Mut, den Tatsachen in die Augen zu schauen? Die Staus haben wir! Der volkswirtschaftliche Schaden lässt sich auch beziffern, wenn wir wollen.

Zu Gabriele Petri: Flüssiger Verkehr ist ökologischer Verkehr. (*Heiterkeit auf der linken Ratsseite.*)

Ich fordere Sie zur Solidarität mit den anderen Bezirken auf. Denken Sie auch an die Bürgerinnen und Bürger im Embrachertal und unterstützen Sie diese Behördeninitiative vorläufig!

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Ich staune über die Scheinheiligkeit und über die Unehrlichkeit der Voten der Befürworterinnen und Befürworter. 1995, als die Grünen den Umweltverträglichkeitsbericht zur 5. Ausbaustappe des Flughafens insbesondere wegen des landseitigen Verkehrs kritisierten, sagte Ihre Seite, die Grünen würden damit Verzögerungstaktik betreiben. Heute kritisieren Sie dasselbe: Sie sagen, der Flughafen löse über Gebühr landseitigen Verkehr aus und es gehe nicht an, dass dieser die Gemeinden derart belaste. Die gleiche Scheinheiligkeit werden wir heute wenn möglich noch bezüglich des Luftverkehrs hören.

Es ist doch klar, dass sich nicht jedes Problem mit Bauen lösen lässt. Zu Bruno Dobler muss ich sagen, dass weniger Verkehr ökologischer ist als flüssiger Verkehr. Mit dem Vergrössern eines Nadelöhrs schaffen wir nur ein anderes und produzieren vor allem Mehrverkehr und entlasten keine einzige Gemeinde langfristig.

Es ist erstaunlich! Dort, wo die grössten Verkehrsquerschnitte sind, nämlich in den Städten Zürich – Aubugg, Rosengarten- und Weststrasse – und Winterthur – Technikum-, Zürcher-, Schaffhauser- und Wülflingerstrasse – hat noch niemand von Ihnen auch nur im Ansatz von einer Entlastung gesprochen. Nicht einmal die flankierenden Massnahmen sind den bürgerlichen Parteien eine Diskussion wert! Es ist einfach klar, dass der Verkehr hier in diesem Ausmass vorbeirollen, -lärmen und -stinken muss. Für Sie ist das einfach gottgegeben, wie Sie sagen würden. Hier wäre eigentlich der Handlungsbedarf grösser. Machbar wäre hier nur eine Verkehrsreduktion.

Interessant ist, dass bei der Embracher Geschichte das Wort Winterthur zwar noch in den Mund genommen wird, in der Behördeninitiative aber der ebenfalls im Richtplan eingetragene Taggenbergtunnel, der an der engsten Stelle dieser Achse zu liegen käme, nicht erwähnt wird. Dies zeigt auf, wie unehrlich Sie es meinen.

Bei der heutigen Verkehrspolitik geht es sicher darum, mit Priorität eine Gesamtverkehrskonzeption auf den Tisch zu bringen und darüber zu diskutieren, wie man den Verkehr in Zukunft bewältigen will, und zwar ökologisch. Die Mobilitätsbedürfnisse müssen unter Einhaltung der Lärmschutzvorschriften und der Luftreinhalteverordnung erfüllt werden können. Die Verkehrsmengen dürfen nicht durch Umfahrungsstrassen gesteigert werden.

In diesem Sinne bitte ich Sie, diese scheinheilige Initiative nicht zu unterstützen.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Es geht nicht mehr lange, bis wir hier drin über das Budget des Kantons diskutieren werden. Zum Bauen braucht es eben auch eine Finanzplanung. Genau diese vermisse ich. Ich rede für jenen Teil meiner Fraktion, der zuerst einmal wissen möchte, was wir denn überhaupt finanzieren können, bevor er über einzelne Projekte abstimmen will. Wenn Sie dieser Behördeninitiative zustimmen, bringen Sie mich in Zugzwang, denn in diesem Fall müsste ich morgen mit dem Zimmerbergtunnel kommen, da auch unsere Bevölkerung unter dem Verkehr leidet.

Wir müssen der Regierung nicht mit Behördeninitiativen Dampf machen. In der vorliegenden Initiative steht: «Wir verlangen eine Kreditvorlage für den Bau des Dettenbergtunnels.» Ich höre immer wieder, dass es eigentlich nur um die Planung gehe und darum, eine alte Pendenz aufzuarbeiten. Auch für Planungen brauchen wir die gleichen Prioritäten wie für die Realisierungen. Ich habe noch nie erlebt, dass man ein 20jähriges Projekt dann einfach eins zu eins umsetzt, wenn die Zeit reif ist.

Ich bitte Sie, keine präjudizierenden Vorstösse zu unterstützen. Wir müssen zuerst eine Prioritätenliste haben, damit wir wissen, was wir laut unserem KEF auch finanzieren können und welche Auswirkungen auf den Steuerfuss des Kantons Zürich zu erwarten wären.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Es gibt ganz seltene Lichtblicke in diesem Rat – soeben haben wir einen erlebt: Ruedi Hatt hat sehr klar gesagt, was Sache ist bezüglich dieser einzelnen Umfahrungen.

Ich muss Ulrich Isler und Martin Mossdorf korrigieren. Beide haben den Richtplan mythologisiert und gesagt, die Einträge im Richtplan seien quasi ein Bauauftrag, um diese Umfahrungen zu realisieren. Ulrich Isler war bei der Richtplandebatte hautnah dabei. Er weiss ganz genau, was ein Eintrag im Richtplan bedeutet. Ein solcher Eintrag ist weder ein Projekt noch ein Bauauftrag, sondern lediglich eine Freihaltung der Baulinien, falls je einmal etwas gebaut werden sollte.

Der Bundesrat hat den Teilrichtplan Verkehr zurückgewiesen, und zwar mit dem Auftrag, es sei innerhalb von fünf Jahren ein Gesamtverkehrskonzept zu erstellen. Diese fünf Jahre sind Ende März 2000 abgelaufen und wir wissen immer noch nicht, wann dieses Gesamtverkehrskonzept kommt. Von der Baudirektion hat es einmal geheißen, dieses liege Anfang Jahr vor. Ich bin erst sicher, dass es kommt, wenn es denn tatsächlich auf dem Tisch liegt. Solange ein Gesamtverkehrskonzept fehlt, hat es keinen Sinn, irgendwelche Umfahrungsstrassen irgendwo zu bauen, einfach nach der Massgabe, dass derjenige, der zuerst fragt bzw. die beste Lobby aufbauen und seine Gemeinderäte auf die Tribüne schicken kann, auch zuerst zum Handkuss kommt.

Wir haben vorhin von verschiedenen Votanten gehört, wie schwierig die Lage in diesen Gebieten mit 16'000 und 20'000 Autodurchfahrten täglich sei und dass man unbedingt etwas dagegen tun müsse. Ich teile diese Meinung, dass dringend etwas unternommen werden muss, möchte Sie aber daran erinnern, dass wir in der Stadt Zürich die Rosengartenstrasse mit täglich 65'000 Motorfahrzeugen haben. Da wird vom Kanton nichts gemacht. Ich habe von Ihnen noch nie gehört, dass Sie hier Abhilfe schaffen wollen. Ich erinnere Sie letztlich an Schwamendingen, das tagtäglich sage und schreibe 108'000 Autodurchfahrten erleben muss. Von Ihnen sind noch keine Vorschläge gekommen, wie man die Bevölkerung, die an solchen Strassen leben muss, vom Verkehr schützen könnte.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Wir sprechen ja eigentlich über Richtplaneinträge, die wir 1995 mit grosser Mehrheit festgesetzt haben. Hartmuth Attenhofer hat darauf hingewiesen, dass der Bund im Landschafts- und im Verkehrsplan Ergänzungen verlangt. Der Land-

schaftsplan ist in Arbeit, das Verkehrskonzept hingegen fehlt; die Frist dafür wäre im März 2000 abgelaufen.

Die Präsidenten der sechs Gemeinden, die auf der Tribüne sitzen, sind keine Querköpfe oder Strassenbauturbos, sondern Vertreter einer lärmgeplagten Bevölkerung, die ihren Auftrag erfüllen. Ich habe im letzten Amtsjahr drei oder vier Behördeninitiativen betreffend Umfahrungen entgegengenommen. Wenn man mit diesen Leuten spricht, kommt man zur Ansicht, dass sie mehr verdient haben als eine blosser Abschmetterung ihrer Initiative in unserem Rat. Sie haben ein Anrecht auf eine seriöse Prüfung ihres Anliegen durch den Regierungsrat. Wenn eine Behördeninitiative überwiesen ist, geht sie ja nicht einfach in den Vollzug, sondern zur Antragstellung an den Regierungsrat. Dieser wird schon sagen, dass wir kein Geld haben – das wissen wir alle auch! Wir müssen dann auch etwas zur Finanzierung unternehmen.

Es ist ja nicht so, dass diese Menschen auf der Tribüne allein sind. Wir haben über Eglisau, Dietikon und die Oberlandautobahn gesprochen. Hartmuth Attenhofer hat die Rosengartenstrasse erwähnt. In unserer Gemeinde Fällanden passieren täglich 50'000 Fahrzeuge den Kreisel; irgendwann wird auch diese Gemeinde kommen. Das ist an sich nichts Schlechtes. Es geht um Wünsche einer lärmgeplagten Bevölkerung.

Seit fünf Jahren ist kein Konzept vorhanden. Es fehlen die Prioritäten und es fehlt die Finanzierung. Es scheint schon so, dass nach dem Prinzip «wer zuerst kommt, malt zuerst» gehandelt wird. Diese Behördeninitiative verdient meiner Ansicht nach die vorläufige Unterstützung, damit das Gesamtverkehrskonzept, das nun schon so lange schlummert, forciert wird. Die lärmgeplagte Bevölkerung soll ernst genommen werden. Die Gemeinden müssen klare Signale erhalten. Die Finanzierung kommt ja aus dem Verkehrsfonds. Irgendwann wird über die Erhöhung der Verkehrsabgaben diskutiert werden, dann braucht es die Zustimmung der Bevölkerung. Dieser Tunnel wird in zehn Jahren sicher nicht gebaut sein. Irgendwann muss aber ein Konzept vorhanden sein, damit die Leute hoffen können, vom Lärm befreit zu werden.

Roland Munz (LdU, Zürich): Nachdem Sie vorhin meine persönliche Ansicht zu diesem Vorhaben erfahren durften, möchte ich eine kurze Ergänzung machen. Ich selber bin natürlich dagegen, dass man jede

Strasse mit über 7000 Fahrzeugbewegungen pro Tag umfährt oder – noch schlimmer – untertunnelt. Ein Teil meiner Fraktion ist jedoch klar der Überzeugung, dass diese Behördeninitiative die vorläufige Unterstützung verdient, damit dieses Projekt weiter verfolgt werden kann. Wir konnten uns hier also nicht einigen.

Ich persönlich beantrage Ihnen, die Behördeninitiative nicht zu unterstützen; ein Teil unserer Fraktion wird dies jedoch tun.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Ich habe diese Diskussion mit sehr grossem Interesse mitverfolgt. Weil noch einige Fragen im Raum stehen, erlaube ich mir, einige Antworten zu geben.

Die Regierung und mit ihr die Baudirektion ist sich bewusst, dass wir in der Stadt und in sehr vielen Landgemeinden sehr gravierende Verkehrsprobleme haben. Deshalb habe ich auch Verständnis für all die Voten der Kantonsrätinnen und Kantonsräte, die jetzt die Behördeninitiative für den Dettenbergtunnel unterstützen. Ich habe auch grosses Verständnis für die Gemeindepräsidenten, die unserer heutigen Debatte beiwohnen; als Gemeinderätin wäre ich auch anwesend gewesen.

Wir müssen uns die Frage stellen, welches Problem wir mit dieser Behördeninitiative jetzt lösen wollen. In einigen Voten ist gesagt worden, man wolle der Regierung und der Baudirektion jetzt endlich Dampf machen, damit sie ein Gesamtverkehrskonzept präsentiere und eine klare Priorisierung vornehme. Diese Aufträge sind längst erteilt! Es geht dabei um umfassende Planungsaufträge, ein Ergebnis ist daher nicht über Nacht möglich. Ich bedaure ebenfalls, dass es so lange gedauert hat, bis dieser Auftrag erteilt worden ist. Er ist aber erteilt und ich erwarte, dass wir bis Ende dieses Jahres über dieses Planungsinstrument verfügen. Den genauen Zeitpunkt kann ich heute nicht nennen.

Auf der einen Seite haben wir im Bereich Umfahrungsstrassen einen grossen Handlungsbedarf, auf der anderen Seite stehen aber wenig Mittel zur Verfügung. Meiner Meinung nach ist es darum falsch, wenn wir dieses Problem mit einem Wettlauf unter Behörden- und Einzelinitiativen zu lösen versuchen. So kommt mir die Situation im Moment vor: Der Schnellere ist der Klügere. Jeder Planungsauftrag, den Sie uns erteilen, absorbiert personelle Mittel in der Baudirektion und finanzielle Mittel aus dem Strassenfonds.

Ich stelle Ihnen eine Frage: Ist es richtig, zum heutigen Zeitpunkt zu sagen, wir beruhigen diese Gemeinden aus dem Unterland, indem wir diese Behördeninitiative vorläufig unterstützen und denken dabei, die Regierung könne dann in ihrer Antwort immer noch darlegen, weshalb sie das Anliegen nicht erfüllen will oder kann? Das Gesamtverkehrskonzept und die Priorisierung kommen mit oder ohne Behördeninitiative. Wir haben nicht nur Embrach, sondern auch Eglisau, Schlieren, Dielsdorf, Fällanden, Wetzikon und eine ganze Menge weiterer Gemeinden. Die Gemeindevertreter finden bei mir in der Baudirektion immer eine offene Tür. Ich habe in diesem ersten Jahr unglaublich viele Gemeindevertreter empfangen und mir ein Bild der Situation gemacht.

Es ist immer wieder damit argumentiert worden, dass es an Geld fehle. Richard Hirt hat etwas Kluges gesagt: Wenn die Unterstützung dieser Behördeninitiative dazu führt, dass die Gemeinden dann auch einer allfälligen Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben zustimmen werden, wäre eine provisorische Unterstützung vielleicht sogar sinnvoll. Ich setze aber trotzdem ein Fragezeichen.

Ich möchte Sie an die letzte Abstimmung über die Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben erinnern. Eine einzige Zürcher Gemeinde hat dieser Vorlage damals zugestimmt! Ich hoffe sehr, dass Sie sich der Problematik der Umfahrungsstrassen und der fehlenden Mittel bewusst sind und die Vorlage zur Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben aktiv unterstützen werden. Ich habe die Voten aus allen Fraktionen genau gehört und werde sie nicht vergessen, bis wir die Vorlage in der kantonsrätlichen Kommission beraten werden.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der Behördeninitiative stimmen 73 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Strassengesetz (Änderung) (Reduzierte Debatte)

Antrag des Redaktionsausschusses vom 7. April 2000, **3703b**

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil), Präsident des Redaktionsausschusses: Die Vorlage ist von der redaktionellen Seite her in Ordnung. Der Redaktionsausschuss hat dazu keine weiteren Bemerkungen.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

§ 8, Staatsstrassen

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 28, Strassenfonds

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Ich beantrage

Rückkommen auf § 28.

Abstimmung

Der Rückkommensantrag wird von 41 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das notwendige Quorum von 20 erreicht. Rückkommen ist beschlossen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Die SP-Fraktion stellt den Antrag,

§ 28 Abs. 2 nicht zu streichen.

Sie lehnt es ab, den Kanton durch diese Streichung aus der gesetzlichen Verpflichtung zu entlassen, bis zur Fertigstellung des Radwegnetzes jährlich mindestens 10 Mio. Franken in den Strassenfonds einzulegen. Die Konsequenzen dieser Streichung sind klar. Das Radwegnetz im Kanton soll dereinst etwa 1500 Kilometer umfassen. Es wird seit rund zehn Jahren auf der Basis von § 28 Abs. 2 kontinuierlich ausgebaut, und zwar mit einem jährlichen Aufwand zwischen 7,5

und 16,8 Mio. Franken; im Durchschnitt sind das 11,3 Mio. Franken. Seither ist gut die Hälfte, nämlich 746 Kilometer, erstellt. Die Streichung von § 28 Abs. 2 gefährdet den kontinuierlichen Weiterausbau des Radwegnetzes, während auf der bestehenden gesetzlichen Grundlage in etwa zehn Jahren mit dem Abschluss des Bauwerkes gerechnet werden darf. Mit der Streichung dieses Absatzes ist die Fertigstellung ungewiss.

Der neue § 8 Abs. 3 gibt keine Gewähr und Verbindlichkeit mehr für die zügige Fortsetzung des Programms. Für die Streichung von § 28 Abs. 2 besteht insofern kein Anlass, als die festgesetzten jährlichen Raten vorübergehend auch unterschritten werden können – dies wurde bereits getan –, wenn der mehrjährige Durchschnitt stimmt. Der Ausbau des Radwegnetzes muss im bisherigen Rhythmus gesichert bleiben, daher ist die Streichung von § 28 Abs. 2 klar abzulehnen.

Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf): Die EVP lehnt die Änderungen von § 8 des Strassengesetzes ab. Im Vergleich zu den 100 Mio.-Projekten im Strassenbau sind die Ausgaben für Radfahreranlagen peanuts. Vor allem im Innerortsbereich gibt es für Velofahrende gravierende Radweglücken, die möglichst rasch geschlossen werden müssen. Es geht nicht um die Realisierung von Wünschbarem, sondern um den Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Wenn es um Sicherheitsfragen geht, sind jahrzehntelange Bauverzögerungen nicht zu verantworten.

Die EVP hat in der ersten Lesung ihre Position zum Radwegbau ausführlich dargelegt; ich verzichte daher auf weitere Erläuterungen.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Die FDP-Fraktion wird an der Änderung des Strassengesetzes festhalten. Die Gründe dazu bleiben die selben, die wir in diesem Saal schon einmal dargelegt haben. Der Anachronismus, dass wir jährlich mindestens 10 Mio. Franken für die Radwege ausgeben, ist nicht mehr zeitgemäss und zudem überflüssig. Es gibt auch keinen Grund, warum sich die Velowege nicht nach den zur Verfügung stehenden Mitteln und den Prioritäten richten müssen. Sinnvolle Projekte werden nach wie vor gebaut. Das gilt für Ergänzungen und Vervollständigungen. Der Rat hat dies beim letzten Projekt mit 134 : 0 Stimmen unter Beweis gestellt.

Mit einem Vorstoss haben Gabriela Winkler und ich gefordert, dass wir auch die Velowege in die Gesamtverkehrskonzeption eingliedern.

Auch das ist ein Zeichen, dass wir die Velowege nach wie vor ernst nehmen. Die Änderung des Strassengesetzes gefährdet die Ergänzung und die Vervollständigung des Radwegnetzes überhaupt nicht, darum bleiben wir bei unserer Entscheidung.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP ist gegen die Änderung des Strassengesetzes, also gegen die Streichung von § 28 Abs. 2.

Zu Peter Stirnemann: Man hätte auch die Vorlage ablehnen können, anstatt jetzt einen Rückkommensantrag zu stellen. So wird die Sache ein wenig komplizierter.

Die CVP steht dazu, dass der Veloverkehr weiterhin gefördert werden sollte. Die Sicherheit der Velofahrenden, nicht zuletzt auf dem Schulweg, muss verbessert werden. Die Mehrzahl der Stimmenden in diesem Kanton fährt Auto. Auf sie berufen sich jene, die nach immer mehr Tunnels, Strassen und Parkflächen schreien. Aber die gleichen Stimmenden fahren in der Regel auch Velo. Sie wissen aus eigener Erfahrung sehr genau, wie gefährlich das Velofahren auf Mischflächen geworden ist, gefährlich wegen des Mehrverkehrs, aber auch wegen des aggressiveren Fahrstils einer Minderheit der Autofahrenden. Es gibt natürlich auch eine kleine Minderheit von Velofahrenden, die nicht gerade durch eine rücksichtsvolle Fahrweise auffallen. Die Stimmenden, welche die Gefahren des Velofahrens kennen, hätten überhaupt kein Verständnis für eine Aktion, die vorgibt, die finanziellen Probleme zu lösen, vor allem wenn sie erfahren, dass gleichzeitig neben einer Sparübung von 10 Mio. Franken pro Jahr Strassenbauten in Milliardenhöhe ausgelöst werden sollen. Dann werden sie das Ablenkungsmanöver schnell durchschauen. Deshalb habe ich keine Angst vor einer Volksabstimmung – und die wird kommen, wenn eine Ratsmehrheit der Gesetzesänderung zustimmt, wenn sich also die Velofahrenden aus der FDP und der SVP dem Fraktionsdiktat beugen würden!

Ein Bekenntnis der Stimmenden zum Veloverkehr ist schon deshalb leicht zu erreichen, weil die Regierung selber die besten Argumente liefert, warum nicht einmal die vom Gesetz gesicherten 10 Mio. Franken für die wichtigsten Radwegergänzungen reichen. Ich bin übrigens fest davon überzeugt, dass die neue Regierung eine andere Empfehlung abgeben würde. Die Stellungnahme der alten Regierung ist etwas vom Hilflosesten, das je aus der Regierungsküche gekom-

men ist. Ich frage mich, ob man den Nachfolgern damit ein faules Ei legen wollte.

Hans Badertscher (SVP, Seuzach): Die SVP-Fraktion begrüsst die Änderung des Strassengesetzes, gemäss der nicht mehr jährlich 10 Mio. Franken plus Teuerung in Radwege investiert werden müssen. Auch wir sind der Ansicht, dass es nicht mehr in unsere Zeit passt, bindende Ausgaben zu bestimmen. Wir haben bereits dargelegt, dass unserer Meinung nach ein reifes Projekt realisiert werden soll, das der Sicherheit dient und den Schülern hilft, sicher in die Schule zu kommen. Dass wir dies unterstützen, haben wir in den letzten Wochen bewiesen.

Die SVP wird also an der Gesetzesänderung festhalten und nicht auf die Wünsche von Peter Stirnemann eintreten.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Antrag Peter Stirnemann mit 91 : 61 Stimmen ab.

II., III. und IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Nachdem nun die Streichung von § 28 Abs. 2 beschlossen worden ist, wird diese Vorlage zur Schicksalsfrage für Radwege. Wir lehnen deshalb die Vorlage 3703 gesamthaft ab. Lassen Sie sich durch den neuen § 8 Abs. 3 nicht täuschen! Das ist zwar eine schöne Absichtsformulierung, die aber praktisch nutzlos bzw. wirkungslos ist. Es handelt sich hier um ein untaugliches Kompensationsgeschäft im Zusammenhang mit der Streichung von § 28 Abs. 2. Wie soll denn das Radwegnetz so schnell wie möglich nach Massgabe der zur Verfügung stehenden Mittel fertiggestellt werden können, wenn gar keine Mittel mehr eingelegt werden müssen? Wir wollen, dass das Radwegnetz im bisherigen Rhythmus zielstrebig verwirklicht wird und lehnen darum diese Vorlage als Ganzes ab.

Gemeinsam mit anderen Fraktionen dieses Rates werden wir selbstverständlich das Behördenreferendum ergreifen. Wir wollen, dass die Gefährdung des kontinuierlichen Radwegausbaus dem Volk zur Beurteilung und Entscheidung vorgelegt wird.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): 10 Mio. Franken gibt der Kanton Zürich jährlich für Velowege aus und hat für die Realisierung der dringlichsten 200 Kilometer 20 Jahre gebraucht. Diese 10 Mio. Franken sind also ein absolutes Minimum; eigentlich bräuchten wir viel mehr Geld. Wir wollen mit diesem Geld mehr Sicherheit für Velofahrende erreichen, auch für solche aus bürgerlichen Parteien, und dies wirklich dringlich! Velofahrende sind z. B. Kinder und Jugendliche auf dem Schulweg, Frauen und Männer auf dem Weg zum Einkaufen oder zur Arbeit und Freizeitvelofahrende, auch vom SRB – sie alle brauchen diese Sicherheit dringend! Nur wer Nein sagt zu dieser Änderung des Strassengesetzes, ist für die Sicherheit der Velofahrenden. Alles andere sind leere Versprechungen und Lippenbekenntnisse.

Ich beantrage,

die Schlussabstimmung unter Namensaufruf durchzuführen,
damit alle wissen, wer für Sicherheit im Veloverkehr ist.

Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf): Die EVP hat immer beherzt für den Ausbau der Radfahreranlagen gekämpft. Dass wir jetzt einen Rückschritt erleiden, ist ganz klar. Wir werden deshalb dieses geänderte Strassengesetz ablehnen.

Abstimmung

Für den Antrag, die Schlussabstimmung über die Vorlage 3703b unter Namensaufruf durchzuführen, stimmen 56 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 30 Stimmen erreicht. Die Abstimmung wird unter Namensaufruf durchgeführt.

Schlussabstimmung unter Namensaufruf

Für die Änderung des Strassengesetzes gemäss Vorlage 3703b stimmen folgende 98 Ratsmitglieder:

Achermann Christian (SVP, Winterthur); Ackeret Rudolf (SVP, Basersdorf); Bachmann Ernst (SVP, Wädenswil); Bachmann Oskar (SVP, Stäfa); Bachmann Rudolf (SVP, Winterthur); Badertscher Hans (SVP, Seuzach); Baumgartner Michel (FDP, Rafz); Bergmann Adrian (SVP, Meilen); Bernasconi-Aeppli Susanne (FDP, Zürich); Bernoulli-Schürmann Rita (FDP, Dübendorf); Bertschi Jean-Jacques (FDP, Wettswil a. A.); Biemann Peter F. (CVP, Zürich); Binder Fre-

di (SVP, Knonau); Bosshard Kurt (SVP, Uster); Bosshard Werner (SVP, Rümlang); Briner Lukas (FDP, Uster); Brunner Ernst (SVP, Illnau-Effretikon); Bütler Vinzenz (CVP, Wädenswil); Cavegn Reto (FDP, Oberengstringen); Chanson Robert (FDP, Zürich); Clerici Max F. (FDP, Horgen); Dähler Thomas (FDP, Zürich); Dobler Bruno (parteilos, Lufingen); Duc Pierre-André (SVP, Zumikon); Eugster-Wick Yvonne (CVP, Männedorf); Fehr Hansjörg (SVP, Kloten); Fischer Hans Jörg (SD, Egg); Frehsner-Aebersold Rosmarie (SVP, Dietikon); Frei Hans Peter (SVP, Embrach); Frei Hans (SVP, Regensdorf); Frey-Wettstein Franziska (FDP, Zürich); Good Peter (SVP, Bauma); Grossmann Bruno (SVP, Wallisellen); Guex Gaston (FDP, Zumikon); Habicher Lorenz (SVP, Zürich); Haderer Willy (SVP Unterengstringen); Halter Otto (CVP, Wallisellen); Hartmann Hansruedi (FDP, Gossau); Hatt Ruedi (FDP, Richterswil); Heer Alfred (SVP Zürich); Heiniger Thomas (FDP, Adliswil); Heinimann Armin (FDP, Illnau-Effretikon); Hess Felix (SVP, Mönchaltorf); Heuberger Rainer (SVP, Winterthur); Heusser Hans-Heinrich (SVP, Seegräben); Hirt Richard (CVP, Fällanden); Hösly Balz (FDP, Zürich); Honegger Andreas (FDP, Zollikon); Honegger Werner (SVP, Bubikon); Huber Severin (FDP, Dielsdorf); Hürlimann Werner (SVP, Uster); Isler Thomas (FDP, Rüschlikon); Isler Ulrich (FDP, Seuzach); Johner Brigitta (FDP, Urdorf); Jucker Johann (SVP, Neerach); Jud Ernst (FDP, Hedingen); Kessler Gustav (CVP, Dürnten); Knellwolf Ernst (SVP, Elgg); Krähenbühl Vilmar (SVP, Zürich); Krebs Kurt (SVP, Zürich); Kündig Jörg (FDP, Gossau); Kuhn Bruno (SVP, Lindau); Leibundgut Jürg (SVP, Zürich); Mächler Peter (SVP, Zürich); Meyer Ernst (SVP, Andelfingen); Moor-Schwarz Ursula (SVP, Höri); Mossdorf Martin (FDP, Bülach); Noser Ruedi (FDP, Hombrechtikon); Portmann Hans-Peter (FDP, Kilchberg); Reber Klara (FDP, Winterthur); Sallenbach Hansueli (FDP, Wallisellen); Schellenberg Georg (SVP, Zell); Schibli Ernst (SVP, Otelfingen); Schmid Hansjörg (SVP, Dinhard); Schneebeli Hanspeter (FDP, Zürich); Schneider-Schatz Annelies (SVP, Bäretswil); Sidler Bruno (SVP, Zürich); Stocker-Rusterholz Ernst (SVP, Wädenswil); Stutz-Wanner Inge (SVP, Marthalen); Styger-Bosshard Maria (SaS, Zürich); Styger Laurenz (SVP, Zürich); Suter Arnold (SVP, Kilchberg); Thalman-Meyer Regula (FDP, Uster); Toggweiler Theo (SVP, Zürich); Trachsel Jürg (SVP, Richterswil); Troesch-Schnyder Franziska (FDP, Zollikon); Vollenwyder Martin (FDP, Zürich); Walliser Bruno (SVP, Volketswil); Walti Beat (FDP, Erlenbach); Weber-Gachnang Theres (SVP, Uetikon a. S.); Werner Markus

J. (CVP, Niederglatt); Wild Hans (SaS, Zürich); Wuhrmann Heinrich (SVP, Dübendorf); Zopfi Helga (FDP, Thalwil); Züblin Hans-Peter (SVP, Weiningen); Züllig Hansueli (SVP, Zürich); Züst Ernst (SVP, Horgen); Zweifel Paul (SVP, Zürich).

Gegen die Änderung des Strassengesetzes gemäss Vorlage 3703b stimmen folgende 67 Ratsmitglieder:

Amstutz Hanspeter (EVP, Fehraltorf); Annen Ueli (SP, Illnau-Effretikon); Arnet Esther (SP, Dietikon); Attenhofer Hartmuth (SP, Zürich); Bäumle Martin (Grüne, Dübendorf); Bapst-Herzog Regina (SP, Zürich); Bolleter-Malcom Nancy (EVP, Seuzach); Bornhauser Martin (SP, Uster); Brändli Sebastian (SP, Zürich); Bucher Adrian (SP, Schleinikon); Buchs Hugo (SP, Winterthur); Büsser-Beer Marie-Therese (Grüne, Rüti); Cahannes Franz (SP, Zürich); Derisiotis-Scherrer Elisabeth (SP, Zollikon); Dollenmeier Stefan (EDU, Rüti); Egg Bernhard (SP, Elgg); Fahrni Hans (EVP, Winterthur); Filli Peider (AL, Zürich); Furrer Käthi (SP, Dachsen); Furter Willy (EVP, Zürich); Galladé Chantal (SP, Winterthur); Germann Willy (CVP, Winterthur); Götsch Neukom Regula (SP, Kloten); Gübeli Jacqueline (SP, Horgen); Gurny Cassee Ruth (SP, Maur); Guyer Esther (Grüne, Zürich); Hollenstein Erich (LdU, Zürich); Hunziker Wanner Barbara (Grüne, Rümlang); Illi Liselotte (SP, Bassersdorf); Jaun Dorothee (SP, Fällanden); Kamm Silvia (Grüne, Bonstetten); Keller Ueli (SP, Zürich); Kosch-Vernier Jeanine (Grüne, Rüschlikon); Kupper Erwin (SD, Elgg); Lais Ruedi (SP, Wallisellen); Lalli Emy (SP, Zürich); Lehmann Luzia (SP, Zürich); Marty Kälin Barbara (SP, Gossau); Moser-Cathrein Susi (SP, Urdorf); Müller Felix (Grüne, Winterthur); Müller Thomas (EVP, Stäfa); Munz Roland (LdU, Zürich); Oser Peter (SP, Fischenthal); Petri Gabriele (Grüne, Zürich); Pillard Luc (SP, Illnau-Effretikon); Püntener Toni W. (Grüne, Zürich); Ramer-Stäubli Blanca (CVP, Urdorf); Reinhard Peter (EVP, Kloten); Riedi Anna Maria (SP, Zürich); Rihs-Lanz Susanne (Grüne, Glattfelden); Rusca Speck Susanna (SP, Zürich); Scherrer Werner (EVP, Uster); Schmid Hansruedi (SP, Richterswil); Schreiber Kurt (EVP, Wädenswil); Schürch Christoph (SP, Winterthur); Schwitter Stephan (CVP, Horgen); Spieler Willy (SP, Küsnacht); Spillmann Charles (SP, Ottenbach); Stirnemann Peter (SP, Zürich); Tremp Johanna (SP, Zürich); Vischer Daniel (Grüne, Zürich); Volland Bettina (SP, Zürich); Vonlanthen Peter (SP, Oberengstringen); Waldner Liliane (SP, Zürich);

Ziegler Sabine (SP, Zürich); Ziegler-Leuzinger Regula (SP, Winterthur); Ziltener Erika (SP, Zürich).

Abwesend sind folgende 14 Ratsmitglieder:

Balocco Claudia (SP, Zürich); Denzler Oskar (FDP, Winterthur); Dürr Lucius (CVP, Zürich); Egloff Hans (SVP, Aesch b. B.); Fischer Gerhard (EVP, Bäretswil); Furrer Werner (SVP, Zürich); Gerber Rüeegg Julia (SP, Wädenswil); Kübler Ueli (SVP, Männedorf); Leuthold Jürg (SVP, Aeugst a. A.); Meier Thomas (SVP, Zürich); Mittaz Germain (CVP, Dietikon); Ruggli Marco (SP, Zürich); Schwendimann Werner (SVP, Oberstammheim); Winkler Gabriela (FDP, Oberglatt).

Der Rat setzt sich gegenwärtig aus 180 Mitgliedern zusammen. Nicht gestimmt hat usanzgemäss der Ratspräsident.

Der Kantonsrat beschliesst mit 98 : 67 Stimmen, der Änderung des Strassengesetzes gemäss Vorlage 3703b zuzustimmen.

I. Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:

§ 8. Abs. 1 und 2 unverändert.

Das Radwegnetz wird auf der Grundlage der regionalen Richtpläne nach Massgabe der zur Verfügung stehenden Mittel möglichst rasch verwirklicht.

§ 28. Abs. 1 unverändert.

Abs. 3 und 4 werden Abs. 2 und 3.

II. Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

III. Die Motion KR-Nr. 2/1998 wird abgeschrieben.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Ausbau Gubristtunnel und Nordumfahrung

Motion Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen), Willy Haderer (SVP, Unterengstringen) und Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen) vom 13. September 1999

KR-Nr. 304/1999, Entgegennahme als Postulat, Diskussion

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, die erforderlichen Schritte (Planung und Projektierung) gemäss Einführungsgesetz zum Nationalstrassengesetz einzuleiten, damit der Ausbau des Gubristtunnels und der Nordumfahrung in vernünftiger Frist möglich werden.

Begründung:

Der Gubristtunnel und die Nordumfahrung sind das Nadelöhr im Zürcher Nationalstrassennetz. Die Folgen davon sind bekannt: Zahlreiche Unfälle und tägliche Stausituationen.

Durch die in Bau befindlichen Nationalstrassenabschnitte (Westumfahrung, Üetlibergtunnel usw.) und die geplante Erweiterung des Baregg隧nells wird diese Situation noch weiter verschärft. Die Umfahrung von Zürich kann heute und morgen ihren Zweck nicht erfüllen, weil ihre notwendige Leistungsfähigkeit nicht gewährleistet ist.

Aus diesem Grund sollten unverzüglich die notwendigen Schritte gemäss Einführungsgesetz zum Nationalstrassennetz eingeleitet werden, damit Planung und Projektierung der notwendigen Ausbauten aufgenommen werden können. Auf Grund der aktuellen Verkehrszahlen und den Untersuchungsberichten (Perspektive 2010) kann der Ausbau - zusätzlich zur Einführung des integrierten Verkehrsmanagements - wie folgt umschrieben werden:

- Zusätzliche Gubristtunnelröhre
- Weiterführung der Nordumfahrung mit sechs Spuren
- In Verbindung mit dem integrierten Verkehrsmanagement Einführung Wechselsignalisation

Die Notwendigkeit einer funktionierenden Umfahrung von Zürich ist unumstritten. Daher gibt es keine Gründe, mit der Planung und Projektierung des Ausbaus der Nordumfahrung zuzuwarten.

Ratspräsident Hans Rutschmann: Der Regierungsrat ist bereit, diese Motion als Postulat entgegenzunehmen. Die Einreicher sind mit damit einverstanden. Gabriele Petri hat am 6. März 2000 den Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich) spricht Mundart: «Mehr Strassen, mehr Verkehr – bis anhin habe ich geglaubt, das sei Humbug, doch jetzt werde ich eines Besseren belehrt: Die vor vier Jahren eröffnete Nationalstrasse N20 brachte der Region Zürich mehr Verkehr.» Dieses Zitat stammt vom damaligen SVP-Kantonsrat Hans Wiederkehr und ist der Züriwoche vom 11. Mai 1989 entnommen.

Natürlich haben Hans Wiederkehr und Reto Cavegn Recht. Es hat tatsächlich sehr viel Verkehr auf der Nordumfahrung. Die Verkehrszunahme am Gubristtunnel hat sämtliche Expertenprognosen übertroffen. Innert drei Jahren nach der Verkehrszählung 1988 wurde bereits jenes Wachstum erreicht, das man eigentlich für das Jahr 2000 prognostiziert hatte. Das wundert nicht! Ich habe Ihnen schon des Öfteren die Fehlentwicklungen im Bereich Raumplanung und Siedlungsentwicklung vor Augen geführt. Auch das Inserat aus dem Sonntagsblick vom 30. April 2000 illustriert die Verkehrsprobleme als Preis einer Fehlentwicklung – eigentlich auf Grund Ihrer Fehlentscheide! – sehr deutlich. Es heisst in diesem Inserat: «Idylle mit Autobahnanschluss. Das Fricktal im Kanton Aargau ist dank dem Bözbergtunnel ins Zentrum der Schweiz gerückt und wird dadurch als Wohnregion für Pendler interessant.» Weiter unten steht noch, in 30 Minuten sei man in Basel oder Zürich. Im Grünen bzw. in beschaulichen Bauerndörfern wohnen und mit dem Auto nach Zürich zur Arbeit fahren – das ist offenbar ein legitimes Privileg! Wenn dem so ist, dann ist es auch wirklich zumutbar, dass für dieses Privileg auch mehr Zeit, mehr Weg und mehr Kosten in Kauf genommen werden müssen. Es kann nicht sein, dass das Limmattal mehr Autobahnspuren und Mehrbelastungen auf sich nehmen muss, alle nachgelagerten Autobahnen in Zürich Nord ausgebaut werden müssen, alle Querstrassen und Zubringer im Limmattal im Verkehr ertrinken, gute Steuerzahler aus Schlieren abwandern – dies wird sogar von der Neuen Zürcher Zeitung bedauert – und die mögliche Wohnqualität des Entwicklungsgebiets Zürich West gefährdet wird! Und dies alles nur, damit die Leute aus dem Fricktal, von Rudolfstetten oder woher auch immer ein paar Minuten schneller an ihrem Zielort in der Grossregion Zürich sind. Der Ausbau des Gubristtunnels auf vier Spuren stellt eine Angebotserweiterung dar und verstärkt die Nachfrage nach dem Idyll mit Autobahnanschluss. Es wird zusätzlichen Verkehr geben; das bestehende Problem wird also noch verschärft.

Zu Reto Cavegn: Mit diesem leicht antiquierten Denkmuster – zwei, vier und dann sechs Spuren – lösen Sie das Problem nicht! Sie

schreiben vom Stau. Stimmt, diesen Stau gibt es, aber es hat lauter freie Plätze in diesem Stau! Auf einer Länge von Dutzenden von Kilometern stehen und schleichen die Autos und jeder sitzt allein in seinem Fahrzeug – das ist doch komplett ineffizient! Und für eine Zeitersparnis von ein paar Minuten oder vielleicht einer Viertelstunde wollen Sie Hunderte von Millionen Franken ausgeben, obwohl Sie nicht einmal in der Lage sind, die ausgewiesenen Folgekosten des Verkehrs zu berappen – welch eine Vermessenheit!

Es käme doch keinem Kinobesitzer in den Sinn, zehn Kinokassen im Foyer aufzustellen, nur weil sich an der Abendkasse manchmal Schlangen bilden. Das wäre ebenfalls eine Geldverschwendung und völlig ineffizient. Hoffentlich ist dieser Vergleich für Sie plausibel. Ein kleiner Stau an der Kinokasse, im Coop oder am Gubristtunnel gilt ab heute als zumutbar und – was den Autostau angeht – als selbstgewählt.

Es geht auf der N20 auch um Durchgangsverkehr. Von Entlastung können Sie nicht mehr sprechen. Von der Westumfahrung, die von Ihnen allen hochgejubelt wurde, wissen wir, dass diese die Stadt Zürich nur gerade um mickrige 3 % des Durchgangsverkehrs so genannt entlastet. Für die ganz Ungeduldigen im Durchgangsverkehr von Zürich-West Richtung Bern und im Bereich Zürich-Nord wird etwas gebaut, nämlich der Durchgangsbahnhof. Da entsteht eine direkte Linie ohne Stau. Sie ist entwicklungsfähig und erst noch schneller zu realisieren als Reto Cavegns eidgenössische Nadelöhrverschiebungen!

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Heute sprechen wir über einen Zürcher Nationalstrassenabschnitt, über den die elektronischen Medien täglich berichten müssen.

Zu Gabriele Petri: Es ist nicht mein Durchgangsverkehr und nicht mein Stau, sondern es geht um das Nadelöhr schlechthin im Kanton Zürich. Dieses Nadelöhr ist Bestandteil des ewigen Projekts der Umfahrung Zürich, das ein erhebliches Steigerungspotenzial aufweist – denken Sie nur an die absehbare Eröffnung der dritten Baregggröhr, der Eröffnung der Westumfahrung mit dem Üetlibergtunnel! Es ist nicht nur die Stausituation, die uns zum Handeln zwingt, sondern auch die gefährlichen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, welche mehr als bedenklich sind. Es ist höchste Zeit, zumindest darüber nachzudenken, mit welcher Bypass-Lösung wir das Problem Nord-

umfahrung entschärfen wollen. Genau das wollen wir mit dem Postulat erreichen – nicht mehr und nicht weniger!

Wir alle wissen, wie lange es geht, bis das Nachdenken zu einem Projekt führt und aus dem Projekt eine Realisierung wird. Die Konsequenzen einer nicht funktionierende Nordumfahrung liegen auf der Hand: Die fehlende Kapazität und die steigende Unsicherheit – komme ich durch oder komme ich nicht durch? – treibt den Verkehr wieder in die Stadt und auf die benachbarten Regionalstrassen; eine Perspektive, die hoffentlich auch Gabriele Petri nicht will.

Zeigen wir doch mit der Unterstützung des Postulats, dass wir das Problem erkannt haben und dass wir es auch angehen wollen. Geben wir der Verwaltung Rückenwind, damit wir bezüglich der Bewältigung der Verkehrsentwicklung in dieser Region eine sinnvolle Perspektive erhalten.

In ein paar Wochen werden wir hier über die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern diskutieren. Setzen wir also ein weiteres Zeichen. Zeigen wir klar, dass in diesem Kanton auch massvolle Ausbauten der Strasseninfrastruktur eine Zukunft haben und unterstützen Sie zusammen mit der FDP dieses Postulat.

Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen): Wenn Gabriele Petri von einem kleinen Stau am Gubrist spricht, war sie wahrscheinlich noch nie da. Die Notwendigkeit einer flüssigen Umfahrung der Stadt Zürich ist sicher unumstritten, dies hat auch das Votum von Hartmuth Attenhofer zur Umfahrung von Pfungen bestätigt. Es braucht jedoch eine Umfahrung, die in allen Belangen und an allen Orten die entsprechenden Verkehrsvolumen bewältigen kann. Am Gubrist ist dies schon heute nicht mehr der Fall. Tägliche Staumeldungen sind heute die Regel; viel schlimmer sind aber die vielen Unfälle, die wegen dieses Nadelöhrs im und um den Gubristtunnel erzeugt werden. Es ist gar nicht auszudenken, was passiert, wenn ab dem Jahr 2008 auch noch der Verkehr, der durch den Üetlibergtunnel sowie durch die Fertigstellung der N4 aufkommt, ebenfalls über das Weininger Kreuz und den Gubristtunnel fährt! Der Kollaps ist vorprogrammiert. Für den Ausbau des Gubristtunnels und die Nordumfahrung ist es nicht fünf vor, sondern fünf nach zwölf, denn es ist noch nichts geplant und schon gar nichts projektiert.

Der Kanton Zürich sollte bezüglich Nationalstrassen in Bern mit schärferem Geschütz auffahren, damit endlich auch für uns etwas

gemacht wird. Es ist doch merkwürdig, wie schnell der angrenzende Kanton Aargau jeweils für die Nationalstrassen in Bern auf Verständnis stösst und die erforderlichen Mittel dazu frei bekommt; ich erinnere nur an den Ausbau des Baregg隧nels und die Ausfahrt Spreitenbach. Was im Aargau möglich ist, muss doch auch für den grossen Wirtschaftskanton Zürich in Bern möglich sein. Wenn wir heute nicht planen, so können wir morgen, ja sogar übermorgen, nicht bauen. Sagen Sie deshalb Ja zur Planung unseres Verkehrs und unterstützen Sie unser Postulat!

Roland Munz (LdU, Zürich): Meine Interessenbindung vorweg: Ich wohne im Norden der Stadt Zürich und bin darum mit dem Problem auf der Nordumfahrung bestens vertraut. Ich gebe Ihnen Recht: Es stimmt, dass es auf der Nordumfahrung während der Hauptverkehrszeit morgens und abends hin und wieder zu Verkehrsüberlastungen kommt. Dies ist allen bekannt, vor allem jenen, die jeweils in diesem Stau stehen. Messungen haben aber gezeigt, dass der Verkehr pro Woche während rund zehn Stunden an diesen neuralgischen Stellen ins Stocken gerät. Von Stau als Dauerzustand kann also wirklich nicht gesprochen werden.

Hier fragt sich nun die EVP-Fraktion, ob diese zehn Stunden bereits Grund genug sind, um die Strassen gleich um 50 %, also von vier auf sechs Spuren, auszubauen. Es wurde doch schon mehrfach auch in diesem Saal beschlossen, dass künftiger Mehrverkehr im Kanton Zürich auf die öffentlichen Verkehrsmittel gehört. Der Regierungsrat selbst hat vor Jahren mehr als einmal erklärt, es sei nicht Ziel seiner verantwortungsbewussten Verkehrspolitik, den Motorfahrzeugverkehr weiter anwachsen zu lassen, Mensch und Umwelt würden dadurch über Gebühr belastet. Genau dies wollen nun aber die Motionäre. Sie wollen alle Schleusen öffnen und es dem privaten Motorfahrzeugverkehr ermöglichen, ungehindert zu wachsen.

Die Notwendigkeit einer funktionierenden Nordumfahrung bestreite ich nicht, schon gar nicht als Bewohner dieser Region. Wir bekämpfen aber deren Ausbau zu einer Luxusroute. Wir wollen nicht, dass der Ausbau von Strassen geradezu dazu einlädt, vermehrt davon Gebrauch zu machen. Wir würden damit nämlich alle Bemühungen, eine Umlagerung vom privaten zum öffentlichen Verkehr vorzunehmen, zunichte machen. Das kann ja nicht das Ziel sein! Wir, und bestimmt auch Sie, sind der Überzeugung, dass das Umsteigen auf

Freiwilligkeit basieren müsse. Einziges Mittel dazu ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Dieses Angebot sollten wir ausbauen und nicht die Strassen aufwerten, sonst erscheint der ÖV unattraktiv. Je attraktiver das Strassennetz ist, desto eher wird sich der Einzelne bei der Wahl seines Verkehrsmittels für das Privatauto anstatt für Bahn, Bus oder Tram entscheiden. Wenn wir die riesigen Strassen hätten, müssten wir, um die erklärten Ziele der Verkehrspolitik zu erreichen, auf Zwänge setzen, um die Leute zum Umsteigen zu bringen. Das wollen weder Sie noch wir. Ganz abgesehen davon haben wir leere Kassen und können uns den Ausbau weiterer Strassen gar nicht leisten.

Die EVP-Fraktion legt Ihnen deshalb nahe, diesen Vorstoss auch in Form eines Postulats abzulehnen.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Wenn ich die letzten paar Wochen Strassendebatten in diesem Rat Revue passieren lasse, dann kommt es mir vor, als ob uns die Baudirektorin einem Wechselbad der Gefühle aussetzen wollte. Die Regierung ist bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen. Vor vier Wochen war sie nicht bereit, die Motion betreffend Seetunnel entgegenzunehmen. Die Baudirektorin hat mit einem fulminanten Votum gegen diesen Seetunnel gekämpft und das grosse Wort geprägt, dass vor dem Planen und Bauen das Denken kommen müsse! Heute ist sie bereit, einem Ausbau des Gubristtunnels mit einer Verdoppelung der Kapazität und einem Ausbau der Nordumfahrung zuzustimmen. Ich frage mich: Wo ist da die Konsistenz der regierungsrätlichen Denke?

Was wollen die drei Motionäre? Sie wollen die Probleme im Limmattal nach Zürich-Nord abschieben. Was passiert, wenn man den Gubristtunnel und die Nordumfahrung ausbaut? Der Verkehr wird anwachsen – das ist der Sinn dieser Motion – aber es gibt keine Anschlusswerke in Zürich-Nord. Es gibt weder taugliche Zu- noch Wegfahrten, die diesen Mehrverkehr übernehmen können. Mit anderen Worten: Die Quartiere von Zürich-Nord werden mit Verkehr überschwemmt werden.

Ich habe heute Morgen schon einmal vom Richtplan gesprochen. Der Richtplan ist vom Bundesrat mit der Auflage zurückgewiesen worden, es müsse ein Gesamtverkehrskonzept vorgelegt werden. Die Fünfjahresfrist dafür ist wie gesagt abgelaufen. Und da geht die Regierung hin – und der Rat scheint im Begriff zu sein, dies ebenfalls zu

tun – und unterstützt ein solches Postulat. Wenn ich das Postulat genau lese, habe ich den Eindruck, dass da Stammtischargumente vorgebracht werden, die auch ich kenne: Der Stau verursacht Unfälle. Doch das ist falsch! Nicht der Stau verursacht Unfälle, auch nicht die Strassenkapazität, sondern Autofahrer, die nicht richtig Auto fahren können.

Dieser Vorstoss ist eine gradlinige Fortsetzung der Irrtümer der letzten 30 Jahre. Bei der Formulierung haben die Motionäre die kleinstmögliche denkerische Leistung aufgewendet. Es kommt von Ihrer Seite nie auch nur ansatzweise einmal eine neue Idee, wie die Verkehrsprobleme tatsächlich gelöst werden können. Die vorhandenen Ansätze, nämlich den motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umzulagern, werden von Ihnen stetig bombardiert und sabotiert.

Die SP-Fraktion wird diesen Vorstoss selbstverständlich ablehnen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Roland Munz sagt als Stadtzürcher, dass wir die Situation für die Stadt mit dem Ausbau des Gubrist nicht verbessern, sondern eher verschlechtern. Ich will Ihnen mein persönliches Verhalten schildern. Als die Nordumfahrung eröffnet wurde, fuhr ich jedesmal über diese Nordumfahrung zurück nach Unterengstringen. Heute kann ich das nicht mehr tun, weil ich nie weiss, wie die Zeitverhältnisse sind bzw. wann ich in meiner Gemeinde ankomme und wie lange die Leute, die ich zu einer Sitzung eingeladen habe, auf mich warten müssen. Ich fahre wieder durch die Stadt, weil diese Route berechenbar und erst noch schneller ist. So ist die heutige Situation.

Gabriele Petri sagt, wir hätten es so schön im Limmattal und müssten auch etwas in Kauf nehmen dafür. Wir tun auch etwas für den öffentlichen Verkehr. Kommen Sie nächsten Samstag zur neuen Station Glanzenberg und schauen Sie unser neues Buskonzept an! Wir haben im gesamten Limmattal den Viertelstundentakt eingeführt. Wir tun etwas für den hausgemachten Verkehr. Wir sind aber nicht bereit, etwas auf uns zu nehmen, das absehbar ist.

Hartmuth Attenhofer hat beim vorletzten Geschäft von den 65'000 Fahrzeugen auf der Rosengartenstrasse gesprochen. Mit der Verbesserung, welche durch die unmittelbar bevorstehenden Zusammenschlüsse der Südumfahrung erreicht werden soll, will man diese dort eigentlich wegnehmen. Nur wissen wir natürlich jetzt, dass das gar

nicht geht, weil der Verkehr durch den Gubristtunnel muss, um die Nord–Süd-Umfahrung zum Tragen zu bringen. Wenn ich von «unmittelbar bevorstehend» spreche, so meine ich einen Zeitraum von fünf bis acht Jahren; mit diesen Zeitverhältnissen müssen wir rechnen. Die Leidenszeit im Limmattal dauert 20 bis 30 Jahre – nur für den Autobahnzusammenschluss!

Die Regierung ist richtigerweise bereit, diesen Vorstoss entgegenzunehmen. Sie ist der Meinung, dass jetzt gehandelt werden muss. Wenn wir warten und nichts tun, schieben wir etwas vor uns her, das dringend einer Lösung bedarf. Ich sage das auch als Präsident der Planungsgruppe Limmattal. Zusammen mit dem Kanton Aargau und mit dem Tiefbauamt haben wir Studien gemacht und wissen haargenau, wie es um den Verkehr steht. Wenn der Zusammenschluss der Autobahnen erfolgt und der Baregg Tunnel ausgebaut ist, wird Folgendes passieren: Der Verkehr aus dem Raum Aargau ans linke Zürcherseeufer wird zwar flüssig vorankommen, ebenso jener aus der Inner-schweiz bis zum Limmattaler Kreuz. Wenn wir auf der Hauptschlagader des Nationalstrassennetzes, nämlich der Linie Winterthur–Gubristtunnel–Bern, keine Kapazitäten schaffen, so haben wir den Verkehr künftig auf den Gemeinde- und Kantonsstrassen des Limmattals. Das gilt es zu verhindern! Auch das Furttal wäre nicht verschont, wenn der Gubristtunnel nicht mehr funktioniert. Dann geht man nämlich bei Spreitenbach von der Autobahn weg und fährt durch das Furttal.

Der Verkehr sucht sich seine Wege. Wenn wir ihm keine vernünftigen Schleusen anbieten, in denen wir ihn haben wollen – und mit möglichst wenig Immissionen für die Bevölkerung haben müssen –, dann werden sich die Autofahrer wieder so gebärden wie ich das heute tue, indem ich nämlich durch die Stadt und nicht mehr über die Autobahn fahre, weil diese nicht mehr funktioniert.

Wir haben Studien gemacht und wissen heute, dass es bereits bei einer Verkehrsänderung von 2 % zu einem Kollaps kommt. Beim Gubristtunnel erleben wir das täglich, morgens Richtung Norden und abends Richtung Limmattaler Kreuz. Wenn die Zusammenschlüsse von N1, N3 und N4 fertiggestellt sind, braucht es dringend ein Konzept, damit der Verkehr, der über den ausgebauten Baregg nach Norden über Zürich fährt, auch wirklich an der Stadt vorbei geführt werden kann. Zürich ist fast am stärksten davon betroffen. Ich kann

überhaupt nicht verstehen, dass es in der Stadt Leute gibt, die sich solchen Vorhaben widersetzen.

Ich bitte Sie, dieses Postulat zu überweisen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Diese ganze Geschichte kommt mir ein bisschen vor wie ein Dominospiel: Sie stellen einige Steine hintereinander, geben dem ersten einen Stoss und schon fallen alle um. Genau das passiert jetzt. Unsere lieben freundeidgenössischen Nachbarn, die Aargauer, haben es fertig gebracht, den Bareggstunnel auf drei Röhren auszubauen. Der Aargau ist notabene jener Kanton, der sich damals standhaft geweigert hat, seine Beiträge an die Zürcher S-Bahn zu leisten. Und nun beschert er uns dieses Ungemach oder – auf gut Zürichdeutsch – diese Sauerei. Das ist nichts anderes als Schmarotzertum à la Rüebliand; damit haben wir nun halt zu leben.

Nun stellt sich die Frage nach der Reaktion. Geben wir einfach nach und sagen, es ist jetzt halt so, unsere lieben Nachbarn haben das so gewollt? Oder sagen wir, nein, jetzt überlegen wir einmal, welche anderen Lösungen ebenfalls machbar wären? Die Verkehrsspezialisten sagen, dass eine dritte Röhre eigentlich zweckmässig sei. Sie sagen aber auch, es gebe noch viele andere Massnahmen, wie man das austarieren könnte. Diese Umfahrung wurde 1985, also vor 15 Jahren gebaut. Da ist es doch schon ein wenig komisch, dass sie nun bereits wieder ausgelastet ist. Mir scheint es wichtig zu sein, dass wir alle uns überlegen, ob diese oder jene Autofahrt überhaupt notwendig ist. Würden wir nicht gescheiter auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen, damit diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind – ich meine das Gewerbe, beispielsweise die Maler, die ihre Farbkübel ja nicht im Zug mitschleppen können –, auf den Strassen besser vorwärtskommen? Wir sollten endlich versuchen, beim persönlichen Verhalten anzusetzen.

Wir haben etwas dagegen, dass der Schwarze Peter weitergereicht wird und wir einfach nachgeben sollen. Die Haltung der EVP-Fraktion ist folgende: Wir richten uns nicht gegen die Strasse, sondern dagegen, dass immer mehr ausgebaut und nachgegeben wird. Unserer Meinung nach muss sich jeder sein Verkehrsverhalten besser überlegen. Ich meine, dass wir auf diese Art und Weise auch zum Ziel kommen. Deshalb werden wir dieses Postulat nicht unterstützen.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Der Handlungsbedarf ist mehr als nur angebracht, die Situation auf dem Nordring ist desolat. In verschiedenen Voten haben wir gehört, dass das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich zur Zeit nicht mehr bewältigt werden kann. Mittlerweile reagieren die Autofahrer nicht nur dann, wenn am Radio Stau gemeldet

wird. Sie meiden oft den Nordring, weshalb der Verkehr durch die Dörfer des Limmat- und des Furttals grösser geworden ist als vor der Erstellung des Nordrings. Wichtig scheint mir, dass das Problem auch in einem Gesamtkonzept beurteilt wird, wenn wir dieses Postulat überweisen. Es zeigt sich – und da hat Hartmuth Attenhofer nicht unrecht –, dass auch die Zufahrtsstränge völlig unterdimensioniert sind und das Verkehrsaufkommen nicht bewältigen können. Ein Beispiel dafür sind die stehenden Autokolonnen am Morgen von Dielsdorf her Richtung Nordring oder der stockende Rückreiseverkehr am Abend.

Ein Gesamtverkehrskonzept für das Zürcher Unterland bedeutet für mich im weitesten Sinn: Es geht nicht nur um die Unterländer- und Gemeindeinteressen. Es ist wirklich zu überprüfen, ob es nicht irgendwo einen zweiten Ring braucht, damit der Wirtschaftsraum Zürich Nord grossräumig umfahren werden kann. So könnten auch die bereits überwiesenen Behördeninitiativen Bestandteil dieses Gesamtverkehrskonzepts werden, damit schlussendlich ein nordwestlich gelegener Ring dieses Verkehrsaufkommen übernehmen könnte. Dies ist zu prüfen; es muss Antworten geben. Wenn der Nordring sechsspurig gebaut ist, muss man wissen, wie er befahren werden kann und wie man wieder davon weg kommt.

Ich wäre sehr froh, wenn dieses Postulat zur Beurteilung des gesamten Verkehrsproblems beitragen könnte.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Ich möchte an das Votum von Hans Frei anknüpfen. Er plädiert dafür, dass wir eine Gesamtbetrachtung vornehmen. Genau dazu dient das Instrument der Strategie Hochleistungsstrassen. Wir dürfen nicht punktuell Nadelöhre entfernen, sondern müssen uns überlegen, was mit dem Wirtschaftsraum Zürich geschehen soll und wo wir sinnvollerweise die Mittel einsetzen wollen. Wir diskutieren hier nicht um die Entgegennahme einer Motion; die Regierung ist bereit, diesen Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen. Damit haben wir noch die notwendige Entscheidungsfreiheit.

Zu Hartmuth Attenhofer: Ich sehe da keine Differenz zur Diskussion über den Seetunnel. Da waren wir ebenfalls bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen. Die Motion ist in meinen Augen heute noch ein Fehler.

Ich kann Sie beruhigen: Die Baudirektion, im Speziellen das Tiefbauamt, ist mit dem Planungsauftrag, den Sie uns mit dem Postulat erteilen, bereits seit über einem Jahr beschäftigt. Mein Vorgänger hat dem

Tiefbauamt diesen Auftrag erteilt. Im August 1999 lag die erste Zweckmässigkeitsprüfung für eine dritte Tunnelröhre am Gubrist vor. Die Kosten-Nutzen-Analyse spricht ganz klar für eine dritte Röhre. Diese Aussage führt uns aber noch nicht zum Schluss, dass dies die einzig richtige Lösung ist. Sie zeigt uns aber auf, welche Punkte wir nun noch zusätzlich erarbeiten müssen. Ich möchte Ihnen kurz die vier Schwerpunkte der Baudirektion zur Bearbeitung der Frage «Gubristausbau – Ja oder Nein?» darlegen:

1. Wir müssen die Rückwirkungen auf das Limmattaler Kreuz erfassen.
2. Die verkehrsmässige Machbarkeit im Bereich der Tunnelportale ist ein ganz zentraler Punkt.
3. Die Anschlüsse Weiningen und Affoltern müssen genau studiert werden.
4. Die Wirkungen des Integrierten Verkehrsmanagement (IVM) müssen in die Planung einbezogen werden.

Wie Sie sehen, ist der Baudirektion die Notwendigkeit eines möglichen Ausbaus der Nordumfahrung längst bewusst. Die sinnvollen und adäquaten Massnahmen sind eingeleitet. Wir befinden uns auf einem Weg und ich denke, dass sich dieser nicht vom Begehren der Einreicher dieses Vorstosses unterscheidet. Schenken Sie uns das Vertrauen, dass wir Sie zu gegebener Zeit über den Stand der Forschung informieren!

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 61 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Konzept zur Gewichtung der einzelnen Kriterien bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen

Postulat Chantal Galladé (SP, Winterthur) vom 22. November 1999
KR-Nr. 401/1999, RRB-Nr. 383/8. März 2000 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, ein verbindliches Konzept mit Begründung, zum Beispiel in Form eines Punktesystems, auszuarbeiten, aus dem die Gewichtung der Kriterien, welche in der kantonalen Submissionsverordnung genannt werden, bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen ersichtlich wird.

Begründung:

Oft ist nicht klar, nach welchen Kriterien die öffentlichen Aufträge vergeben werden. Ausser dem finanziellen Aspekt ist nicht ersichtlich, ob und wie die anderen Kriterien der Submissionsverordnung gewichtet wurden. In der Antwort zur Anfrage KR-Nr. 432/1998 antwortet der Regierungsrat nur ausweichend, er wolle eine möglichst liberale Vergabungspraxis. Dabei legt er sich in der Gewichtung der Kriterien nicht fest.

Jüngstes Beispiel für die unklare und einseitige Gewichtung bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen ist der Telecom-Auftrag.

Der Kanton hat mit Geldern aus dem Lehrstellenbeschluss I versucht, Firmen zum Anbieten einer Lehrstelle zu motivieren. Um diese Firmen tatsächlich zu motivieren, müssten sie aber auch belohnt werden, indem das Anbieten eines Ausbildungsplatzes bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen gewichtet würde. Dies ist heute in der Vergabep Praxis leider überhaupt nicht der Fall, obwohl die Submissionsverordnung den Spielraum dazu offen lässt. So hat der Kanton seinen Telecom-Auftrag an eine Firma vergeben, welche im Kanton Zürich keine Lehrlinge ausbildet. Dieser Entscheid wurde finanziell begründet. Die Regierung scheint der Widerspruch nicht zu stören, dass in diesem Fall einerseits Geld zur Motivation von Firmen ausgegeben wird, dass andererseits aber dieselben Firmen im entscheidenden Fall der Vergabe von öffentlichen Aufträgen diese aus finanziellen Überlegungen nicht bekommen.

Um solche Entscheide in Zukunft bewusst und transparent zu fällen, ist eine Gewichtung aller Kriterien nach Punktesystem nötig. Es gibt einzelne Gemeinden, welche dies schon so handhaben.

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

Bereits bei der Beantwortung der Anfragen KR-Nrn. 432/1998 sowie 189 und 211/1999 wurden die Regeln des neuen Beschaffungsrechts über die Zuschlagskriterien einlässlich dargelegt. Insbesondere wurde festgehalten, dass die für das einzelne Vergabegeschäft massgeblichen Zuschlagskriterien von der Vergabebehörde für jedes Beschaffungsgeschäft neu festzulegen und bekannt zu geben sind. Diese Darstellung entspricht der Praxis der Gerichte zum Thema Zuschlagskriterien.

Weil somit die Zuschlagskriterien für jeden einzelnen Auftrag sachgerecht zu umschreiben sind, ist es nicht möglich, wie dies das Postulat verlangt, «ein verbindliches Konzept mit Begründung, zum Beispiel in Form eines Punktesystems, auszuarbeiten, aus dem die Gewichtung der Kriterien, welche in der kantonalen Submissionsverordnung genannt werden, bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen ersichtlich ist». Es ist nicht Aufgabe des Regierungsrates, sondern der einzelnen Vergabebehörden auf Kantons- und Gemeindestufe, die im Einzelfall massgeblichen Kriterien in der Reihenfolge ihrer Bedeutung und allenfalls mit ihrer Gewichtung gemäss den vom Bundesgericht formulierten Bedingungen zu bestimmen und bekannt zu geben. Dann ist es in Zukunft auch durchaus transparent, nach welchen Kriterien die öffentlichen Aufträge vergeben werden.

Die in der Begründung des Postulats erkennbare Kritik an der Vergabe des Telecom-Auftrags an eine Firma, die im Kanton Zürich keine Lehrlinge ausbildet, führte, wenn ihr Rechnung getragen würde, zu einer bundesrechtlich verbotenen Bevorzugung einheimischer Anbieter. Auch wenn die Zürcher Gerichtspraxis noch nicht grundsätzlich zum Thema der Zulässigkeit des Zuschlagskriteriums «Lehrlingsausbildung» Stellung genommen hat, wurde jedenfalls schon deutlich gemacht, dass das Kriterium kein Mittel für die Bevorzugung lokaler Anbietender sein könne.

Die verantwortungsvolle Aufgabe der öffentlichen Vergabestellen soll nicht durch immer neue Anforderungen und zusätzlichen Aufwand erschwert werden. Das Anliegen, die Handhabung der Zuschlagskriterien in der Praxis zu erleichtern, ist aber durchaus berechtigt. Nicht zuletzt aus diesem Grund ist zurzeit eine Gruppe aus Vertreterinnen und Vertretern des Gemeindepräsidentenverbandes und der kantonalen Verwaltung damit beschäftigt, Merkblätter für die Praxis zu erarbeiten, die entsprechende Hilfestellungen bieten können. In diesem Sinne ist auch eine Ergänzung und spätere Neuauflage

des Handbuches für Vergabestellen der Kommission für das öffentliche Beschaffungswesen in Arbeit. Damit sollen sowohl die Vergabestellen der Gemeinden als auch des Kantons befähigt werden, u.a. die Überlegungen, die bei der Formulierung und Handhabung der Zuschlagkriterien anzustellen sind, auf einer koordinierten und den Anforderungen von Recht und Praxis entsprechenden Basis vorzunehmen.

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

Chantal Galladé (SP, Winterthur): Aus der Stellungnahme des Regierungsrates ist ersichtlich, dass dieser nicht ganz verstanden hat, worum es geht. Wir haben eine kantonale Submissionsverordnung, die Kriterien zur Gewichtung der Vergabe zulässt, beispielweise ökologische Aspekte, das Anbieten von Lehrstellen, finanzielle Kriterien und einiges mehr. Diese Kriterien werden in der Praxis sozusagen nicht berücksichtigt, weil immer nur der finanzielle Aspekt im Vordergrund steht.

Ich kann Ihnen dazu ein Beispiel nennen: Wir haben kürzlich den Telecom-Auftrag vergeben und zwar an die Firma Sunrise, die zu diesem Zeitpunkt keine Lehrstellen anbot, während die Swisscom 700 Lehrlinge ausbildete. Das ist eigentlich ein krasser Widerspruch, wenn wir bedenken, dass wir Millionen von Franken ausgegeben haben, um Firmen zum Anbieten von Lehrstellen zu motivieren. Wir werden auch in Zukunft Millionen dafür aufwenden. Wenn diese Firmen dann nicht das selbe Preis-Leistungs-Verhältnis bieten können, so ist das ein Widerspruch.

Die geltende Submissionsverordnung würde die Gewichtung von Kriterien wie ökologische Aspekte oder Lehrlingsausbildung zulassen. Es ist sehr schade, dass diese Möglichkeit nicht genutzt wird, weil immer nur der finanzielle Gesichtspunkt zählt. Es ist möglich, das Ganze nach einem Punktesystem zu vergeben, und zwar immer einheitlich. Für Ausbildungsplätze gäbe es z. B. 5 Punkte, für ökologische Aspekte 10 Punkte, für finanzielle deren 50. Es gibt Gemeinden im Kanton Zürich, die bereits so vorgehen. Der Präsident des Gewerbeverbands der Stadt Zürich, Hans Diem, hat mir in einem Brief mitgeteilt, dass er dieses Postulat sehr gut fände und es unterstütze. Ich hoffe, dass er auch mit Hans-Peter Züblin gesprochen hat.

Der Regierungsrat sagt in seiner Stellungnahme, er wolle Transparenz bei der Vergabe der öffentlichen Aufträge. Diese Transparenz ist aber nur möglich, wenn wir ein einheitliches System haben und die Auftragssuchenden wissen, welches Kriterium wie stark gewichtet wird. Heute wird einmal so und einmal anders entschieden.

Der Regierungsrat befürchtet zudem, dass einheimische Firmen bevorzugt würden – da muss ich ein bisschen lachen! Glauben Sie wirklich daran, dass einheimische Firmen in Bezug auf das Anbieten von Ausbildungsplätzen oder ökologische Aspekte so viel besser sind? Solche Kriterien kann eine ausländische Firma genauso gut erfüllen. Ich wollte mit diesem Vorstoss auf keinen Fall Heimatschutz betreiben. Es geht wirklich nur um die erwähnten Kriterien, unabhängig davon, ob es sich um eine schweizerische oder ausländische Firma handelt.

Die Voraussetzung für ein transparentes Vergabesystem ist ein einheitliches Punktesystem. Ich bitte Sie, dieses Postulat zu überweisen, damit ein solches erarbeitet werden kann.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Die SVP wird dieses Postulat nicht unterstützen. Es ist nicht Aufgabe des Regierungsrates, ein verbindliches Konzept bzw. ein Punktesystem auszuarbeiten, das Kriterien für die Vergabe und deren Gewichtung festlegt. Der Vorstoss will die noch verbliebene Freiheit der Vergabestellen auf allen Stufen weiter einschränken. Zudem schafft man wieder unnötigen Verwaltungsaufwand. Die Formulierung, Gewichtung und Handhabung von Zuschlagskriterien haben alleine durch die zuständigen Vergabestellen zu erfolgen. Wir brauchen keine zentralistisch gesteuerte Vergabepolitik. In Art. 31 der Submissionsverordnung sind bereits genügend Kriterien für die Vergabe öffentlicher Aufträge umschrieben.

Individuelle Vergabekriterien sind je nach Anforderung flexibel durch die jeweiligen Vergabestellen festzulegen. Ein standardisierter kantonaler Kriterienkatalog entspricht nicht den Bedürfnissen einer liberalen Vergabepolitik. Bereits die neue Submissionsverordnung ist relativ schwerfällig und wirkt regulierend und einschränkend. Lassen wir die noch verbliebenen Kompetenzen und die damit verbundene Verantwortung bei den zuständigen Vergabestellen in Gemeinden und im Kanton!

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

Otto Halter (CVP, Wallisellen): Die CVP ist mit der Antwort der Regierung einverstanden und wird diesen Vorstoss nicht unterstützen.

Zu Chantal Galladé: Diese Praktiken werden mit der bestehenden Submissionsverordnung absolut eingehalten. Ein kleines Beispiel: Als Verwaltungsrat der Verkehrsbetriebe Glatttal haben wir die ganzen Planungsarbeiten für die Stadtbahn genau nach diesen Kriterien ausgeschrieben und vergeben. Die Verantwortlichen müssen die Gewichtung der einzelnen Kriterien vor der Ausschreibung ganz klar aufführen. Dies wurde auch tip-top gemacht. Die Rekurse wurden denn auch alle abgewiesen oder zurückgezogen, weil diese Kriterien bestanden.

Die Gemeinden wollen zudem gewisse Kriterien selber bestimmen können und nicht alles von oben diktiert erhalten. Als Gemeindepräsident habe ich diese Erfahrung schon mehrmals gemacht. Wir können bei den Ausschreibungen keinen Heimatschutz betreiben, sondern müssen alle Begehren richtig gewichten. Es kommt einfach darauf an, was für Arbeiten auszuschreiben sind und in welcher Form diese Gewichtung der Kriterien erfolgen soll. Die Kriterien müssen aber in allen Fällen vorgängig und bindend festgelegt werden.

Ich befürworte auch das Einverständnis zwischen dem Gemeindepräsidentenverband und der Verwaltung des Kantons bezüglich einheitliche Richtung. Es braucht keine Veränderung der Ausschreibungspflicht. Ich bitte Sie darum, diesen Vorstoss abzulehnen.

Hansueli Sallenbach (FDP, Wallisellen): Namens der FDP empfehle ich Ihnen die Ablehnung dieses Postulats. Beim öffentlichen Vergaberecht handelt es sich um eine für die Schweiz eher junge Rechtsmaterie, die sehr komplex geregelt ist. Die obersten Bestimmungen GATT und WTO spielen hinein, ebenso das Binnenmarktgesetz, die interkantonale Vereinbarung über das Beschaffungswesen und zuunterst die kantonale Submissionsverordnung, welche die Gemeinden und Entscheidungsträger anzuwenden haben. In der Submissionsverordnung sind die Vergabekriterien festgelegt. Es muss den einzelnen Entscheidungsträgern überlassen sein, diese so anzuwenden, wie es für das einzelne Projekt sinnvoll ist. Im Sinne der Transparenz muss zum Voraus klar festgelegt werden, wie stark welche Kriterien gewichtet werden.

Eine moderate Konkretisierung durch die Praxis wie sie der Regierungsrat in seiner Antwort erwähnt, erachten wir als sinnvoll. Eine verbindliche Festlegung von Kriterien, die weitere Schwierigkeiten in

der praktischen Anwendung bringen, sind für uns unnötig. Ich bitte Sie, dieses Postulat abzulehnen.

Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen): Liebe Chantal Galladé, mir hat Hans Diem keinen Brief geschrieben. Er war Präsident des städtischen Verbandes, ich bin Präsident des kantonalen Verbandes und habe daher eine etwas andere Optik. Regulieren, regulieren und nochmals regulieren – dies darf nicht unser Ziel sein! Das vorliegende Postulat verlangt aber genau das. Das Gewerbe will auch keinen Heimatschutz, einen solchen brauchen wir auch nicht. Wir haben das bereits bei den Beratungen der Submissionsverordnung immer wieder betont. Wir brauchen Vergaben der öffentlichen Hand, die erstens den örtlichen Verhältnissen angepasst sind und zweitens eine diversifizierte Gewichtung der verschiedenen Vergabepunkte von Fall zu Fall zulässt, kein fixiertes Schema.

Sicherlich darf einer dieser Vergabepunkte auch die Lehrlingsausbildung sein, es muss sogar einer sein. Ich muss aber klar festhalten, dass nicht jeder Betrieb in der Lage ist, Lehrlinge auszubilden. Es kann auch nicht jeder Betrieb Mitglied eines Berufsverbands sein. Nach dem, was das Gewerbe für die Lehrstellenförderung getan hat, wäre ich sicherlich der Letzte, der dies in Abrede stellen würde. Wir wollen aber nicht mehr regulieren als unbedingt nötig ist.

Ein so genanntes Punktesystem zur Vergabe von öffentlichen Aufträgen ist sicher nicht der richtige Weg. Oder können Sie mir sagen, wie viele Punkte ein Betrieb bekommt, der einen Lehrling ausbildet und wie viele Punkte ein Betrieb bekommt, der 100 Lehrlinge ausbildet? Das gleiche Problem würde sich bei den Steuerabgaben stellen. Wie viele Punkte bekommt ein Betrieb, der 80'000 Franken versteuert und wie viele Punkte erhält einer, der eine Million versteuert? Und wie wird die Anzahl Mitarbeiter in diesem Punktesystem berücksichtigt? Sie sehen, dieses Thema ist zu komplex, als dass es mit einem Punktesystem abgetan werden kann. Lassen wir den Markt und den gesunden Menschenverstand spielen und schränken wir uns nicht noch mehr ein!

Klar betonen möchte ich, dass die Lehrlingsausbildung ein Punkt sein muss. Schränken wir die Gemeinden aber nicht unnötig ein! Ich bitte Sie, dieses Postulat nicht zu überweisen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Die EVP-Fraktion ist zwar auch der Meinung, dass wir eine relativ neue und gute Submissionsverordnung haben. Andererseits haben wir aber gerade aus unseren Reihen darauf hingewirkt, dass Betriebe, welche Lehrstellen anbieten, in ir-

gendeiner Weise belohnt werden sollen. Ich kann nicht ganz verstehen, dass die Regierung nicht wenigstens Hand dazu bietet, dass das Kriterium Lehrstellenbetrieb bei der Vergabe gebührend berücksichtigt wird. Darum bin ich der Meinung, dass die Regierung eben doch ein verbindliches Konzept ausarbeiten soll.

Wir werden das Postulat überweisen.

Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti): In der Antwort zu einer früheren Anfrage betreffend Submissionsverordnung hat sich der Regierungsrat dafür ausgesprochen, dass bei Vergaben möglichst viel Flexibilität herrschen sollte. Das ist auch der Grund, warum sich der Regierungsrat gegen ein Punktesystem ausspricht. Ich bin aber der Meinung, dass sich Flexibilität und Punktesystem durchaus vereinen lassen. Die Gewichtung der einzelnen Kriterien und das Vergaben von Punkten für einzelne Kriterien wird ja nicht festgelegt; die Vergabestelle ist darin frei. Die vielen Kriterien, die bei einer Vergabe eine Rolle spielen, bedürfen einer Einordnung. Der Stellenwert der einzelnen Kriterien muss bekannt sein. Meiner Ansicht nach müssen nicht bei jeder Vergabe die selben Kriterien gleichermassen wichtig sein. Ich stelle mir vor, dass einzelne Vergabearten von einander abweichen können. Vergaben innerhalb der gleichen Branche aber sollten dem gleichen Punktesystem folgen. Das erhöht die Verlässlichkeit und die Transparenz. Die Branchen können sich im Voraus darauf einstellen, welche Kriterien bei ihrer bestimmten Vergabeart eine wichtige Rolle spielen.

Kriterien wie das Anbieten von Ausbildungsplätzen sowie ökologische Aspekte sollten das ihnen zustehende grosse Gewicht auch erhalten. Mit einem Punktesystem könnte das in jedem Fall sichergestellt werden. Ein solches könnte meiner Meinung nach in nicht diskriminierender Weise umgesetzt werden.

Die Grünen werden diesen Vorstoss unterstützen.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Ich habe damals in der kantonsrätlichen Kommission mitgewirkt, welche sich mit der Submissionsverordnung befasste. Mit einem Mehrheitsbeschluss haben wir erwirkt, dass die Lehrlingsausbildung ein Kriterium in der Vergabepolitik ist. Meiner Ansicht nach braucht es keine weiteren Kriterien bzw. Kataloge dafür. Es geht nun endlich darum, dass die bestehenden Kriterien angewandt werden. Die einzelnen Vergabestellen sollen selber entschei-

den. Die Gemeinden brauchen diese minimale Autonomie; der Rest ist ja bereits kantonalisiert. Auch die kantonale Verwaltung sollte ein Augenmerk darauf richten. Ich bin gespannt auf die Konkretisierung durch die Baudirektion. Man wird dann hören, was bereits gemacht wurde. Auf Grund meiner täglichen Erfahrung habe ich persönlich den Eindruck, dass die Lehrlingsausbildung noch nicht allzu oft ein Kriterium ist. Ich wäre froh, wenn man hier wirklich Fortschritte erzielen würde, und zwar freiwillig. Es muss nicht alles reglementiert sein. Denken wir daran: Lehrlingsausbildung bedeutet Qualitätssicherung! Etliche Branchen haben jetzt, da ein Aufschwung stattfindet, bereits wieder einen erheblichen Fachkräftemangel. Im Extremfall könnte das zur Folge haben, dass die Qualität sinkt, was im Baubereich schlecht wäre, denn gerade dort spielt die Technologisierung eine grosse Rolle.

Ich appelliere an die Baudirektorin, ihren Einfluss geltend zu machen, und fordere auch die Gemeindepräsidenten hier im Saal dazu auf, dem Anliegen der Lehrlingsausbildung vermehrt Rechnung zu tragen. Auch die Privatwirtschaft, beispielsweise eine Grossbank, achtet bei der Vergabe darauf, dass auch die Lehrlingsausbildung eine Rolle spielt.

Die CVP bleibt sich treu und sagt klar, dass Lehrlingsausbildung und Qualitätssicherung wichtig sind. Es braucht keine weiteren Vorschriften. Die geltenden Reglementierungen genügen, sie sollen aber auch angewendet werden.

Chantal Galladé (SP, Winterthur): Drei kurze Klärungen.

Zu Hansueli Sallenbach: Das Ganze ist europakompatibel, sonst wäre unsere Submissionsverordnung es nicht.

Zu Lucius Dürr: Ich danke Ihnen, dass Sie sich dafür eingesetzt haben, dass die Lehrlingsausbildung als Kriterium in die Submissionsverordnung aufgenommen wurde. Ihr Engagement war aber für die Katze, wenn dieses Kriterium nicht angewendet wird.

Zu Hans-Peter Züblin: Sie sehen ein Problem darin, wie man dieses Punktesystem gestalten soll, damit z. B. das Kriterium Lehrlingsausbildung sowohl für einen Betrieb mit einem Lehrling als auch für einen Betrieb mit 100 Lehrlingen angewendet werden kann. Ich glaube, wir haben schon schwierigere Probleme gelöst. Mit gutem Willen könnte man hier sehr wohl einen Raster erarbeiten.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: In einem Punkt sind wir uns offenbar einig: Wenn immer möglich soll die Lehrlingsausbildung als Kriterium bei der Vergabe eines öffentlichen Auftrags berücksichtigt werden. Ich betone: Wenn immer möglich. Die Erfahrung zeigt, dass es tatsächlich Vergaben an Firmen gibt, die aus ganz verschiedenen Gründen keine Möglichkeit haben, Lehrlinge auszubilden. Die Festlegung der Zuschlagskriterien, wie sie die Submissionsverordnung verlangt, ist meines Erachtens ein ganz zentrales Instrument. Wichtig ist, dass diese Kriterien bereits beim Ausschreiben des Auftrags definiert und gewichtet werden. Mit der Reihenfolge der Kriterien wird schon eine Gewichtung vorgenommen. Die Vergabestellen brauchen diese Dynamik. Wir erweisen allen Beteiligten einen Bärendienst, wenn wir nun diese Flexibilität durch einen starren Punktekatalog ersetzen – das kann es nicht sein! Ein solches System könnte zu Fehlentscheiden führen, die sogar juristisch anfechtbar wären.

Wir wollen sachgerechte Entscheide der öffentlichen Hand. Die ausschreibende Behörde hat bei der Festlegung dieser Kriterien einen Spielraum. In Art. 31 der Submissionsverordnung sind verschiedene Kriterien aufgeführt. Das ist keine abschliessende Liste, sondern eine Ideensammlung bzw. Anregung als Hilfsinstrument für die Gemeinden und den Kanton. Die vergebende Behörde soll die Chance nutzen und diesen Katalog erweitern.

Zu Chantal Galladé: Indem Sie ein verbindliches Konzept fordern, machen Sie alle Beteiligten nicht zu Gewinnern, sondern zu Verlierern. Die Frage ist nur, wie wir mit der gegebenen Freiheit umgehen. Mir ist absolut bewusst, dass die Submissionsverordnung schwierig anzuwenden ist, wenn man sie korrekt nutzen will. Der Kanton leistet den Gemeinden Hilfe, wo er kann. In Zusammenarbeit mit dem Gemeindepräsidentenverband erarbeiten wir im Moment Hinweise, Muster und Merkblätter. In diesem Zusammenhang haben wir natürlich die Freiheit – und da werde ich Ihr Anliegen sicher aufnehmen –, die zentrale Aufgabe der Lehrlingsausbildung speziell zu gewichten. Die Botschaft, dass man an die Lehrlingsausbildung denken soll, ist sicher richtig. Wir sollten daraus aber kein starres Konzept machen, das uns die Hände bindet. Ihr Vorstoss ist wohl gut gemeint. Vermutlich ist er aus der Erfahrung mit Sunrise entstanden. Sie lösen so aber keine Probleme, sondern schaffen nur neue. Vielmehr sollten alle Beteiligten dazu beitragen, dass wir jetzt in Kooperation zwischen Kanton und Gemeinden gute Anwendungsmöglichkeiten der geltenden Submissionsverordnung finden.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 54 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Ergänzung der allgemeinen Bauverordnung

Postulat Dorothee Jaun (SP, Fällanden) und Ruedi Hatt (FDP, Richterswil) vom 14. Februar 2000

KR-Nr. 77/2000, Entgegennahme

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, § 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 % der Summe aller anrechenbaren Gebäudeteile.

Begründung:

Anlässlich der Anpassung der kommunalen Bauordnungen an die PBG-Revision von 1991 haben einige Gemeinden vom System der Ausnutzungsziffer zum System der Baumassenziffer umgestellt. Unter dem System der Ausnutzungsziffer konnten Wintergärten gestützt auf § 10 lit. c der Allgemeinen Bauverordnung bewilligt werden, auch wenn das Grundstück bereits voll ausgenützt war. Dies ist unter dem System der Baumassenziffer entsprechend der in § 12 der Allgemeinen Bauverordnung enthaltenen Definition nicht möglich.

Es gibt keinen sachlichen Grund, Grundstücke, welche gemäss Ausnutzungsziffer voll ausgenützt sind, anders zu behandeln als Grundstücke, welche gemäss Baumassenziffer voll ausgenützt sind. Es drängt sich deshalb auf, Wintergärten auch bei Anwendung der Baumassenziffer von der Ausnutzung auszunehmen.

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

Das Postulat KR-Nr. 77/2000 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Raumplanerische Auswirkungen der Flughafenerweiterung auf die Region auf Grund der Baukonzession für das Projekt Dock Midfield

Interpellation Martin Mossdorf (FDP, Bülach), Luzia Lehmann (SP, Oberglatt), Ursula Moor-Schwarz (SVP, Höri) und Mitunterzeichnende vom 6. März 2000

KR-Nr. 102/2000, RRB-Nr. 711/3. Mai 2000 (Stellungnahme)

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Die Baukonzession für das Projekt Dock Midfield, am 5. November 1999 vom UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) erteilt, enthält auch die Genehmigung des Lärmbelastungskatasters. Dieser zeigt die gewaltigen raumplanerischen Auswirkungen des Flughafens in den Kantonen Zürich, Aargau, Schaffhausen und in Süddeutschland auf. Dennoch lag die Konzession an nur wenigen Orten auf. Zudem ist die Haltung von Bundesrat und Regierung in verschiedenen Punkten widersprüchlich.

Der Regierungsrat wird gebeten, das vom Lärmbelastungskataster betroffene Gebiet grob zu umschreiben, die raumplanerischen Folgen gemäss der heutigen, nicht revidierten Lärmschutzverordnung detailliert bekannt zu geben, getrennt für Gebiete mit Planungs-, Immissionsgrenzwert- und Alarmgrenzwertüberschreitung, und die vom Lärmbelastungskataster erfassten politischen Gemeinden der Schweiz namentlich aufzuführen, getrennt nach Kantonen.

Wir bitten den Regierungsrat in diesem Zusammenhang, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Trifft es zu, dass der vom UVEK genehmigte Lärmbelastungskataster identisch ist mit den Lärmkarten im Fachbericht Fluglärm, welche der Regierungsrat dem UVEK mit dem Baukonzessionsgesuch für die Flughafenerweiterung eingereicht hat?

2. Welches sind die Gründe, dass der Regierungsrat Lärmkarten mit grössten raumplanerischen Auswirkungen auf einen wesentlichen Teil des Kantons Zürich und weitere Gebiete mit dem Konzessionsgesuch verabschiedet, Lärmkarten, die in eklatantem Widerspruch zu den Festlegungen des Kantonalen Richtplanes und der Richt- und Nutzungsplanungen der Gemeinden stehen, ohne vorher die Betroffenen anzuhören?
3. In den Erwägungen zur Baukonzessionserteilung (Seiten 87-90) hält das UVEK fest, dass der Kanton Zürich trotz den entstehenden Konflikten mit den Richt- und Nutzungsplanungen der Gemeinden die raumplanerischen Konsequenzen offensichtlich in Kauf nehme, was sich auch aus seinen Vernehmlassungen zu den Ergebnissen im Anhörungsverfahren ergebe. Wie stellt sich der Regierungsrat dazu?
4. Trifft es zu, dass der Regierungsrat später in seiner Stellungnahme zum Entwurf des UVEK für die Belastungsgrenzwerte bei den Landesflughäfen und die Revisionen von LSV (Lärmschutzverordnung) und VIL (Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt) (RRB Nr. 1763/1999) die Vorlage unter anderem aus raumplanerischen Gründen als unzweckmässig bezeichnete und auf das Problem der Rechtssicherheit und Beständigkeit der richt- und nutzungsplanerischen Festlegungen hinwies? Was hat den Regierungsrat bewogen, den vom UVEK am 5. November 1999 genehmigten Lärmbelastungskataster nicht mittels Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht anzufechten und damit den Lärmbelastungskataster zu akzeptieren?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat, nachdem er auf Verwaltungsgerichtsbeschwerde verzichtet hat, die Aussichten, seine Forderungen auf Reduktion der verheerenden und inakzeptablen raumplanerischen Auswirkungen auf die Region beim Bund durchzusetzen? Welche Rechtsmittel stehen dem Regierungsrat zur Verfügung, wenn das UVEK beziehungsweise der Bundesrat den Forderungen nicht stattgeben?
6. Sofern die noch ausstehenden definitiven Lärmgrenzwerte des Bundesrates und die Revisionen von LSV und VIL keine wesentlichen Verbesserungen beim Lärmbelastungskataster zur Folge haben, ist der Regierungsrat willens, beim Flughafen betriebliche und andere Massnahmen zu prüfen und durchzusetzen, damit der Perimeter des lärmbelasteten Gebietes, insbesondere auch die Immissi-

ons-Grenzwertüberschreitungsfläche wegen der Nachtflüge im Norden, verkleinert wird?

7. Der Bundesrat hat die Belastungsgrenzwerte für die Landesflughäfen noch nicht festgelegt. Es mutet deshalb umso seltsamer an, dass ohne diese Grundlage in einem derartigen Ausmass – versteckt in der Baukonzession für das Projekt Dock Midfield – ein Lärmbelastungskataster festgelegt und genehmigt wurde. Wie stellt sich der Regierungsrat zu diesem Vorgang? Was hat der Regierungsrat unternommen, um vom Bundesrat Auskunft über die längerfristigen Auswirkungen der Fluglärmbelastung und des Lärmbelastungskatasters auf die Gemeinden im Umfeld des Flughafens zu erhalten? Ist dem Regierungsrat bekannt, wie hoch der Bundesrat die aus Bauverböten und Baubeschränkungen resultierenden Entschädigungen an die Grundeigentümer wegen des genehmigten Lärmbelastungskatasters schätzt? Wer ist entschädigungspflichtig (Bund, Flughafen, Kanton, Gemeinden)? Laufen für die Grundeigentümer bereits Fristen zur Geltendmachung von Forderungen? Hat der Regierungsrat vom Bundesamt die nötigen Informationen, um hierüber eine Wegleitung herauszugeben?
8. Wie stellt sich der Regierungsrat zu der von ihm im Herbst 1999 vorgestellten Verkehrsentwicklung im Wirtschaftsraum Zürich? Welche Bedeutung kommt dem Wirtschaftswachstum zu, wenn auf der einen Seite ein Wachstum vorausgesagt wird, auf der anderen Seite der Siedlungsentwicklung ein Riegel geschoben wird?
9. Der Siedlungsplan ist von der gegenwärtig laufenden Teilrevision des Richtplans ausgenommen. Welche Konsequenzen sind aus den raumplanerischen Folgen durch die Genehmigung des Lärmbelastungskatasters zu ziehen?
10. Der Lärmbelastungskataster geht auf die geplante Pistenverlängerung nicht ein. Welche Änderungen sind bei der geplanten Pistenverlängerung beim jetzt genehmigten Lärmbelastungskataster zu erwarten? Inwieweit wurde der Rightturn in die Berechnungsgrundlage mit einbezogen?
11. Am 7. Oktober 1999 erliess die Baudirektion ein Kreisschreiben an eine Anzahl von Gemeinden betreffend Planungs- und Baubewilligungsverfahren in Gebieten mit Lärmgrenzwertüberschreitungen, worin bestimmte Lärmkarten als massgebend bezeichnet wurden. Diese Lärmkarten gehen gebietsmässig markant weniger weit als der vom UVEK am 5. November 1999 genehmigte Lärmbelas-

tungskataster. Die Diskrepanz hat die Gemeindebehörden, Grundeigentümer und das Planungs- und Baugewerbe verunsichert. Der Regierungsrat wird gebeten, die heute massgeblichen Lärmkarten bekannt zu geben.

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

Mit Entscheid vom 5. Februar 1997 erteilte das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, heute Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), die Rahmenkonzession für den Ausbau des Flughafens Zürich (5. Bauetappe). Die dem Kanton Zürich erteilte Rahmenkonzession wurde von zahlreichen Privaten, Gemeinden und Organisationen mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht angefochten. Unter anderem wurden die Luftverkehrsprognose gemäss dem aus dem Jahr 1995 stammenden Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) in Frage gestellt und die Auswirkungen auf die Umwelt – namentlich auch im Bereich der Lärmimmissionen – bemängelt.

Mit seinem Entscheid vom 24. Juni 1998 hiess das Bundesgericht die Verwaltungsgerichtsbeschwerden im Sinne der Erwägungen teilweise gut und wies den Flughafenhalter an, spätestens mit der Baukonzession für das Dock Midfield neue Luftverkehrsprognosen zu erstellen und, gestützt darauf, den UVB in den davon betroffenen Bereichen zu überarbeiten, und zwar gestützt auf die Grenzwerte, welche die Eidgenössische Kommission für die Beurteilung von Lärmimmissionsgrenzwerten vorgeschlagen hat.

Der Flughafenhalter kam diesem bundesgerichtlichen Entscheid mit dem Konzessionsgesuch für das Dock Midfield nach und reichte wie gefordert einen auf neuen Luftverkehrsprognosen und korrigierten Belastungsgrenzwerten beruhenden UVB-Ergänzungsbericht ein. Dieser Ergänzungsbericht umfasst die umhüllenden Grenzwertkurven für die Empfindlichkeitsstufen ES II bis IV gemäss Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41). Als Grenzwertszenario wurde dabei von den gemäss Bundesgerichtsurteil vorgeschriebenen und gestützt auf eine entsprechende Aufforderung des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) leicht nach oben korrigierten Grenzwerten ausgegangen. Die fluglärmmässigen Auswirkungen reichen für die Planungswerte der Empfindlichkeitsstufe II im Norden auf Schweizer Gebiet bis Trasadingen, im Osten bis Thalheim, Niederneunforn, im

Süden bis Pfungen, Nürensdorf, Bassersdorf, Dietlikon, Wallisellen und Opfikon sowie im Westen bis Geroldswil und Otelfingen. Gleichzeitig wurde auch das Schallschutzkonzept gestützt auf die neuen Grenzwerte überarbeitet und eingereicht.

Mit der Baukonzession für das Dock Midfield genehmigte das UVEK das Schallschutzkonzept und setzte den auf denselben Berechnungsgrundlagen beruhenden Lärmbelastungskataster fest. Es wies darauf hin, dass Schallschutzkonzept und Lärmbelastungskataster nach der Revision der LSV (Verordnungstext und Anhang 5, Belastungsgrenzwerte für den Lärm von zivilen Flugplätzen) und der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1) zu überprüfen und gegebenenfalls entsprechend anzupassen seien. Da der genehmigte Lärmbelastungskataster jedenfalls in materieller Hinsicht der Eingabe des Kantons Zürich entspricht, bestand kein Anlass, die Baukonzession für das Dock Midfield mit einer Beschwerde beim Bundesgericht anzufechten. Es ist vielmehr Aufgabe des Regierungsrates, die Auswirkungen der Revisionen von LSV und der VIL so zu beeinflussen, dass sie auf das Besiedlungskonzept gemäss Kantonaalem Richtplan, das auch andere Aspekte als den Lärm berücksichtigt, möglichst gering gehalten werden können.

Die Revision der LSV und der VIL wurde im Juli 1999 vom UVEK zur Vernehmlassung unterbreitet. Gegenüber den für den Ergänzungsbericht zum UVB für die 5. Bauetappe angenommenen Grenzwerten sind die im Anhang 5 zur LSV vorgeschlagenen Grenzwerte wiederum leicht erhöht worden. Die auf diesen Grenzwerten beruhenden Belastungskurven wurden den Gemeinden und den interessierten Verbänden im Vernehmlassungsverfahren durch die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion zur Verfügung gestellt; die möglichen Grenzwertüberschreitungen reichen (ebenfalls dargestellt anhand der Planungswerte für die ES II) gegenüber den Grundlagen der Baukonzession nur noch bis in folgende schweizerische Gebiete: im Norden bis Zweidlen (Glattfelden), im Osten bis Berg am Irchel, im Süden bis Oberwil, Bassersdorf, Dietlikon, Wallisellen und Opfikon sowie im Westen bis Buchs (Abflug ab Piste 28) bzw. Bachs (Abflug ab Piste 34). Mit Kreisschreiben vom Oktober 1999 orientierte die Baudirektion die betroffenen Gemeinden darüber, dass im Genehmigungsverfahren von Richt- und Nutzungsplänen, von Quartierplänen sowie bei der Genehmigung von Einleitungsverfügungen für Quartierpläne als Beurteilungsgrundlage dieser provisorische, auf den Grenzwerten der vorgeschlagenen LSV Revision beruhende Ka-

taster verwendet werde. Der vom UVEK genehmigte und nunmehr zu überarbeitende Lärmbelastungskataster ändert an der Haltung der Baudirektion vorläufig nichts, weil mit der vom Bundesrat am 12. April 2000 beschlossenen Revision der LSV und ihres Anhangs 5 Grenzwerte festgesetzt wurden, die für die entscheidenden Planungswerte den Grenzwerten gemäss Revisionsvorschlag entsprechen.

In seiner Stellungnahme zur Revision der LSV und zu den Belastungsgrenzwerten für den Lärm von zivilen Flugplätzen hat der Regierungsrat dem UVEK einige Änderungen und Korrekturen beantragt. Diese betreffen in Art. 30 LSV die Forderung, dass Gebiete im Sinne der LSV als erschlossen gelten sollen, wenn die erforderlichen Groberschliessungsmassnahmen getroffen sind. Hinsichtlich Art. 31 LSV sind folgende Anpassungen gefordert worden: Einerseits die Aufnahme einer Definition von Bau- und Baugebietslücken, die auch bei Überschreitung der IGW überbaut werden dürfen, anderseits die Zulassung von Büro- und Gewerbebauten auch bei Überschreitung der Grenzwerte, wenn bauliche Vorkehren den Schallschutz gewährleisten und schliesslich, dass die kantonale Zustimmung für Bauten bei IGW-Überschreitungen gemeinde- bzw. gebietsweise erteilt werden kann. Betreffend Anhang 5 zur LSV (Belastungsgrenzwerte für den Lärm von zivilen Flugplätzen) stellte der Regierungsrat folgende Forderungen: a) eine Pegelkorrektur von -3 dB(A) statt wie vorgeschlagen -2 dB(A) für den gesamten Schallschutzbereich; b) die Festsetzung von ES II auf dem höheren Wert der ES III; c) die Festsetzung des Beurteilungspegels L_r Nacht über 3 Stunden in einem Wert; d) die Berücksichtigung der Lärmfolgen für den interkontinentalen Flughafen nur gestützt auf den Verkehr mit Grossflugzeugen und schliesslich e), dass die Vorschriften für den Einbau von Schallschutzfenstern der besonderen Frequenzverteilung des Fluglärms zu entsprechen haben. Mit diesen geforderten Massnahmen könnten die raumplanerischen Auswirkungen der Fluglärmbelastung im Sinne der Interpellation angepasst werden.

Die vom Regierungsrat gestellten Forderungen wurden vom Bundesrat wie folgt berücksichtigt:

- Als für die Raumplanung wichtigste Anpassung wurden die drei Nachtstunden (22.00-24.00 und 05.00-06.00) in einem Wert zusammengefasst. Dies wird voraussichtlich eine Verkleinerung der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Flächen im Norden zur

Folge haben. Deren Ausmass wird sich allerdings erst nach der Neuberechnung der Belastungskurven zeigen.

- Die Immissionsgrenzwerte (IGW) für den Tag für die ES II wurden auf die Höhe der IGW für den Tag der ES III angehoben. Dadurch werden die Bauzonengebiete, in denen Baubewilligungen in erschlossenen Gebieten vorbehaltlos erteilt werden können, gegenüber der Vernehmlassungsvorlage vergrössert.
- Die Alarmwerte (AW) für den Tag der ES II wurden um 2 dB(A), diejenigen der ES I für die Nacht um 1 dB(A) angehoben, was eine Verkleinerung von Gebieten mit Bauverbot bedeutet.

Der Kanton wird die betroffenen Gemeinden und Verbände unverzüglich informieren, sobald nähere Angaben über die Lärmauswirkungen vorliegen.

Bezüglich allfälliger Entschädigungen infolge von Grenzwertüberschreitungen ist es im heutigen Zeitpunkt unmöglich, verbindliche Aussagen zu machen. Erst auf Grund der nunmehr erfolgten Revision der LSV und der VIL kann das Ausmass der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebiete endgültig festgestellt werden. Entschädigungspflichtig infolge formeller Enteignungen ist gemäss § 11 des Flughafengesetzes (OS 56,29) die neue Flughafen Zürich AG; Entschädigungen wegen materieller Enteignung als Folge von Aus- und Umzonungen sind durch das anordnende Gemeinwesen zu leisten, wobei offen ist, ob Regressforderungen an den Verursacher gestellt werden können. Betreffend die Verjährung von Entschädigungsforderungen wegen übermässigen Fluglärms hat die Volkswirtschaftsdirektion durch Mitteilung im Amtsblatt des Kantons Zürich vom 31. März 2000 den Fristenlauf eingehend dargelegt und damit die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer hinreichend informiert. Darüber hinaus wurde diese Mitteilung allen 22 Städten und Gemeinden, die im Schallschutzperimeter liegen, den Kantonen Aargau, Schaffhausen und Thurgau und den Landkreisen Waldshut und Konstanz (BRD) zugestellt.

Die Verlängerung der Piste 16/34 ist nicht Gegenstand der 5. Baustappe, sondern wird gegebenenfalls später mit einem separaten Baukonzessionsgesuch zur Bewilligung beantragt. Erst in diesem Verfahren werden die konkreten Auswirkungen – unter anderem die Frage eines Rightturns – auf die Umwelt zu prüfen sein.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Die Antwort des Regierungsrates ist für viele enttäuschend. Sie gibt im Wesentlichen nur die bekannten

Verfahrensabläufe wieder und geht auf die eigentlichen Probleme, die in den Ziffern 2 und 5 der Interpellation aufgeführt sind, überhaupt nicht ein.

Zu Ziffer 2: Wie kommt der Regierungsrat dazu, mit dem Konzessionsgesuch einen Lärmbelastungskataster zu genehmigen, der im grössten Widerspruch zu den Festlegungen des kantonalen Richtplans und zu den Richt- und Nutzungsplanungen der Flughafengemeinden steht, und dies ohne Anhörung und Mitwirkung der Betroffenen? Die Begründung mit dem Hinweis auf das Bundesgericht ist nicht stichhaltig. Sie belegt aber, wie sehr es dem Regierungsrat bloss um die Verwirklichung des Flughafenausbaus geht und wie wenig ihm die raumplanerischen Auswirkungen auf die Flughafengemeinden und das Wohl der Bevölkerung bedeuten. Die katastrophalen Folgen der regierungsrätlichen Eigenmacht führten zu dem vom UVEK mit der Konzessionserteilung – versteckt auf Seite 89 von 120 Seiten – für die Flughafenerweiterung am 5. November 1999 genehmigten unakzeptablen Lärmbelastungskataster. Auch hierüber hat der Regierungsrat weder den Kantonsrat noch die Gemeinden und die Bevölkerung rechtzeitig informiert.

Zu Ziffer 5 der Interpellation: Wie beabsichtigt der Regierungsrat im Falle der Nichtberücksichtigung, seine Forderungen auf Reduktion der inakzeptablen raumplanerischen Auswirkungen auf die Region beim Bund durchzusetzen? Welche Rechtsmittel stehen dem Regierungsrat zur Verfügung? Der Bundesrat hat wesentliche Forderungen des Regierungsrates nicht erfüllt, so unter anderem mit Bezug auf die Revision der LSV-Artikel 30 und 31 und betreffend planungs- und baubeschränkende Bestimmungen in den Gebieten mit Lärmgrenzwertüberschreitungen. Daher können in Gebieten mit Planungswertüberschreitungen selbst die grob erschlossenen Gebiete nicht mehr fertig erschlossen werden, die Überbauungen sind also unmöglich. Ein Beispiel: Das Oberhauserriet in Glattbrugg. Ferner sind in Gebieten mit Überschreitungen der IGW Überbauungen im Baugebiet und Baulücken sowie Ersatzbauten und wesentliche Veränderungen an bestehenden Gebäuden ausgeschlossen – eine groteske Situation vor allem für diejenigen Gemeinden, die direkt betroffen sind, wie Höri, Glattfelden, Eglisau, Hochfelden usw.!

Der Regierungsrat erklärte in seiner Pressemitteilung am 12. April 2000, der Bundesrat habe mit der Festsetzung der Lärmgrenzwerte und der Revision der beiden Verordnungen LSV und VIL Augenmass

auch für die berechtigten Anliegen der Bevölkerung bewiesen. Die Erklärung des Regierungsrates und die damit in Einklang befindliche Interpellationsantwort zeigen, dass sich der Regierungsrat der raumplanerischen Folgen des Flughafenausbaus offensichtlich nicht bewusst ist oder sich – was ich eigentlich schlimmer finde – im Interesse des Flughafenausbaus und zum Nachteil der Region darüber ausschweigt und hinwegsetzt. Die Haltung des Regierungsrates zeugt von einer vernachlässigten Informationspolitik und von einem Mangel an Vorstellungsvermögen bezüglich planerische Folgen des Flughafenausbaus. Der Regierungsrat hat sich beim Bund nur für die Interessen des Flughafens eingesetzt und sich den für die Flughafenregion nachteiligen Anordnungen des Bundes nicht entgegengestellt.

Mit der höchst unbefriedigenden Interpellationsantwort wird das bei den Behörden und der Bevölkerung der Flughafenregion bereits tief gesunkene Vertrauen in die Regierung weiter schwinden. Die Anliegen der Betroffenen sind mit dieser Antwort nicht vom Tisch. Die Auseinandersetzungen mit der Regierung und dem Bund werden weitergehen. Meine Bemerkungen stellen hier auch keine Kriegserklärung an den Flughafen dar. Dessen Existenz und Ausbau wird von niemandem in Frage gestellt. Es geht vielmehr um die bislang sträflich vernachlässigten und vom Regierungsrat verschwiegenen Auswirkungen auf die betroffenen Gemeinden und deren Bevölkerung.

Ich bin der Meinung, dass der Lärmbelastungsplan auf die raumplanerischen Auswirkungen abgestimmt werden muss. Es wäre auch richtig, wenn der Bundesrat die Lärmgrenzwerte auf das vernünftige Mass herabsetzt, das Bundesrat Moritz Leuenberger 1999 vorgeschlagen hat. Gleichzeitig sollten Bestimmungen in der LSV liberalisiert werden. Der Lärmbelastungskataster ist demzufolge erst auszuarbeiten, wenn erstens der Bundesgerichtsentscheid über die Verwaltungsbeschwerden gegen die Baukonzession vorliegt und zweitens mit den deutschen Nachbarn ein neuer Staatsvertrag ausgearbeitet ist und ein entsprechendes Betriebsreglement vorliegt, welches auf die Lärmbelastungszahlen abgestimmt wurde. Dabei muss das noch nicht aufgelegte Lärmmanagement berücksichtigt werden.

Luzia Lehmann (SP, Zürich): Die vorliegende Antwort des Regierungsrates liegt ganz auf der Linie der typischen Antworten auf Vorstösse zu Flughafenfragen: Die Antworten liegen immer irgendwo zwischen karg und ungenügend. Die Regierung geht einseitig auf

einzelne Fragen ein, ignoriert, wozu sie sich nicht äussern mag, und wird bei ohnehin Bekanntem mitunter gesprächig, z. B. beim Nacherzählen der Abläufe. Erhellend und offen sind die Antworten selten. Beim Durchlesen schüttelt man entweder resigniert den Kopf oder man wird wütend ob der selektiven Informationspolitik der Regierung.

Die Haltung, die die Baudirektorin und der Volkswirtschaftsdirektor in letzter Zeit in Flughafen- und Raumplanungsfragen einnehmen, ist empörend! Sie reden davon, dass alle Entscheidungen in Bern getroffen werden und der Kanton nur eine Scharnierfunktion habe. Sie stellen sich gleichsam als Opfer der Bundespolitik hin. Wo ist hier die Ehrlichkeit? Der Kanton war schliesslich bis vor kurzem Flughafenhalter und in dieser Rolle war die Regierung unerbittlicher Hardliner und absoluter Befürworter des maximalen Flughafenwachstums. Die 5. Ausbaustappe entstand unter ihrer Feder, im Wissen um die enormen Konsequenzen für die Bevölkerung in Sachen Lärm, Luft und Raumplanung. Und falls der Regierung die Konsequenzen nicht bekannt waren, ist die Sache noch skandalöser, weil dann klar wird, dass sie sich nicht darum scherte, sondern einzig auf das Flughafenwachstum und eine prosperierenden Flughafen schaute.

Das Gegenteil vermag der Regierungsrat mit der vorliegenden Antwort jedenfalls nicht glaubhaft machen. So wird zwar erwähnt, dass die Regierung die Erhöhung der Lärmgrenzwerte forderte und mit Messänderungen mehr Flugbewegungen in den Nachtstunden erreichen wollte, aber es wird unterschlagen, dass sie damit ermöglicht, dass die Flughafen AG auf dem Buckel von Gemeinden und Eigentümern Millionen spart. Die Regierung genehmigte einen Lärmbelastungskataster, der im Widerspruch zum kantonalen Richtplan und den Nutzungsplänen der Gemeinden steht, ohne diesen auch nur den massiv betroffenen Gemeinden allesamt zu unterbreiten – auch hierzu nichts Befriedigendes in der Antwort!

Was die Flughafen AG betrifft, will sich die Regierung in enteignungsrechtlichen Fragen an die Gepflogenheiten des Vertragsrechts halten und sich auf allen Ebenen für die Interessen der Flughafen AG einsetzen, wie sie in der Antwort auf die Interpellation KR-Nr. 121/2000 festhält. Sie bleibt die Erklärung in der vorliegenden und in jener Interpellation jedoch schuldig, warum sie sich für die Flughafengemeinden nicht ebenso stark macht. Art. 26 der Bundesverfassung garantiert schliesslich das Eigentum. Die betroffenen Grundei-

gentümer in der Flughafenregion verweist die Regierung jedoch kalt-schnäuzig auf den Weg individueller Klagen. Sie empfiehlt ihnen in einer Pressemitteilung, «den Rat einer Anwältin oder eines Anwalts zu suchen» und informiert im Amtsblatt des Kantons Zürich kurze drei Monate vorher über die bevorstehende Verjährung. Das ist staatspolitisch bedenklich und unter Rechtsgleichheitsaspekten nicht nachvollziehbar! Es liegt auf der Hand, dass der überwiegende Teil der Grundeigentümer und -eigentümerinnen seine Ansprüche auf Entschädigung aus formeller Enteignung wegen Verjährung verlustig gehen wird und dies zum finanziellen Vorteil der Flughafen AG.

Auch die finanzielle Folgen aus materieller Enteignung bleiben an den Gemeinden hängen. Die Regierung zuckt die Achseln und unternimmt nichts, um den Verursacher, also die Flughafen AG, dafür in die Pflicht zu nehmen. Sie hat auch nichts unternommen, dass der Kanton, der schliesslich den Gewinn aus der Flughafenprivatisierung einsackt, diese Folgen mittragen kann. Da der Kanton die Verantwortung für die Raumplanung trägt, hätte er die Kompetenz und die Pflicht gehabt, vorausschauend die möglichen Folgen des Flughafenwachstums aufzuzeigen und für geordnete raumplanerische Verhältnisse zu sorgen. Allein der Regierung fehlte der Mut. Es war ihr zu heikel, die mindestens teilweise voraussehbare Entwicklung und deren Konsequenzen beim Namen zu nennen. Wollte man zuerst die Privatisierung unter Dach und Fach bringen?

Und was tut die Regierung jetzt? Sie schiebt die Schuld dem Bund zu und den Schwarzen Peter den Gemeinden und Eigentümern. Sie wäscht sich bei raumplanerischen Konsequenzen ihrer eigenen Flughafenpolitik die Hände in Unschuld. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Ursula Moor-Schwarz (SVP, Höri): Hiermit gebe ich meine Interessenbindung bekannt: Ich wohne in Höri, einem lärmgeplagten Dorf mit 2200 Einwohnern im Zürcher Unterland und bin hier seit vierzehn Jahren Exekutivmitglied. In unserer Gemeinde ist der Flughafen resp. der Fluglärm nicht erst seit ein paar Jahren ein Dauerthema, sondern seit Jahrzehnten. Trotz Fluglärm liebe ich mein Zuhause. Hier wohne ich nicht nur, hier bin ich zu Hause und hier möchte ich auch in Zukunft mit annehmbarer Lebensqualität leben. Höri, direkt in der An- bzw. Abflugschneise, wird zurzeit täglich von über 400 Flugbewegungen beschallt, von morgens fünf Uhr bis nachts um 24 Uhr oder noch später, Tendenz zunehmend. Wegen der drastischen

Zunahme des Nachtflugverkehrs kommen gemäss provisorischem Lärmkataster rund zwei Drittel des Gemeindegebietes in die Alarmzone, d. h. totales Bauverbot, und ein Drittel in die Zone mit Immissionsgrenzwertüberschreitung, d. h. Bewilligungen für Neubauten nur als Ausnahme.

Wer durch Fluglärm immer wieder aus dem Schlaf gerissen wird, könne chronisch krank werden. Lärmstörungen können zu chronischen Ermüdungen, Nervosität und erhöhter Reizbarkeit führen. Gerade diese erhöhte Reizbarkeit stelle ich bei mir persönlich fest, wenn ich die Antwort des Regierungsrates auf unsere Interpellation betreffend raumplanerische Auswirkungen der Flughafenerweiterung auf die Region auf Grund der Baukonzession für das Projekt Dock Midfield lese. Da werden die bekannten Verfahrensabläufe wiedergegeben, aber auf die eigentlichen Probleme – Widerspruch zum kantonalen Richtplan sowie zu den Richt- und Nutzungsplanungen der Flughafengemeinden oder auf die Frage, welche Rechtsmittel zur Verfügung stünden, um die verheerenden und inakzeptablen raumplanerischen Auswirkungen beim Bund durchzusetzen – wird gar nicht eingetreten.

Seit das Zürcher Volk zur 5. Ausbautappe und zur Privatisierung Ja gesagt hat, wird nur noch gegen uns entschieden. Seit kurzem hat der Bundesrat die Lärmgrenzwerte und die Nachtflugbestimmungen festgesetzt. Dies, nachdem unsere Regierung das Ergebnis einer aufwändigen Vernehmlassung zusammenfassend an den Bundesrat weitergeleitet hatte. Die festgesetzten Lärmgrenzwerte liegen nicht nur massiv über den Werten, die von der Expertenkommission vorgeschlagen worden sind, sondern auch weit über den moderaten Kompromissvorschlägen. Auch die Nachtflugbestimmungen zeigen eine drastische Schlechterstellung der betroffenen Flughafengemeinden.

Enttäuschung, Misstrauen bis hin zu Wut stelle ich bei der lärmgeplagten Bevölkerung des Zürcher Unterlandes fest. Der Regierungsrat hat sich beim Bund nur für die Interessen des Flughafens eingesetzt und sich den nachteiligen Anordnungen des Bundes auf die Flughafenregion nicht entgegengestellt. Das Vertrauen zwischen Behörden und Bevölkerung der Flughafenregion kann auch mit dieser Interpellationsantwort nicht aufgewertet werden. So werden die Auseinandersetzungen mit der Regierung und dem Bund weitergehen.

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Ich habe die Interpellation nicht deswegen unterschrieben, weil ich die raumplanerischen Auswirkungen als die schlimmsten in der Flughafensache erachte, sondern weil ich froh bin, wieder einmal über das Thema Flughafen in diesem Haus sprechen zu können. Ich habe die Interpellation mitunterzeichnet, weil mir bei der ganzen Flughafengeschichte die Trans-

parenz fehlt. Ich möchte, dass der Regierungsrat die Bevölkerung besser, schneller und vor allem ehrlicher orientiert, dass er uns klaren Wein einschenkt und uns sagt, mit welchen Auswirkungen wir bei gewissen Entwicklungen zu rechnen haben, seien dies raumplanerische und solche, die die Umwelt betreffen. Ich möchte einen Regierungsrat, der vorausschaut und verschiedene Szenarien in der Entwicklung des Flughafens in seine Gedanken über die Auswirkungen einschliesst.

Im Moment hängen die Menschen rund um den Flughafen total in der Luft. Einmal werden sie zum Einbauen von Schallschutzfenstern verknurrt, damit sie wenigstens im Winter einigermaßen ruhig leben können. Später werden diese Schallschutzfenster nicht mehr verlangt, und zwar nicht etwa, weil der Fluglärm abgenommen hat, sondern weil die Grenzwerte erhöht worden sind. Es ist wichtig, dass die Kommunalbehörden endlich wissen, ob ihre Quartierpläne noch gültig sind und ob sie überhaupt noch Baubewilligungen erteilen können.

Im Weiteren möchte ich, dass der Regierungsrat alles daran setzt, dass bei materieller Enteignung nicht die Gemeinden, sondern unbedingt die Verursacher zur Kasse gebeten werden. Vor allem erwarte ich, dass der Regierungsrat die Interessen der Bevölkerung rund um den Flughafen endlich ernst nimmt, deren Interessen auch in Bern vertritt und nicht einfach klein beigibt. Es darf doch nicht sein, dass ein Regierungsrat, der immer auch betont, wie wichtig ihm die Lebensqualität der Bevölkerung sei, Grenzwertüberschreitungen einfach toleriert. Es wäre sicher nicht im Interesse der Regierung, wenn sich Politikerinnen und Politiker und ganze Bevölkerungsgruppen aus einem Ohnmachtsgefühl heraus gezwungen sähen, Mittel zu ergreifen, die über das Einreichen von Vorstössen und das Schreiben von Leserbriefen hinausgehen.

Zum Schluss möchte ich noch ein paar Worte an die Bürgerlichen richten, welche die Interpellation unterzeichnet haben; davon angenommen ist Ursula Moor. Ich finde es schon eigenartig, dass auf einmal bürgerliche Politikerinnen und Politiker wie z. B. Martin Mossdorf auf die Barrikaden gehen und sich gegen die Entwicklungen auf dem Flughafen zur Wehr setzen. Bei der Abstimmung über die 5. Ausbautappe, als es darum ging, die Umwelt und die Menschen vor Lärm- und Luftemissionen zu schützen, standen diese Leute auf der Seite der Flughafenlobbyisten. Sie belächelten die Argumente der

Grünen und stempelten sie als Verhinderer von Wirtschaftswachstum und Wohlstand ab. Auch letztes Jahr, als es darum ging, die Flughafenprivatisierung zu verhindern und das demokratische Mitspracherecht zu erhalten, hofften wir vergebens auf ihre Unterstützung. Jetzt, da es um ihr eigenes Portemonnaie geht, d. h. um die Tatsache, dass wir an vielen Orten nicht mehr bauen und einzonen können und unsere Liegenschaften an Wert verlieren, sind diese Politiker plötzlich da.

Ich muss Ihnen sagen, dass ich mich ob dieser plötzlichen Schützenhilfe nur halbwegs freuen kann. Der Verdacht, dass es Ihnen bei Ihrem Kampf schlussendlich nicht um den Schutz der Umwelt und der Gesundheit der Bevölkerung geht, sondern den Erhalt der Bauplätze und Liegenschaften, stösst mir sauer auf. Es ist jammerschade, dass Martin Mossdorf und seine Kolleginnen und Kollegen uns nicht bereits vor Jahren in unserem Kampf unterstützt haben; vieles wäre anders herausgekommen!

Bei der Flughafenentwicklung ist der Fünfer und das Weggli einfach nicht zu haben! Entweder setzen wir uns für eine bescheidenere Entwicklung ein und haben dann auch die Möglichkeit, uns in unseren Dörfern und Städten zu entfalten – oder wir entscheiden uns für das unbegrenzte Wachstum des Luftverkehrs und (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Der Regierungsrat versucht die Quadratur des Kreises. Er will den Flughafen mitten im Siedlungsraum rücksichtslos zu einer gigantischen Flugverkehrsdreh-scheibe ausbauen, gleichzeitig soll aber genau in diesem Siedlungsraum, der heute schon über das erträgliche Mass hinaus von Fluglärm betroffen ist, weiterhin gebaut werden können. Jahrelang verschloss der Regierungsrat die Augen vor den raumplanerischen Folgen seiner Ausbaupläne. Erst der Vorschlag der Expertenkommission für die Grenzwerte von Fluglärm öffneten ihm und vor allem auch der Swissair die Augen. Die vorgeschlagenen Grenzwerte zeigten die raumplanerischen Auswirkungen, d. h. vor allem die finanziellen Folgen dieses Flughafens mitten im Siedlungsraum. Um diese Folgekosten nicht tragen zu müssen, betrieb die Swissair ein gezieltes Lobbying, das der Regierungsrat fast höfisch unterstützte. Das Ziel wurde erreicht und die Lärmgrenzwerte wurden, vor allem in den Nachtstunden, massiv nach oben frisiert.

Das Resultat ist, dass die Schweiz nun europaweit die höchsten Lärmgrenzwerte für Fluglärm hat. Die wissenschaftlich erwiesene gesundheitsschädigende Wirkung von Fluglärm wurde dabei vorsätzlich nicht anerkannt – eine weitere Ohrfeige für die von Fluglärm betroffenen Menschen! Ja, richtig – hier geht es um Menschen und nicht um Raumplanung! Diese frisierten Grenzwerte nützen aber den betriebswirtschaftlichen Interessen jener Kreise, die den Flughafen rücksichtslos ausbauen wollen. Diese wollen den Lärm den Menschen und die Folgekosten den Steuerzahlenden überlassen, um so private Gewinne realisieren zu können.

Man sollte meinen, dass nun die Folgekosten für den Flughafenhalter durch die frisierten Grenzwerte dermassen reduziert wurden, dass nun nicht weiter «geschmürzelt» werden müsste. Aber nein, dem ist nicht so! Wenn ich die Antwort des Regierungsrates lese, komme ich mir langsam vor, als befände ich mich im falschen Film. Darin steht nämlich, die Forderungen aus materiellen Enteignungen seien durch die Planungsbehörden, also die Gemeinden zu tragen und nicht durch den Flughafenhalter. Ist es nicht so, dass wir uns in diesem Saal und später im Abstimmungskampf zum Flughafengesetz immer wieder anhören mussten, dass die Übernahme der Folgekosten aus materiellen Enteignungen durch die Flughafen AG im Flughafengesetz nicht ausgeschlossen würden?

Wir vertraten hingegen die Meinung, dass diese explizit ausgeschlossen würden und deshalb durch die Gemeinden getragen werden müssten. Heute ist rechtlich nicht mehr geregelt, als damals. Trotzdem weiss nun auch der Regierungsrat, dass die finanziellen Folgen aus materiellen Enteignungen nicht von der Flughafen AG getragen werden. Der Regierungsrat vertritt in dieser Sache einseitig die Interessen der privaten Flughafen AG und der Swissair und lässt dabei die Interessen der Bevölkerung auf der Strecke liegen. Die Bevölkerung der Flughafenregion muss aber mit den Ausscheidungen dieses Monstrums leben.

Und Sie, liebe bürgerlichen Kolleginnen und Kollegen, die nun allorts als Retterinnen und Retter des Unterlandes auftraten – wo waren Sie bei all den Abstimmungen in diesem Ratsaal und in den Abstimmungskämpfen? Gehören Sie auch zu jenen Personen, die die Scheisse erst vor der eigenen Haustüre bzw. jener Ihrer Wählerinnen und Wähler haben müssen, bis auch Sie merken, dass es zum Himmel stinkt?

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Ich möchte mich den Ausführungen von Luzia Lehmann anschliessen, die sehr sachlich und fundiert waren. Zu Handen der Regierung möchte ich ihren letzten Satz noch nachtragen, den sie aus Zeitgründen nicht mehr sagen konnte: «Es bleibt zu hoffen, dass die Regierung noch erwacht, für Planungssicherheit sorgt und eine vorausschauende Teilrevision des kantonalen Richtplans anpackt.» Das wäre Luzia Lehmanns Schlusssatz gewesen, den ich sehr gut finde.

Weil materiell bereits alles gesagt ist, möchte ich Ihnen etwas von der Stimmung im Zürcher Unterland mitgeben, und zwar auf der emotionalen Ebene, wie sie auch in der Bevölkerung vorhanden ist. Nach den Abstimmungen nahm ich mir vor, nichts mehr zur Sache zu sagen. Heute höre ich aber, dass wir dem Flughafen keine Kriegserklärung machen und die Auswirkungen auf die Planung schlimm seien. Das haben wir der Bevölkerung vor den Abstimmungen deutlich gesagt. Es ist wahrscheinlich ein Zufall und gehört sicher auch nicht zu den planungsrechtlichen Auswirkungen, dass nach der Abstimmung über die 5. Ausbaustappe bekannt wurde, dass die Prognosen betreffend Flugbewegungen anders waren als man gemeint hat. Nach der Privatisierung teilte der Bundesrat mit, er wolle andere Grundlagen schaffen und die Randstunden hätten nicht mehr die gleiche Gültigkeit wie vor der Abstimmung. Das alles ist selbstverständlich Zufall und hat nichts mit der Abstimmung zu tun.

Tatsache ist nun aber einmal, dass wir die 5. Ausbaustappe und die Privatisierung haben. Die Auswirkungen – das haben wir gewusst – sind gravierend; man wollte dies nur nicht überall wahrhaben. Dass man nicht mehr mitbestimmen kann, ist ebenfalls eine Tatsache. Die Bevölkerung ist nun sauer darüber. Sie fühlt sich verschaukelt und findet, sie sei angelogen worden. Dass die Lärmgrenzwerte erst nach der Abstimmung bekannt gegeben wurden, ist für die Bevölkerung eben nicht zufällig.

Der Wirtschaft werden Erleichterungen gewährt, indem Randstunden in Frage gestellt oder aufgehoben werden. Es wird befürchtet, dass mit der neuen Konzession auch das Nachtflugverbot geritzt wird. Hier müsste die Regierung endlich etwas lernen. Ich begreife nicht, dass Regierungsrat Ruedi Jeker am Runden Tisch und in den Verhandlungen mit den süddeutschen Gemeinden eine Haltung einnimmt, die die betroffene Bevölkerung offenbar als arrogant empfin-

det. Sie findet, dass sie ernst genommen werden müsste. Das würde bedeuten, dass Regierungsrat Ruedi Jeker etwas staatsmännischer und mit mehr Gelassenheit und Ruhe mit ihr verhandeln und sie auch wirklich ernst nehmen sollte – das vermissen wir im Zürcher Unterland!

Wenn die süddeutschen Gemeinden nun sagen, sie würden das so nicht akzeptieren, dann können wir dem nicht viel beifügen. Eigentlich sind wir froh, dass dem so ist. Wenn über Süden gelandet wird und das Pistensystem für ein paar Milliönchen umgebaut werden muss, dann haben wir mehr Ruhe und andere haben dafür mehr Lärm. Hier fehlte ganz klar ein Konzept der Regierung, das sie mit dem Bundesrat hätte koordinieren und zur rechten Zeit auch transparent übermitteln sollen. Das war aber nicht der Fall.

Wenn in einer Interpellation zwölf Fragen gestellt werden, so bringt es der Regierungsrat immer noch nicht fertig, diese so zu beantworten, dass die Antworten auf die einzelnen Fragen auch klar ersichtlich sind. Man muss sich selber mühsam alles zusammensuchen. Das trägt weder hier im Rat noch draussen in der Bevölkerung dazu bei, das Vertrauen in die Regierung, die Politik und den Flughafen zu erhalten.

Ich bitte Sie, in Zukunft rechtzeitig und transparent zu informieren. Der Unwille aus dem Unterland ist Ihnen jedenfalls gewiss.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Eigentlich reden wir hier über den öffentlichen Verkehr. (*Heiterkeit auf der linken Ratsseite.*) Ich bin der Auffassung – das zeigt auch Ihr Lachen –, dass der Flugverkehr aus Ihrer Sicht nicht zum öffentlichen Verkehr gehört. Wäre das Bewusstsein schon früher vorhanden gewesen, dass auch der Flugverkehr zum öffentlichen Verkehr gehört, wären die raumplanerischen Massnahmen genau gleich wie bei den SBB oder anderswo getroffen worden. Sie klagen nun über die Grenzwerte, die der Bund festgelegt hat. Nehmen wir einmal an, diese würden viel höher angesetzt. In diesem Fall könnte man noch an viel weniger Orten in der Region bauen. Jetzt müssen Sie sich entscheiden: Geht es Ihnen um das Geld, um die Information oder um die Grenzwerte? Das ist das effektive Problem, denn durch die Grenzwerte wird festgelegt, wo man bauen kann, wo man Massnahmen treffen muss und wo nicht.

Das ist doch überhaupt nichts Neues! Wenn Sie ein Bauprojekt eingeben, das an einer kantonalen Strasse zu liegen kommt, müssen sie

auch bestimmte Grenzwerte einhalten. Es käme doch niemandem in den Sinn zu sagen, dass der Kanton bauliche Massnahmen wie Schallschutzfenster zu bezahlen hätte oder dass man an einer bestimmten Stelle – beispielsweise in unmittelbarer Nähe einer Bahnlinie – überhaupt nicht bauen dürfe. Man muss einfach einmal einsehen, dass man den Fluglärm nicht isoliert betrachten kann; Fluglärm ist genau gleich wie Eisenbahn- oder Strassenverkehrslärm. Wenn Sie diese Grenzwerte so ansetzen und dadurch Entschädigungen ableiten, dann werden Sie sehen, dass Ihre geliebte Bundesbahn ebenfalls in Schwierigkeiten kommen könnte.

Die Erkenntnis, dass der Flugverkehr zum öffentlichen Verkehr gehört, ist viel zu spät gereift. Deshalb wurden wahrscheinlich auch diese Einzonungen, die selbstverständlich in einem viel grösseren Raum betroffen sind als im Bereich von Eisenbahnlinien, einfach vorgenommen. Das Dock Midfield wird nicht gebaut, damit mehr Lärm erzeugt werden kann, sondern damit Flugzeuge hier landen können, die weniger Lärm machen.

Das ist das Problem mit Ihren Grenzwerten: Man versteht nicht, ob es um Geldforderungen und tatsächliche Massnahmen geht oder um raumplanerische Massnahmen. Deshalb wird die Regierung diese Hoffnungen nicht einfach immer erfüllen können. Wenn die Regierung richtig informiert, dann muss man nur richtig zuhören, um daraus diese Schlüsse zu ziehen.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Ich teile die Analyse von Ruedi Hatt betreffend öffentlicher Verkehr. Flugverkehr ist tatsächlich öffentlicher Verkehr. Wenn ich ins Flugzeug sitzen will – das kommt etwa alle drei Jahre mal vor –, dann muss ich zuerst auf den Fahrplan schauen und ein Billett kaufen. Und wenn ich einsteige, so hat es vorne einen Chauffeur und hinten Passagiere. Insofern unterscheidet sich der Flugverkehr vom Tramverkehr in keiner Weise. Die Schlüsse, die Ruedi Hatt jedoch daraus zieht, sind zumindest unausgegoren.

Wenn ich heute den bürgerlichen Ratsmitgliedern so zuhöre, kommen mir bald einmal die Tränen. Jahrzehntlang haben Sie sich dafür eingesetzt, dass der Flughafen sich in diese Richtung entwickelt, wie wir ihn heute haben. Sie haben sich mit Brachialgewalt gegen all unsere Vorbehalte durchgesetzt. Und jetzt kommen die gleichen Leute und jammern uns vor, sie würden unter dem Fluglärm leiden. Das haben wir Ihnen Wort für Wort vorausgesagt!

Martin Mossdorf – er ist leider verschwunden, wahrscheinlich hat er gemerkt, dass er noch an die Kasse kommt (*Heiterkeit*) – hat vom Richtplan gesprochen und gesagt, man müsse die Festlegung der Lärmzonen dem Entscheid des Bundesgerichts anpassen. Da kann ich nur sagen: Martin Mossdorf kommt fünf Jahre zu spät! Vor fünf Jahren haben wir im Rat eine Richtplandebatte geführt. Martin Mossdorf war dabei. Wir von der SP und unsere Freunde der Grünen Fraktion haben beantragt, das Siedlungsgebiet um den Flughafen sei zurückzunehmen. Dieser Antrag wurde von den Bürgerlichen mit Erfolg bekämpft. Und jetzt kommen Sie und jammern uns etwas vor!

Das beste Referat, das ich heute Morgen gehört habe, hat Ursula Moor gehalten. Sie hat gesagt, sie liebe ihr Höri, sie sei dort seit vielen Jahren zu Hause und seit vierzehn Jahren im Gemeinderat tätig. Sie hat gesagt, der Fluglärm sei seit Jahrzehnten ein Problem in Höri und heute würden 2200 Menschen darunter leiden. Aber: Vor Jahrzehnten, sagen wir einmal vor 30 Jahren, hatte Höri noch nicht so viele Einwohner. Die Gemeinde Höri hat in den letzten Jahrzehnten das Siedlungsgebiet ausgedehnt, d. h. Bauzonen ausgeschieden, damit dort Leute wohnen können. Obwohl Höri seit Jahrzehnten weiss, dass es unter dem Fluglärm leidet, haben es Wohnzonen geschaffen und Leute dort hingebraht. Und heute beklagt man sich.

Höri ist nur ein Beispiel; es gibt haufenweise andere Gemeinden. Und zwar sind es vor allem diejenigen, die heute am lautesten ausrufen.

Markus J. Werner (CVP, Niederglatt): Als Ende der 80er-Jahre italienische Vertreter der Gesundheitsbehörde feststellten, dass etliche Badestrände an der Adria und in Ligurien gesundheitsbedenklich waren, wurde auf allen politischen Ebenen Alarm geschlagen. Die zuständige Behörde löste das Problem innert kürzester Zeit, indem sie die Grenzwerte an hob. Ich kann mich gut erinnern, dass wir damals geschmunzelt und gesagt haben, das sei wieder einmal typisch für die Italiener, ein Problem auf diese Art zu beseitigen. Mit dem Flughafen haben wir aber eine ähnliche Situation, wenn es um die Lärmgrenzwerte geht. Ich bin entsetzt und zwar deshalb, weil der Flughafen wieder einmal als Sonderfall in unserem Kanton oder sogar in unserem Land entlarvt wird! Hier scheinen andere Gesetzmässigkeiten zu gelten als bei anderen politischen Traktanden. Wir haben erlebt, dass im Vorfeld von Abstimmungen falsch informiert wurde. In den Abstimmungszeitungen wurden uns falsche Prognosen vorgehalten. In

Bezug auf die raumplanerischen Auswirkungen haben wir – zumindest von offizieller Seite – sehr wenig gehört. Alle Bedenken in dieser Richtung wurden als billige und wirtschaftsfeindliche Stimmungsmache bezeichnet.

Egal, woher die Hilfe kommt: Das Unterland ist froh, wenn sich nun auch bürgerliche Mitstreiter die Frage nach den Folgen dieses Entscheids stellen. Den Entscheid können wir nicht mehr rückgängig machen; es bleibt uns nur noch, über dessen Folgen zu reden. Wenn ich nun aber höre, wie heute argumentiert wird, so kommt es mir vor, als wenn der Schwanz mit dem Hund wedeln würde. Die raumplanerische Auswirkung ist nur eine von vielen. Sie beschlägt selbstverständlich die Lebensqualität im Zürcher Unterland. Die entscheidende Frage wäre aber gewesen, wie sich das menschliche Wohlbefinden im Zürcher Unterland, mittel- und langfristig gesehen, präsentieren wird.

Wenn wir auf dieser Kommunikationsbasis, die sich auch in der vorliegenden Interpellation widerspiegelt, weiterfahren, dann muss ich allergrösste Bedenken anmelden. Wir müssen ehrliche Fakten bekommen. Wenn man die Interviews mit Regierungsrat Ruedi Jeker liest, merkt man, dass er sich damit besonders schwer tut. Dies zeigt sich auch in seinen Äusserungen gegenüber unseren deutschen Nachbarländern. Wir müssen Informationen darüber haben, wo die neuen Abflugrouten durchgehen sollen. Im Zusammenhang mit dem Bau des Docks Midfield kommen nun plötzlich andere Abflugrouten zur Anwendung. Das wird ganz massive Veränderungen für das Wohlbefinden von Zürich-Nord und anderen Regionen haben.

Das ist meine Hauptkritik an dieser Interpellationsantwort: Sie zeigt eine relativ unehrliche Informationspolitik und ist unvollständig. Offenbar wird befürchtet, dass die Widerstände zu gross werden, wenn man zu viel auf den Tisch legt. Die Rechnung muss bezahlt werden. In diesem Punkt stimme ich Ruedi Hatt voll und ganz zu. Man muss auch die raumplanerische Umsetzung vornehmen, wenn man einen derart weit reichenden Entscheid betreffend Zukunft des Flughafens gefällt hat. Das ist freilich nicht zum Nulltarif zu haben.

Martin Vollenwyder (FDP, Zürich): Nach einigem Zögern und Rücksprache mit Martin Mossdorf habe ich diese Interpellation mitunterzeichnet. Ich hoffte, dass der Kantonsrat Informationen erhalten und man sehen würde, in welche Richtung sich die Sache entwickelt. Ich

stelle aber mit Bedauern fest, dass jedermann hier herausliest, was ihm gerade passt.

Markus Werner hat soeben kritisiert, man sei bezüglich der Prognosen angelogen worden. Prognosen ändern sich. Als Bankier dazu nur Folgendes: Es hat auch niemand gesagt, dass der Dollar wieder auf 1.73 steigt. Der Regierungsrat sagt: Dort, wo ich nicht sicher bin, sage ich noch nichts. Gleichzeitig wird ihm von der linken Seite vorgeworfen, er arbeite unehrlich, weil er jetzt die Fristenablaufsübung mitgeteilt hat. Er hat gesagt, die Frist laufe ab und die Grundeigentümer gebeten, Anwälte einzuschalten. Er wäre nicht verpflichtet gewesen, dieses Schreiben zu verschicken! Der Regierungsrat hat offensiv reagiert und wird auch dafür kritisiert.

Es ist interessant, heute Morgen zuzuhören. Ich stehe dazu, dass wir einen leistungsfähigen Flughafen brauchen. Denken Sie an den Kanton Genf! Als die Swissair die Langstreckenflüge von Genf nach Zürich verlegte, gründete der Kanton Genf eine eigene Fluggesellschaft. In der Zwischenzeit hat er das Geld für die eigene Fluggesellschaft abgeschrieben. Die Genfer haben gewusst, dass sie einen tauglichen Flugverkehr für die wirtschaftliche Entwicklung brauchen. Schauen Sie einmal, wie die wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz verläuft und wie deren Auswirkungen sind! Wir verfügen dank ihr heute wieder über mehr Eigenkapital, wir haben Steuereinnahmen und können unsere Leistungsfähigkeit im Kanton Zürich erhalten.

Die Voten von Susanne Rihs und Hartmuth Attenhofer kann ich zumindest teilweise unterschreiben. Ich stehe dazu: Wir müssen einen möglichst guten Flughafen haben. Er soll so ökologisch wie möglich sein. Das Nachtflugverbot steht nicht zur Diskussion. Ich wehre mich aber dagegen, dass der Eindruck erweckt wird, der Flughafen sei erst vor zwei Jahren gebaut worden und die raumplanerischen Auswirkungen seien eine Überraschung. Das stimmt nun einfach nicht! Wir haben den Entwurf des VIL in der Kommission gesehen und gewusst, was für Auswirkungen es geben kann. Wer behauptet, er hätte nicht gewusst, wie sich dieser Flughafen entwickelt, der lügt.

Solche Interpellationen dienen dazu, klar Farbe zu bekennen; das ist vielleicht wirklich gut. Wir können aber nicht am einen Tag A sagen und am nächsten B. Wir müssen klar dazu stehen, dass wir diesen Flughafen brauchen. Die Interpellationsantwort ist so gut wie möglich. Es ist ziemlich vieles im Fluss und wir werden auch in Zukunft dafür sorgen – auch die Regierung wird dies tun –, dass dieser Flug-

hafen transparent informieren wird und man klar sieht, wohin die Reise geht. Es ist aber nicht statthaft, so zu tun, als hätte man von nichts gewusst. Mir persönlich genügt die Antwort des Regierungsrates. In Zukunft werde ich beim Mitunterzeichnen etwas zurückhaltender sein.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Zusammen mit der SP haben die Grünen bei beiden Flughafenvorlagen immer davon gesprochen, dass man zuerst nach dem Vorsorgeprinzip Rahmenbedingungen bezüglich Umwelt, Lärm, Immissionen und Emissionen definieren sollte, bevor man eine Ausbauvorlage beschliesst und leichtfertig privatisiert. Was haben die Bürgerlichen gemacht? Sie haben beiden Vorlagen in blindem Vertrauen zugestimmt. Sie vertrauten auf Prognosen, die damals schon bezweifelt wurden. Sie kamen mir damals vor wie Karnickel, die sich freiwillig in einen Schlangenkäfig begeben. Sie habe Prognosen von unserer Seite als Horrorszenarien und Schwarzmalerei bezeichnet – heute werden Prognosen, die ich 1994 in der Kommission präsentierte, zu meinem eigenen Erschrecken bereits von der Realität überholt. Ich war zu optimistisch mit meinen Prognosen.

Was hat der Regierungsrat gemacht? Alt Regierungsrat Eric Honegger von der FDP hat immer einseitig die Flughafenlobby vertreten und dank seinem Wohlverhalten sitzt er nun im anderen Boot, das er schon immer vertreten hat. Er wohnt übrigens in Horgen. Regierungsrat Ruedi Jeker will nun auch wohl gefallen und verhält sich bereits im Voraus gehorsam, damit auch er vielleicht einmal ein Pöstchen erhält. Er wohnt noch in Watt. Aber da kann er mit seinem Gehalt ja locker wegziehen, wenn der Lärm in Watt unerträglich wird. Und was tut Regierungsrätin Dorothee Fierz? Sie steckt den Kopf in den Sand und schiebt die Verantwortung auf ihre Regierungskollegen ab, wie Pontius Pilatus das damals getan hat.

Und was machen einige bürgerliche Kantonsräte heute? Damals haben sie geschwiegen und vertraut und heute schreien sie. Sie kommen mir immer noch vor wie Karnickel. Unterdessen sitzen Sie aber in der Schlange drin und schreien im letzten Todeskampf, es müsse etwas passieren! Es ist etwas spät, um zu reagieren.

Reden wir über die Zukunft! Was kommt, ist eigentlich klar: Das Nächste werden neue An- und Abflugrouten im Süden sein. Im Sommer werden diese ausgiebig getestet. Das Glatttal wird davon betrof-

fen sein, übrigens auch Dübendorf. Unser Stadtrat hat das jetzt auch endlich gemerkt; bisher hat man nicht reagiert. Dann wird die Doppelpiste kommen, die es braucht, um dieses Wachstum auffangen zu können. Als Drittes wird selbstverständlich der 24-Stunden-Betrieb eingeführt. Auch das wird heute als Horrorszenario bezeichnet. Wir haben noch ein wenig Spielraum, um hier die letzten Grenzen zu setzen, die es noch zu setzen gibt. Ein Postulat von unserer Seite verlangt, dass ein Nachtflugverbot gesetzlich verankert wird. Es darf nicht sein, dass dieses nur in einer Verordnung geregelt ist. So kann es nämlich mit einem Bundesratsbeschluss an einem Freitagabend geändert werden, wenn das BAZL und die Swissair anrufen und sagen, sie würden gerne ein bisschen mehr fliegen. Hier haben wir noch etwas in den Händen, allerdings ist das leider nicht mehr sehr viel.

Eines schleckt keine Geiss weg: Die Ansprüche der Bevölkerung müssen endlich einmal vor sich selber halt machen. Es kann nicht sein, dass jeder von uns so viel fliegt, wie er will, wohin er will und zu möglichst tiefen Preisen, aber keiner will den Lärm vor seiner Haustüre haben. Das gilt nicht nur für den Flugverkehr, sondern genauso für den motorisierten Privatverkehr. Alle beklagen sich über den zunehmenden Verkehr, den Lärm, die Luftbelastung, aber jeder will davon profitieren. Vor allem bei Ihrer Klientel müssen Sie eine gewisse Konsequenz einführen. Es geht nämlich nicht darum, nichts zu tun, keinen Flughafen und keine Strassen zu haben, sondern darum, ein Mass zu finden, das für die Wirtschaft, das Soziale und die Umwelt verträglich ist. Im Moment interessieren Sie sich überhaupt nicht für die Umwelt. Wahrscheinlich tun Sie das erst, wenn Sie gewisse Dinge vor Ihrer Haustür haben – Barbara Hunziker hat dies etwas weniger nett ausgedrückt.

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Ich wollte nur auf ein Detail des Votums von Martin Vollenwyder eingehen. Sie haben etwas gesagt, von dem Sie froh sein können, dass es Ihr Parteikollege Peter Tschopp aus Genf nicht gehört hat. Sie haben gesagt, in Genf würde man jetzt sehen, was passiert ist, nachdem die Langstreckenflüge nicht mehr in Genf sind, sogar die Privatfluggesellschaft sei eingegangen. Sie haben gewissermassen gesagt, mit der Verlagerung des Hub-Verkehrs nach Zürich hätten wir im Grunde genommen im innerstädtischen Wettkampf – sofern es diesen überhaupt gibt – Standortpolitik betrieben. Ich hoffe nicht, dass dies tatsächlich Ihre Meinung ist, denn sie

wäre sehr gefährlich. Die FDP würde damit die Vorurteile bestätigen, die viele gegen den Entscheid der Swissair bezüglich Wegnahme der Langstreckenflüge von Genf gehabt haben, dass nämlich dadurch die Wirtschaft der Welschschweiz negativ beeinflusst werde. Diese Haltung können wir meiner Ansicht nach nicht einnehmen.

Vielleicht müssten wir in dieser Diskussion sinnvollerweise einmal eruieren, ob ein Hub wirklich der Standortfaktor ist, für den er verkauft wird. Vielleicht liegt nämlich der Hub der Zukunft irgendwo im Ödland oder in einer Wüste und es ist gar nicht mehr entscheidend, dass er in der Nähe eines städtischen Zentrums ist, wie Sie dies meinen. Sie führen aber keine derartige Diskussion. Als freisinnige Wirtschaftspolitiker verknüpfen Sie Standort und Flughafen einfach ideologisch. Sie wissen aber ganz genau, dass sich die Hub-Frage nicht nach Ihren ideologisch-politischen Entwicklungstendenzen entscheidet, sondern nach ökologischen Grundsätzen. Diese sind in der neuen Informations- und Wissensgesellschaft nicht auf Grossstädte abonniert. Vielleicht müssten Sie da auch ein wenig weiterdenken, Martin Vollenwyder.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Es ist so leicht gesagt, Martin Bäumle, die Baudirektorin stecke den Kopf in den Sand und nehme die Ängste, die Bedenken und die Wut der Bevölkerung nicht ernst. Waren Sie am 4. Mai an der Veranstaltung in Embrach? Ich habe Sie nicht gesehen. Ich war dort und habe mich als Baudirektorin dieser Stimmung gestellt. Zweieinhalb Stunden lange habe ich mit der Bevölkerung diskutiert und weiss genau, wo sie der Schuh drückt. Ich werde mich den Problemen, die in den Bereich meiner Direktion gehören, also den Raumplanungsfragen, annehmen – da können Sie sicher sein! Ich bin keine Politikerin, die sich vor den Problemen versteckt, sondern eine, die sich den Problemen stellt.

Ich habe in Embrach hautnah erlebt, wie gross die Unsicherheit und die Verwirrung und vor allem auch der Ärger der Bevölkerung ist, vor allem in raumplanerischen Fragen. Das hat mich beeindruckt. Diese Stimmung kann man aber nicht nur auf die Bevölkerung beschränken, sie ist auch bei den Gemeindevertretern vorhanden und ist identisch mit dem Ärger des Kantons. Gerade in den Raumplanungsfragen haben wir gewaltige Probleme zu lösen. Wir leben seit Jahren mit einer Unsicherheit, die uns in Entwicklungsfragen im Siedlungsgebiet hemmt.

Wo liegt das Problem? Ich habe versucht, eine Antwort zu finden. Das Problem liegt darin, dass der Bund seit Jahren sagt, dass es eine neue Lärmschutzverordnung geben werde, in der er die Grenzwerte neu festlegt. Seit Jahren haben wir alle – die Gemeinden, die privaten Eigentümer und der Kanton – auf diese Verordnung und die Grenzwerte gewartet. Letzten Sommer wurde dann die Vernehmlassung eröffnet. Sie und wir waren verärgert, zu welchem Zeitpunkt dies geschah und mit welcher Frist. Wir hatten dazu kein Mitspracherecht. Da ist es nun verständlich, wenn ich einen Teil der Schuld an den Bund zurückgebe, denn ich bin nicht bereit, diese Schuld auf uns zu nehmen. Wir haben unser Möglichstes getan, um die Vernehmlassungsfrist hinauszuschieben, was uns praktisch nicht gelungen ist. Es ist tatsächlich eine Frechheit für alle Beteiligten, über die Sommerferien eine Vernehmlassung zu einer Verordnung erstellen zu müssen, wenn jedermann weg ist und die Gemeinden in ihrer Vernehmlassungsmöglichkeit reduziert sind.

Der Bund hat die Kurven zu den Grenzwerten nicht mitgeliefert. Die Gemeinden können ja die Auswirkungen einer Lärmschutzverordnung nur erfassen, wenn sie auch die raumplanerischen Konsequenzen auf einer Karte sehen, also die gezeichneten Kurven gemäss der Werte. Es war dann der Kanton, der diese Aufgabe des Bundes innert kürzester Frist und auf eigene Kosten nachvollzog, um den Gemeinden möglichst gute Beurteilungsgrundlagen zur Verfügung zu stellen. Wir haben diese Kurven gezeichnet, wie sie gemäss den Grenzwerten zu erwarten waren. Auf diese Weise war eine Vernehmlassung auf guten Grundlagen möglich.

Im November 1999 kam der Konzessionsentscheid. Für mich persönlich und auch für die Regierung ist es eigentlich nicht nachvollziehbar, dass der Bundesrat eine Konzession erteilt, Lärmkarten genehmigt und dann aber noch sagt: Wir wissen, dass im Frühling alles wieder ändern soll. Diese Parameter, welche die Raumplanung bestimmen, werden nicht durch den Kanton, sondern durch den Bund festgelegt. Die Verwirrung kommt daher, dass wir seit ungefähr drei Jahren immer wieder neue Grenzwerte haben, die irgendwo im luftleeren Raum schweben. Ich verstehe alle Beteiligten, die verunsichert und verärgert sind.

Was habe ich seit der Veranstaltung vom 4. Mai getan? Ich war am 5. Mai in Bern und habe unter anderem auch mit Bundesrat Moritz Leuenberger gesprochen. Es ist dringend notwendig, dass wir im Kanton

Zürich über ein dynamisches Planungsinstrument verfügen. Das heisst: Wenn wir über das Betriebsreglement sprechen, Staatsverhandlungen führen und über alternative An- und Abflugrouten diskutieren, müssen wir immer auch wissen, welche raumplanerischen Konsequenzen dies hat. Der Flughafen Zürich Kloten ist ein nationaler Flughafen und die Entscheidungskompetenzen liegen hauptsächlich beim Bund. Der Bund ist darum auch verpflichtet, den Kanton finanziell zu unterstützen, damit wir diese dynamischen Planungsinstrumente zur Verfügung haben.

Ich werde aber zusätzlich mit den betroffenen Unterlandgemeinden das Gespräch aufnehmen – den entsprechenden Auftrag habe ich bereits erteilt –, damit wir die notwendigen raumplanerischen Massnahmen miteinander diskutieren können. Als Baudirektorin, die für die Raumplanung verantwortlich ist, will ich das Vertrauen der Gemeinden gewinnen und nicht verlieren. Ich weiss, dass sehr vieles zerstört ist. Im Interesse des Kantons und der Unterländer Gemeinden müssen wir uns überlegen, wie wir mit der Situation umgehen. Ich bagatellisiere die Stimmung im Unterland nicht, sondern nehme sie ernst. Der nationale Flughafen Kloten befindet sich aber seit 50 Jahren mitten im Siedlungsgebiet. Wie ausländische Beispiele zeigen, führt das zu Konflikten.

Wir verweigern das Gespräch nicht. Die latenten Vorwürfe, die Regierung achte die Wahrheit nicht, möchte ich mit aller Klarheit zurückweisen. Ich schiebe den Ball nicht meinen Kollegen zu, nehme aber auch nur dort die Verantwortung wahr, wo ich wirklich zuständig bin; das ist auch im Sinne des Kollegialitätsprinzips. Dort, wo die Volkswirtschaftsdirektion zuständig ist, spricht der Volkswirtschaftsdirektor – ich spreche zu meinen Themen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse

- **Kostendeckung der Strassenrechnung durch zusätzliche Mittel aus dem allgemeinen Staatshaushalt**
Motion *Adrian Bergmann (SVP, Meilen)* und *Hans Badertscher (SVP, Seuzach)*
- **Abschaffung der Stipendien an den Hochschulen**

Anfrage *Chantal Galladé (SP, Winterthur)*

– **Prioritätensetzung im Strassenbau**

Anfrage *Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich)*

– **Südfahrt Winterthur**

Anfrage *Hans Fahrni (EVP, Winterthur)*, *Roland Munz (LdU, Zürich)* und *Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil)*

Schluss der Sitzung: 12.15 Uhr

Zürich, den 22. Mai 2000

Die Protokollführerin:

Esther Scalvinoni-Kobe

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 26. Juni 2000.