



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

153. Sitzung, Montag, 2. März 1997, 14.30 Uhr

Vorsitz: *Kurt Schellenberg, 1. Vizepräsident (FDP, Wetzikon)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

4. Randstundenkonzept beim Öffentlichen Verkehr

Dringliche Interpellation Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich) und Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang) vom 29. Januar 1998 (mündlich begründet)
KR-Nr. 34/1998, RRB-Nr. 392/18. Februar 1998 Seite 11222

5. Änderung des Wahlgesetzes (Job-sharing)

Behördeninitiative des Gemeinderates Zürich
(Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 14. August 1996 und geänderter Antrag der Kommission vom 20. November 1997)
3518 a Seite 11252

Verschiedenes Seite 11282

– Fraktionserklärung

- *Peter Förtsch, Grüne, betreffend SAirGroup Seite 11251*

– Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse Seite 11282

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Keine Mitteilungen.

4. Randstundenkonzept beim Öffentlichen Verkehr

Dringliche Interpellation Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich) und Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang) vom 29. Januar 1998 (mündlich begründet)

KR-Nr. 34/1998, RRB-Nr. 392/18. Februar 1998

Fortsetzung der Diskussion

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich möchte im Gegensatz zu Astrid Kugler das Randstundenkonzept nicht in Bausch und Bogen verwerfen, auch wenn es zweifellos Mängel aufweist und drei Alternativen zum Konzept gar nie ernsthaft geprüft worden sind. Es ist keine Überraschung, dass ein Randstundenkonzept ausgearbeitet werden muss. Mich erstaunt höchstens, wie überrascht sich einzelne Parteien und Politiker geben. Dieser Rat hat die Weichen für das Konzept gestellt und klare Vorgaben gemacht, die man in einem Satz zusammenfassen kann: Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) muss mit gleich viel Geld mehr leisten. Das heisst konkret: mehr Marktorientierung. Also sparen, wo die Nachfrage gering ist; verdichten, wo sie gross ist. Das ist im wesentlichen realisiert worden. Es ist aber nicht immer einfach, dieses Ziel zu erreichen. Die Wahl des Verkehrsmittels wird nicht allein durch das Angebot des öffentlichen Verkehrs bestimmt, entscheidend sind bekanntlich die Kosten und die Reisezeit. Letztere hängt unter anderem mit den Strassenkapazitäten zusammen. Ein Beispiel: Ein Meilener, der zum Flughafen fährt, wird bald merken, dass er in Spitzenzeiten mit dem Zug viel schneller ist. Die fehlenden Strassenkapazitäten sind mit ein Faktor für das grosse Nachfragepotential am rechten Zürichseeufer. Dort ist nach sorgfältiger Analyse eine Angebotsverbesserung tatsächlich sinnvoll. Wichtig ist vor allem eine bessere Anbindung des rechten Zürichseeufers an das mittlere Glattal, dem eigentlichen Wachstumsgebiet unseres Kantons. Wenn in dieser Region die Strassenkapazitäten erhöht würden, fiel das Nachfragepotential beim öffentlichen Verkehr sofort zusammen. Dieses Beispiel zeigt, wie unsinnig sektorielle Verkehrspolitik ist, und dass die Verkehrskommission ganzheitlich politisieren sollte.

Weil der ZVV weder Einfluss auf die Benzinpreise noch auf den Strassenbau hat, muss er sich strikt nach der heutigen und der berechenbaren künftigen Verkehrsnachfrage richten, wenn er seine Wirtschaftlichkeit verbessern will. Danach liegt es vielleicht nicht mehr drin, jede halbe Stunde ab 22 Uhr zehn Leute in einem teuren Zug zu transportieren. Es muss aber in Gebieten mit einer grossen Mobilitätsnachfrage möglich

sein, mit einem zusätzlichen Zug einhundert Leute mehr auf den öffentlichen Verkehr zu bringen. Das alles tönt banal, ist aber nicht so einfach. Eine Fahrplanausdünnung kann mit unproduktiven Stillstandszeiten verbunden sein, zum Beispiel im Säuliamt. Das haben wir bereits gehört. Ein Taktbruch ist zudem immer ein schwerwiegender Eingriff in Mobilitätsgewohnheiten der Verkehrsteilnehmer und muss sorgfältig eingeführt werden. Das bedingt bessere Öffentlichkeitsarbeit zusammen mit den betroffenen Regionen. Hier mangelt es beim ZVV. Mindestens zweimal jährlich sollten sich die Exponenten des ZVV den Medien stellen und über die Umsetzung der kantonsrätlichen Grundsätze orientieren.

In Winterthur und Zürich – wie auch in zahlreichen Städten Europas – musste zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs ein Taktbruch eingeführt werden. Als langjähriges Mitglied der Buskommission in Winterthur habe ich erfahren, dass die Ängste vor einem Rückgang der Passagierzahlen bei einem Taktbruch völlig ungerechtfertigt sind. Die Bevölkerung hat eingesehen, dass leere Busse am Abend nicht sehr wirtschaftlich sind, und der Fahrplan wurde wieder mehr konsultiert. Die Passagierzahlen sind deshalb nicht zurückgegangen.

Damit bin ich bei den drei Alternativen zu Teilen des vorliegenden Konzepts. Ich stelle dadurch zahlreiche Vorschläge zur Fahrplanausdünnung nicht in Frage, vor allem, weil wir uns als Kantonsräte nicht auf einer operativen Ebene aufhalten sollten. Meine ergänzenden Vorschläge sind nicht neu und bewegen sich auf einer strategischen Ebene. Erstens: Ich habe die alternativen Betriebsformen erwähnt. Sie finden sich nach anfänglichem Zögern auch in den Grundsätzen. Geschehen ist diesbezüglich aber beinahe nichts. Rufbusse oder Sammeltaxis in Randgebieten und in Randzeiten erfordern früher oder später auch etwas sehr Delikates, nämlich einen Tarifbruch, das heisst, einen Mischtarif zwischen Taxi- und Verbundtarif. Dafür würde eine bessere Leistung geboten, zum Beispiel der Transport bis vor die Haustüre. Es gibt in der Schweiz genügend Beispiele dazu, neuerdings auch in der Region Bern.

Damit bin ich bei der zweiten Forderung: die Ausschreibung öffentlicher Transportleistungen. Warum sollen einzelne Leistungen ab 22 Uhr nicht ausgeschrieben werden? Bevor an eine Fahrplanausdünnung gedacht wird, müssten auch einzelne Bahnlinien in ländlichen Gebieten, zum Beispiel von Winterthur aus, ausgeschrieben werden. Ich bin überzeugt, dass eine Mittelthurgau-Bahn den Betrieb auf der Etwilerlinie mit anderem Rollmaterial günstiger und besser gewährleisten würde. Sie könnte ab dem nächsten Fahrplanwechsel sogar bessere Anschlüsse an die Seelinie bieten. Das würde für den Freizeitverkehr am Sonntag

plötzlich eine unerwartete Attraktivitätssteigerung bedeuten. Zusammen mit der Bahnlinie – das ist ein Novum – müsste auch der Feinverteiler im angrenzenden Gebiet ausgeschrieben werden. Das gleiche Unternehmen könnte so ungeahnte Synergien spielen lassen, zum Beispiel auch Verträge mit Taxihaltern abschliessen.

Damit komme ich zur dritten Alternative, die noch nicht geprüft werden konnte oder wollte. Bevor einzelne Bahnlinien auf Busbetrieb umgestellt werden, müsste ein Betrieb mit günstigerem Rollmaterial gesucht werden: leichte Niederflurtriebwagen. Kolibris und Mirage der SBB lassen keinen günstigen Betrieb zu, allein schon wegen des zusätzlichen Sicherheitsaufwands bei längeren Haltezeiten und der dadurch längeren Umlaufzeiten. Mir ist klar, dass die Doppelstöcker nicht von heute auf morgen ersetzt werden können und immer auf einzelnen S-Bahn-Linien fahren werden. Ich kann mir vorstellen, dass Doppelstöcker zum Beispiel für die S1, S3 und S6 nicht das ideale Rollmaterial darstellen. Auch hier hätte man vorerst anderes Rollmaterial prüfen müssen.

Klar ist, dass ein Busbetrieb ausserhalb der Spitze heute billiger ist als der Bahnbetrieb, wenn die Fixkosten ausser acht gelassen werden. Ich behaupte aber, dass der Wechsel von Bahn- zu Busbetrieb in Randzeiten heimtückischer ist als eine Ausdünnung des Fahrplans, und zwar wegen des Feinverteilers. Was macht der Bahnbenützer, der nach 22 Uhr per Bus in sein Dorf geführt wird, aber sein Velo oder Auto beim Bahnhof stehen hat?

Zum Schluss möchte ich den ZVV betreffend seiner Effizienz in Schutz nehmen. Der ZVV macht seit Jahren vor, wie er mit weniger Verwaltungsaufwand immer grössere Aufgaben bewältigen muss. Eine Abschaffung des ZVV wäre völlig unrealistisch und ein weiteres Auspresen der «Verwaltungszitrone» fahrlässig.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Stellen Sie sich vor, Sie erhalten als Unternehmensleitung vom Verwaltungsrat den Auftrag, die zur Verfügung gestellten Mittel gezielt, effizient und sparsam einzusetzen. Kaum haben Sie das Problem überdacht, die ersten Ideen zu Papier gebracht und die konzeptionelle Arbeit begonnen, werden die Arbeiten durch eine gezielte Indiskretion an die Öffentlichkeit gezerrt. Dies geschieht zur Freude Ihrer Gegner, die so die willkommene Gelegenheit erhalten, eine seriöse Arbeit zu verhindern.

Genau diese Situation haben wir heute. Wir in diesem Haus haben dem ZVV die Grundsätze vorgegeben. Erstens: Die Kostendeckung gemäss dem Jahre 1996 zu belassen, inklusive diese mittelfristig zu verbessern. Zweitens: Die Marktstellung ist im Rahmen der selber erwirtschafteten

Mittel auszubauen. Mit der gezielten Indiskretion haben die bekannten ZVV-Gegner in der Politik und in den Medien die Möglichkeit erhalten, die Kampagne gegen den ZVV weiterzuführen. So diskutieren wir heute den Entwurf eines Randstundenkonzepts, das weder von der Unternehmensleitung des ZVV ausdiskutiert noch genehmigt worden ist. So kann ein Unternehmen, das vor allem im Bereich des Service Public tätig ist, nicht geführt werden. Es sei denn man will, dass es nicht geführt werden kann.

Die Zeiten haben sich geändert. Nach dem grossen Quantensprung mit dem Start der S-Bahn und der Einführung des Verkehrsverbunds ist die Zeit der grossen Wachstumssprünge vorbei. Gefordert ist jetzt ein nachfrageorientiertes Finetuning mit Leistungsausbauten, aber auch mit Korrekturen dort, wo keine Nachfrage besteht.

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr nennt zwei hauptsächliche Ziele: Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit. Der Verkehrsverbund und die Verkehrsunternehmen haben in der Vergangenheit bewiesen, dass sie den Willen und die Kompetenz haben, diesen grundlegenden Zielen stetig näherzukommen. Wenn der öffentliche Orts- und Regionalverkehr im Kanton Zürich zu den weltbesten gehört, haben vor allem zwei Bedingungen dazu geführt: eine konsequente Förderungspolitik der öffentlichen Hand und die unternehmerische Kompetenz der Leistungsträger.

Ich gehe davon aus, dass diese Erfolgsgeschichte weitergeschrieben werden soll. Das geht aber nur, wenn die geänderten Rahmenbedingungen berücksichtigt werden. Förderung des öffentlichen Verkehrs bedeutet heute nicht mehr, dass nichts in Frage gestellt und allen Begehren um jeden Preis nachgegeben werden darf. Die Knappheit der finanziellen Mittel ist offensichtlich, und das Sparprogramm des Bundes für den Regionalverkehr steht uns als Herausforderung noch bevor. Das Beharren auf den Schönwetterstrategien der achtziger Jahre wäre unverantwortlich. Mit der Umstellung auf eine allwettertaugliche Strategie geht der Zürcher Verkehrsverbund den richtigen Weg. Im Mai des letzten Jahres haben wir mit der Verabschiedung der Grundsätze diesen geänderten Rahmenbedingungen Rechnung getragen. Wir, und nicht der ZVV, haben mit grosser Mehrheit festgelegt, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs weiter ausgebaut werden soll, dass aber die Mittel dafür zuerst erwirtschaftet werden müssen, da die Finanzen nicht zusätzlich belastet werden können. Zudem sollen die Massnahmen zur Effizienzverbesserung weiterverfolgt und diejenigen zur Verbesserung der Effektivität ergriffen werden.

Massnahmen für die S-Bahn in den Randstunden, die heute für eine grosse Diskussion sorgen, sind bereits in den Grundsätzen des Kan-

tonsrates aus dem Jahre 1995 vorgesehen. Praktisch alle Verkehrsunternehmen des Zürcher Verkehrsverbunds verfügen bereits über Randstundenfahrpläne, ohne dass dies bisher zur Diskussion Anlass gegeben hätte. Es nimmt zum Beispiel niemand Anstoss daran, dass die Sihltalbahn abends weniger dicht fährt als tagsüber.

Die Regierung hat in ihrer Antwort klar zum Ausdruck gebracht, dass in der Regel bestehende halbstündige Verbindungen aufrechterhalten werden. So kann auch davon ausgegangen werden, dass nur Korridore betroffen sind, die über mehrere S-Bahn-Linien verfügen. Wo ist der Leistungsabbau, der zu einem grossen Fahrgastverlust führen soll, wenn abends von einer Station nur drei statt vier Züge verkehren?

Als Mitglied der Verkehrskommission habe ich mich immer wieder überzeugen können, dass der Verkehrsverbund mit Nachdruck und Kompetenz an der Umsetzung unserer Strategien arbeitet. Das ist um einiges schwieriger, als es uns die zahlreichen ZVV-Gegner glauben machen wollen, wie zum Beispiel der geniale Planer, der mit einem Bleistiftstrich die Kilometerkosten für S-Bahn-Züge einfach von 25 auf 15 Franken reduziert.

Ich behaupte nicht, dass der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich perfekt ist und dass der ZVV fehlerlos arbeitet. Das System braucht Veränderungen und Innovationen. Aber diese müssen sich an den gegebenen Rahmenbedingungen ausrichten und nicht an utopischen Forderungen und Wünschen, die negieren, dass auch für den öffentlichen Verkehr Grenzen des Wachstums gelten.

Ich bin für die Kontrollfunktion des Parlaments und glaube auch manchmal an den Nutzen von politischen Debatten. Aber polemische Kampagnen, mit denen ein ganzes Unternehmen und dessen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter diskreditiert werden, sind destruktiv und kontraproduktiv. Die Bevölkerung von Zürich will keine leeren Züge, die nur Licht und Raum transportieren. Sie will die Züge dann, wenn die Menschen transportiert werden wollen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Dem öffentlichen Verkehr bläst der Wind ins Gesicht. Auch er muss sich den neuen Gegebenheiten anpassen. Gegenwind ist in diesem Sinne sicher unangenehm, er hat aber eine weitere Funktion. Gegenwind erfrischt und bringt hie und da neue Leistungen hervor, die vielleicht besser sind als die alten.

Man kann sich die Frage stellen, ob mit der Dringlichen Interpellation aus diesem Gegenwind ein Rückenwind gemacht werden soll. Wenn ich die einzelnen Fragen lese, habe ich doch ein bisschen meine Zweifel daran. Sicher, die Fragen der Interpellation können gestellt werden.

Allerdings ist die Beantwortung verschiedener Fragen im voraus klar gewesen. Ich bedaure, dass in dieser Interpellation das Aufbaukonzept an der rechten Zürichsee-Linie mit diesem Randstundenkonzept vermischt wird. Ebenso bedaure ich, dass einzelne Verkehrskonferenzen gesagt haben, wegen ihren Reduktionen müsse nun am rechten Zürichseeufer ausgebaut werden. Dies stimmt nicht. Am rechten Zürichseeufer besteht seit 1968 Nachholbedarf, und es gilt, diesen auszufüllen.

Wir im Kantonsrat haben die Grundsätze für den öffentlichen Verkehr selber aufgestellt. Wir haben die Fragen eins und zwei am 26. Mai 1997 bereits beantwortet. Beide Fragen hätten in dieser Interpellation nicht mehr gestellt werden sollen.

Ich erinnere aber daran, dass es heisst, die Mittel seien durch eine verbesserte Anpassung des Angebots an die Nachfrage zu erwirtschaften. Mit andern Worten – und diese Worte wollen sich bitte diejenigen, die die Interpellation unterstützen, auf der Zunge zergehen lassen –: Dort, wo die Nachfrage schlecht ist, ist das Angebot anzupassen. Tatsächlich ist leider die Nachfrage an verschiedenen Orten schlecht, aber nicht in der von mir betroffenen Region. Es sind immer die andern, die sparen müssen. Die Aufgabe des Verkehrsverbunds ist nicht einfach, hier eine Sparvariante zu finden, die allen entgegenkommt.

Kehren wir zu den vom Kantonsrat beschlossenen Grundsätzen zurück. Die Grundsätze der Angebotsgestaltung stellen einen Kompromiss dar. Die Frage stand im Raum, die Aufwendungen des ZVV um 5 Prozent zu kürzen. Wenn dies angewandt worden wäre, könnten wir sagen, abends sei ein Kahlschlag im Bereich des öffentlichen Verkehrs betrieben worden. Nein, der Kantonsrat hat hier eine weise Lösung getroffen. Er wollte dazu beitragen, dass das bestehende Angebot mehr oder weniger aufrechterhalten bleibt.

Bei den Fragen drei und vier wird in laufende Verfahren eingegriffen. Das Randstundenkonzept ist erst in Ansätzen zur Kenntnis gebracht worden. Verschiedene in der Interpellation aufgeworfene Fragen sind bereits überholt und beantwortet worden. Beispielsweise die Frage der S8, die nur bis Wädenswil verkehren sollte, hat sich in der Zwischenzeit aufgelöst.

Wir sollten also zuerst die Fachleute ihre Arbeit machen lassen. Ich kann Ihnen sagen, dass sich auch die Regionalen Verkehrskonferenzen dafür einsetzen werden, die Angebote – wo immer möglich – beibehalten zu können. Klappt es dann immer noch nicht, haben wir als Parlamentarier die Möglichkeit, mit Vorstössen nachzuhelfen. Ich für meinen Teil werde dies tun, wenn ich von Verschlechterungen erfahre, die untragbar sind – gruppengerechtes Verhalten hin oder her.

Immerhin können wir aus der Interpellationsantwort zur Kenntnis nehmen, dass als Folge der Verwirklichung des Randstundenkonzepts mit Einnahmenausfällen von 0,5 Millionen Franken gerechnet werden muss. Dies stellt 0,14 Prozent der gesamten Einnahmen dar. Allerdings, hier möchte ich warnen, könnte sich dieser Betrag leicht verdoppeln, wenn gewisse Verbindungen verschlechtert werden. Wenn eine Verbindung einmal schlecht ist, nimmt man das zur Kenntnis, zieht die Konsequenzen, steigt ins Auto und wird das immer wieder tun. So können diese 0,14 Prozent durchaus einen Multiplikationsfaktor beinhalten, den es zu vermeiden gilt.

Erlauben Sie mir noch einige Worte zum vorgesehenen Angebot am rechten Zürichseeufer. Wie ich erwähnt habe, besteht dort seit 1968 ein Nachholbedarf. Wir haben 1989 eine zweite Teilergänzung zur S-Bahn beschlossen. Damals hat man der Bevölkerung am rechten Zürichseeufer versprochen, dass die Verbindungen dort verbessert und Schnellzüge eingeführt werden. Man soll auch von Rapperswil oder von Stäfa aus schnell nach Zürich fahren können. Entsprechende Konzepte liegen schon seit längerer Zeit auf dem Tisch des Hauses. Heute höre ich, dass diese Verbesserungen von niemandem gewünscht werden. 1989 habe ich nichts von einer derartigen Opposition gehört. Das kann wohl nicht Ihr Ernst sein! Überall, wo Verbesserungen gemacht worden sind, sei es am linken Zürichseeufer mit den Schnellzugshalten in Thalwil und in Wädenswil oder sei es mit dem Viertelstundentakt im Limmattal, sind markante Frequenzzuwächse verzeichnet worden. Die Leute sind freiwillig auf das öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen. Ausgerechnet Leute, welche den Umweltschutzgedanken hochhalten, stimmen nun in den Chor derjenigen ein, die gegen eine Verbesserung am rechten Zürichseeufer sind. Ich begreife das nicht.

Mir bereitet noch etwas anderes Mühe. 50 Millionen Franken hat der Ausbau der rechten Zürichsee-Linie im Rahmen der zweiten Teilergänzung gekostet. Zum Teil ist das Geld auch dem Gewerbe in diesen einzelnen Zürichsee-Gemeinden zugute gekommen. Dieses Geld ist ausgegeben worden. Nun soll nicht ausgebaut werden. Es sollen keine zusätzlichen Züge geführt werden. Hat man dann 50 Millionen Franken einfach in den Sand gebaut? Sind wir so blöd? Soll auf diese Weise der öffentliche Verkehr gefördert werden? Ich möchte nur so viel sagen: Das Konzept am rechten Zürichseeufer ist verbessert worden. Der neueste Vorschlag mit der durchgehenden S16 von Stäfa zum Flughafen, der schnellen S7 von Rapperswil nach Winterthur und der von Tiefenbrunnen nach Meilen verlängerten S6 darf durchaus als attraktiv bezeichnet werden. Wird aber der Viertelstundentakt beispielsweise am unteren Zürichseeufer nicht eingeführt, dann Astrid Kugler, werden

tatsächlich diese teuren S-Bahn-Kompositionen in Tiefenbrunnen nutzlos herumstehen. Das wollen Sie? Ich verstehe das nicht. Schuld daran ist dann aber nicht der ZVV, sondern schuld sind insbesondere die Gemeindebehörden, welche das Geld für einen attraktiven öffentlichen Verkehr in ihrer Gemeinde reut. Das muss einmal mit aller Deutlichkeit gesagt werden.

Im Knonaueramt kann die Dringliche Interpellation bereits einen positiven Punkt verbuchen. In bezug auf Angebotskürzungen kann Entwarnung gegeben werden. Der Regierungsrat erwähnt ausdrücklich, dass der Halbstundentakt für die S9 zwischen Affoltern a. A. und Zug beibehalten wird.

Die Frage der Wendezeiten der S-Bahn-Kompositionen ist auf befriedigende Art und Weise beantwortet worden. Diese Züge stehen je nach Linie zwischen 17 und 21 Minuten – mit der berühmten Ausnahme von Tiefenbrunnen – auf den Bahnhöfen herum. Gerade diese Zeiten braucht es aber auch, um allfällige Verspätungen aufzufangen. Wenn einmal eine Verspätung eingetreten ist, muss irgendwo eine Pufferzeit dasein, um diese wieder aufzuheben.

Was die Frage der ach so teuren Doppelstock-Pendelkompositionen betrifft, hört man immer wieder, man solle kostengünstigeres Material einsetzen, das man aus der Umgebung abziehen könne. Dieses Material wird in der Umgebung am Tag und am Abend gebraucht. Denken Sie, es sei solidarisch, wenn beispielsweise aus dem Fricktal diese Kompositionen abgezogen werden, damit abends der S-Bahn-Verkehr mit sogenannten billigeren Kompositionen durchgeführt werden kann?

Trotzdem sind hier Lösungen absolut möglich. Sie könnten auch im Einvernehmen mit den SBB gesucht und gefunden werden. Es ist zu beanstanden, dass die Berechnung von Zugskilometern auf einem Bruttopreis basiert, der demjenigen eines vollbesetzten Zugs entspricht und in dem erst noch Abschreibungen und sämtliche Nebenkosten inbegriffen sind. Ich weiss, dass es Grenzkosten gibt und dass diese Züge billiger verrechnet werden könnten. Es gilt, diese Möglichkeit zu nutzen. (Die Redezeit ist abgelaufen).

Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur): Nach diesen emotionsgeladenen Voten, die direkt personifiziert worden sind, versuche ich wieder, etwas auf die sachliche Ebene zu kommen.

Die Züge müssen billiger werden, wenn der öffentliche Verkehr eine gesicherte Zukunft haben soll. Zumindest hier kann ich den Argumenten des Regierungsrates folgen. Hingegen suche ich in jeder regierungsrätlichen Antwort erfolglos nach arbeitspolitischen Argumenten für

einen kostengünstigeren öffentlichen Verkehr. Darauf will ich im folgenden eingehen.

Ich stelle eine Behauptung auf: Stillstandszeiten, wie sie auch im Bericht erwähnt werden, sind ein organisiertes «Leuteverstecken». Sie werden bewusst in Kauf genommen. Warum?

Tatsache eins: Seit mehreren Jahren gibt es überzählige Streckenlokführer. In Winterthur zum Beispiel sollen es 40 Streckenlokführer zu viel sein. Auch wenn sie keine Arbeit haben, stempeln sie nicht, sondern sie erhalten den vollen Lohn. Rechne!

Tatsache zwei: Stillstandszeiten fallen bei Streckenlokführern lohnmäßig viel höher ins Gewicht als sie es bei günstigeren Arbeitskräften täten. Eine Klammerbemerkung: Ein Streckenlokführer fährt Personenzüge, ein Rangierlokführer fährt alle Zugskompositionen aber ohne Reisende. Der Gehaltsunterschied beträgt etwa 1000 Franken im Monat. Warum wirken ZVV und der Regierungsrat nicht darauf hin, dass eine neue Stufe zwischen dem Strecken- und dem Rangierlokführer kreiert wird? Regionallokführer oder -führerin hiesse die neue Kreation, mit der sofort geringere Personalkosten anfallen würden. Genau das machte nämlich die Mittelthurgau-Bahn. Sie schulte SBB-Rangierlokführer auf Regionallokführer um, und dies erst noch finanziell äusserst vorteilhaft. Die SBB hatte nämlich bereits die Grundausbildung bezahlt. Die Mittelthurgau-Bahn musste nur für die Umschulung aufkommen. Rechne!

Tatsache drei: Berufsleute, die überzählig werden, müssen sich in allen anderen Berufen umschulen lassen. Umgeschulte Leute, auch umgeschulte Lokführer, arbeiten, weil sie wieder beansprucht werden, bestimmt motivierter als solche, die ihre Zeit mit Stillstehen totschiessen müssen.

So gesehen muss also der Halbstundentakt auch aus arbeitspolitischen Gründen unbedingt die Regel werden, und dies ohne Ausnahme. Rechne!

Astrid Kugler hat in ihren Vorstössen die Stillstandszeiten aufgelistet. Unter finanziellen Gesichtspunkten muss uns das doch erschrecken. Das können und dürfen wir uns nicht länger leisten. Ich frage aufgrund meines Wissens auch, wie verlässlich die Regierungsratsantwort diesbezüglich ist, wenn sie mit keinem Wort auf die Personalkosten eingeht. Unter diesen Voraussetzungen muss meine Behauptung, Stillstandszeiten seien ein organisiertes «Leuteverstecken», erst widerlegt werden.

Lassen Sie mich abschliessend neben den arbeitspolitischen Fragen noch eine weitere Frage in den Raum stellen. Der Vergleich des Verkehrsvolumens am rechten Zürichseeufer mit jenem des Korridors

Winterthur–Schaffhausen zeigt folgendes: Am Zürichsee ist das Verhältnis motorisierter Verkehr zu öffentlichem Verkehr 1:1, im Korridor Winterthur–Schaffhausen aber 5:1. Das heisst nichts anderes, als dass im nördlichen Kantonsgebiet ein riesiges Marktpotential vorhanden ist. Diesbezüglich meine ich, dass Kurt Schreiber unrecht hat, wenn er sagt: «Wo die Nachfrage schlecht ist, ist auch das Angebot anzupassen.» Hier im nördlichen Kanton müsste doch das Gegenteil passieren. Das Marktpotential müsste ausgeschöpft und die Nachfrage gefördert werden zu Gunsten einer Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene und zu Gunsten von Verbesserungen des Angebots des öffentlichen Verkehrs im Halbstundentakt. Dies sollte so schnell wie möglich geschehen. Trotzdem findet es der Regierungsrat gerechtfertigt, am Zürichsee zehn Millionen Franken für eine Angebotsverbesserung auszugeben. Frage an Regierungsrat Ernst Homberger: Erlauben Sie, aber wo bleibt da die Logik?

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Verkehr, in welcher Spielart auch immer, ist offensichtlich ein Reizthema, ein «Emothema», wie es neuerdings heisst. Esther Zumbrunn hat auch diesen Eindruck. Dies ist nicht verwunderlich, denn es geht um die Bewegung, um Form und Mittel, womit wir Menschen uns bewegen können, sollen oder wollen, und darum, was getan werden muss, damit wir es in möglichst sinnvoller Weise tun können. Wenn angeblich oder wirklich Beschränkungen auferlegt werden oder auferlegt werden müssen, dann gehen Emotionen hoch. Dies um so mehr, wenn sie vermehrte Bewegungsmöglichkeiten für die einen, eingeschränktere Bewegungsmöglichkeiten für die andern zur Folge haben könnten.

Die Diskussion um das Randstundenkonzept der S-Bahn zeigt dies. Sie ist inner- und ausserhalb des Rates ausführlich geführt worden oder wird noch geführt. Vorschläge, wie die Angebote der S-Bahn kostengünstiger und anders produziert werden könnten, gibt es zuhauf. Das ist gut so. Offensichtlich ist aber, dass es keine Patentlösungen gibt, aber sicher optimale Lösungen. Um diese zu finden, kann nicht dogmatisch starr an einmal gesetzten Zielvorgaben oder -vorstellungen, aber auch nicht an einmal skizzierten Strategien und schon gar nicht an ganz bestimmten Massnahmen festgehalten werden. Sonst gerät Verkehrspolitik zur Verkehrsreligion. Das gilt generell, ich nehme keine bestimmte Institution heraus. Das trifft auch auf diejenigen zu – wer immer das auch ist –, die Vorschläge unterbreiten und meist den Anspruch erheben, dass sie die einzig richtige Lösung hätten. Ein solch dogmatisches Beharren oder eine Fixierung auf bestimmte Lösungen liegt sicher nicht im vielfältigen Interesse der Bevölkerung und der Fahrgäste im Kanton

Zürich. Es verbietet sich auch, das Augenmerk eingeeengt auf sogenannte starke Marktpotentiale – was immer das auch heissen soll – zu richten und die Schwächeren zu vernachlässigen. Dies würde über kurz oder lang zur Anarchisierung des öffentlichen Verkehrssystems führen, wie wir das auch in Amerika oder in jüngster Vergangenheit aus England kennen. Dialog ist also gefordert und eine intensive Auseinandersetzung mit möglichen Lösungen, dies vor allem und hauptsächlich bei den Regionalen Fahrplankonferenzen. Dafür sind sie nämlich da.

Ich gebe Ihnen einige nicht allzu detaillierte Anmerkungen zur Antwort der Regierung, da ja hier keine Fahrplankonferenz abgehalten werden soll.

Zu den strategischen Grundlagen: Im Prinzip ist es richtig, dass Mehrleistungen innerhalb des S-Bahn-Systems kompensiert werden sollen. Wenn dies allerdings nur und ausschliesslich so geht, indem man Angebotsreduktionen vornimmt, muss letztlich auf solche Mehrleistungen verzichtet werden, bis eine andere Finanzierung gefunden wird. Keinesfalls aber dürfen Leistungen anderer Verkehrsunternehmen, also Nicht-S-Bahn-Unternehmen, zu S-Bahn-Unternehmen umgelegt werden.

Zum rechten Ufer: Nachholbedarf ist anzuerkennen. Das ist schon angedeutet worden. Wie am linken Ufer oder im Glattal sind schnelle S-Bahn-Linien tagsüber sicher sinnvoll. Andererseits können, wenn es ums Optimieren oder um die Gleichbehandlung geht, auch die bestehenden schnellen S-Bahn-Linien kein Tabu sein. Die parallelen normalen S-Bahn-Linien sind abends wesentlich schneller, wenn man sie schneller sein lässt. Die starren Abfahrtszeiten, wie sie jetzt in den Fahrplänen gelten, müssen flexibilisiert werden, können und dürfen, um die überlangen Aufenthaltszeiten an den Bahnhöfen, wie sie abends und tagsüber feststellbar sind, reduzieren zu können. Solche Konzepte haben zum Beispiel die SZU oder auch diejenigen Verkehrsbetriebe, die abends im Randstundenkonzept mit andern Zeiten arbeiten. Das sollte generell auch bei der S-Bahn möglich sein.

Das Konzept rechtes Ufer zeigt auch, dass Hauptverkehrsleistungen, also Spitzenleistungen, die teuersten Leistungen sind, nicht etwa die Randstundenleistungen. Die Wirtschaftlichkeit kann gefährdet werden. Das Absinken des Kostendeckungsgrads von 65 auf 45 Prozent am rechten Ufer veranschaulicht dies. Er liegt sogar unter dem Durchschnitt des ZVV. Wenn dem so ist, muss das Konzept ernsthaft überprüft werden, oder die Randbedingungen, das heisst der Rahmenkredit, müssten überdacht werden. Die Bewegung der Nachfrage kann nur gelingen, wenn der Feinverteiler, also die Ortsbusse, auf jeden S-Bahn-Zug Anschluss haben.

Zum Randstundenkonzept: Grundsätzlich richtig ist, dass die betriebswirtschaftliche Optimierung des S-Bahn-Angebots innerhalb des S-Bahn-Systems stattfindet – wie ich schon angedeutet habe, steht es dort auch – und dass nicht etwa Leistungen von andern Verkehrsunternehmen auf das S-Bahn-System übertragen werden. Das Sparpotential von zehn Millionen Franken ist gemessen am Gesamtaufwand relativ bescheiden. Es entspricht fünf Prozent. In der mathematischen Statistik würde man dies noch in den Bereich der Irrtumswahrscheinlichkeit legen. Wenn die Einsparungen aus sogenannten Angebotsstraffungen in Randregionen und -stunden nur daraus resultieren sollen, wären sie ganz und gar nicht legitimiert. Der Schaden, den man anrichtet, wäre irreparabel. Es ist anzuzweifeln, ob die 0,5 Millionen Franken Ertrags-einbussen tatsächlich so klein sind. Die Stammkunden des Hauptverkehrs – das ist zu befürchten – würden nämlich abwandern. Der Bericht des Regierungsrates liefert den Beweis. Wenn im Knonaueramt Nachfragesteigerungen in den Randverkehrsstunden auf Angebotsverbesserungen in den Hauptverkehrszeiten zurückgeführt werden, gilt sicher auch der Umkehrschluss, dass die Fahrgäste wieder abwandern, wenn das gewohnte Angebot abends fehlt oder verschwindet. Es ist ein negativer Schneeballeffekt zu befürchten. Die Chance, lange Stillstandszeiten durch Fahrplanverdichtungen für den Halbstundentakt in Randstunden kostenneutral nutzen zu können, erhöht sich, wenn gleichzeitig kürzere Reisezeiten für die S-Bahn vorgegeben werden können, also die Haltezeiten verkürzt werden. Dies geht nur, wenn man nicht starr und dogmatisch am Abfahrtschema festhält. Das machen andere Verkehrsbetriebe auch.

Zum Rollmaterialeinsatz: Die Absicht ist zu prüfen, während verkehrsschwachen Zeiten auch kostengünstigere Busse statt Bahnkurse einzusetzen, wenn man den 30-Minuten-Takt realisieren will. Die Busse sind bei den PTT, den VBZ, den Verkehrsbetrieben Zürcher Oberland (VZO) und den Winterthurer Verkehrsbetrieben vorhanden. Es erscheint plausibel, dass damit noch bessere und sicherere Bedienungen zu Spätstunden möglich sind. Die Bedienung im oberen Tösstal und auch das Nachtbuskonzept, das bis nachts um zwei Uhr existiert und bis weit in die Region hinaus funktioniert, zeigen das.

Die laufende, langfristige finanzielle Entwicklung des ZVV zeigt mit einprägsamer Deutlichkeit, dass Einsparungen bei den übrigen Verkehrsunternehmen des Verbunds vorgenommen und sie gegenüber der S-Bahn benachteiligt werden. Die Leistungsentgelte werden bis 2003 markant reduziert, während bei der S-Bahn die Kostenunterdeckung konstant behalten bleibt. Damit werden dem ÖV-Baum aber lebens-

wichtige Blätter und feine Zweige abgeschnitten. Der Stamm S-Bahn wird so austrocknen.

Zu den gesagten Forderungen, wie sie sich für die SP stellen: Nach wie vor muss in der Verkehrspolitik die Förderung und der gezielte Ausbau des öffentlichen Verkehrs Priorität haben. Die Grundsätze zur mittelfristigen Angebotsentwicklung und der Rahmenkredit sind auf ihre Verträglichkeit mit dieser Maxime zu überprüfen. Der Rahmenkredit für die Kostenunterdeckung ist real auf dem Niveau von 1996 mit 550 Millionen Franken zu plafonieren. Das Leistungsentgelt für die übrigen Verkehrsunternehmen darf sich gegenüber der S-Bahn nicht weiter verschlechtern. Das Sparziel 2003 von 469 Millionen Franken ist kritisch zu hinterfragen. Es ist ein Gesamtarbeitsvertrag für das Personal sämtlicher Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet anzustreben, um zu verhindern, dass Einsparungen von Produktionskosten zu Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen bei einzelnen Verkehrsbetrieben führen können. (Die Redezeit ist abgelaufen).

Thomas Dähler (FDP, Zürich): Die Antwort des Regierungsrates auf die Interpellation befriedigt mich weitgehend. Sie ist informativ, interessant und so weit ich das beurteilen kann, sind die Fakten, die aufgetischt werden, auch plausibel.

Mich stört aber der Geist, der aus dieser Interpellationsantwort strömt. Die Antwort des Regierungsrates zeigt meines Erachtens, dass der Verkehrsverbund, den ich der Urheberschaft dieser Antwort bezichtige, das Prinzip des öffentlichen Verkehrs nicht begriffen hat. Marketingkonzepte, wie sie für Zahnpasta oder Importbier gelten, sind nicht beliebig auf öffentliche Dienstleistungen, wie Mobilität, Gerechtigkeit oder soziale Sicherheit übertragbar. Diese Rechnung geht nicht auf. Die jungen und wenig praktisch erfahrenen Ökonomen des Zürcher Verkehrsverbunds spitzen ihren Bleistift und zeigen, was sie an der Hochschule gelernt haben. Sie zählen 50 und 50 zusammen und kommen zu folgendem Schluss:

Erstens: Der öffentliche Verkehr produziert 50 Prozent ungedeckte Kosten.

Zweitens: Weil er nicht in die Gewinnzone zu bringen ist, hat der öffentliche Verkehr wirtschaftlich gesehen keine Daseinsberechtigung und ist somit langfristig abzuschaffen.

Diese Rechnung stimmt nicht. Gemäss Budget ZVV 1997 bis 1999 produziert der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich jährliche Kosten von fast 700 Millionen Franken. Er nimmt von den Konsumenten seines Produkts 323 Millionen Franken ein. Es entsteht ein Defizit von 367

Millionen Franken, also 53 Prozent. Das ist natürlich traurig. Aber es ist nicht so schlimm, weil es gut verlorenes Geld ist. (Heiterkeit). Günstiger als mit diesen 367 Millionen Franken kann sich der Kanton Zürich seine Lebensfähigkeit gar nicht erkaufen.

Täglich pendeln etwa 180'000 Personen nach Zürich, 80'000 mit dem Auto, 100'000 mit dem öffentlichen Verkehr. Solange wir noch nicht alle Internet-Homeworker sind – das wird noch eine Weile dauern –, bleibt dies eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Wenn der Kanton Zürich die Hälfte dieses Defizits übernimmt – die andere Hälfte tragen die Gemeinden, vor allem die Stadt Zürich, das ist hier aber nicht das Thema –, dann unterstützt er jeden dieser 100'000 ÖV-Pendler mit 1800 Franken pro Jahr. Nehmen wir an, der Kanton habe von dieser Misswirtschaft genug und ziehe sich aus dem öffentlichen Verkehr zurück, dann wird die Hälfte der ÖV-Pendler auf das Auto umsteigen, also 50'000. Weil diese Autofahrer vernünftig sind und jeweils ihren Nachbarn mitnehmen, sind das nur 25'000 zusätzliche Pendelfahrten pro Tag. Verteilt auf die drei Spitzenstunden von morgens sechs bis morgens neun Uhr – grosszügig gerechnet – sind das 8000 Fahrzeuge pro Stunde, was etwa sieben Autobahnspuren entspricht, nicht auf der gleichen Achse, sondern schön verteilt. Sieben Autobahnspuren auf einer Länge von 25 Kilometern ergibt Erstellungskosten von fünf Milliarden Franken. Bei einer Annuität von acht Prozent sind dies Folgekosten von jährlich 400 Millionen Franken. Umgesetzt auf diese 50'000 zusätzlichen Autopendler ergibt das 8000 Franken pro Jahr. Der öffentliche Verkehr offeriert diese Mobilität nicht für 8000 und nicht für 5000, sondern für 1800 Franken pro Jahr. Abgesehen davon müssten Parkhäuser erstellt werden, die für 25'000 PW etwa gleich viel Raumkubatur benötigen wie 25'000 Arbeitsplätze. Nur tragen diese Parkplätze im Gegensatz zu den Arbeitsplätzen wirtschaftlich nichts zur Wertschöpfung bei.

Hören wir also auf, beim öffentlichen Verkehr «Erbsli» zu zählen. Mit einer grosszügigen Politik beim öffentlichen Verkehr tragen wir das Unsere zur Regenerierung der Konjunktur bei. Kleinlichkeit lohnt sich hier nicht.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Sie werden nicht verwundert sein, dass ich nicht haargenau die gleiche Meinung habe wie Thomas Dähler. Aber ich hoffe, dass der ZVV das Geld immer noch optimal verliert.

Das Randstundenkonzept finde ich deshalb gut, weil durch dieses Konzept unendlich viele Ideen daliegen, wie man im Zürcher Verkehrsverbund optimaler mit dem Geld umgehen könnte. Sie haben auch hier

wieder gute Vorschläge gehört. In der Neuen Zürcher Zeitung lesen Sie Ideen von Vereinigung von Zügen, von Trennen von Zügen und wie man noch sinnvoller und rationeller umgehen könnte. Es werden plötzlich zwölf einheitliche Kompositionen abgebildet und es wird geschrieben, für die Randstunden würden auch zwei Einheiten reichen.

Ich hoffe, dass wir mit dem Randstundenkonzept das wahre Problem lösen können, nämlich die hohen Kosten im Zürcher Verkehrsverbund. Was haben wir als Randgemeinde beispielsweise, die besonders auf den öffentlichen Verkehr angewiesen ist, heute vom Zürcher Verkehrsverbund erhalten? Dreimal höhere Kosten! Früher wendeten wir für den öffentlichen Verkehr 260'000 Franken auf, heute betragen diese Kosten 830'000 Franken, mit dem Resultat, dass das Schiff nicht mehr von Richterswil wegfährt, weil es vom nächsten Verkehrsknotenpunkt weggeht. Für eine halbe Million Franken mehr fahren heute von unserer Gemeinde drei Züge, einer mehr als früher, zwei wohlverstanden – das finde sogar ich gut – im Halbstundentakt. Der dritte Zug dient zur Beschleunigung der oberen Seegemeinden. Wie Sie wissen, gehören diese Gemeinden nicht mehr in unseren Kanton. Für uns beträgt diese Beschleunigung genau sechs Minuten. Wir brauchen also diesen dritten Zug in Randstunden sicher nicht. Ob wir ihn überhaupt brauchen oder ob ihn unsere Nachbarn brauchen, das wäre zu klären. Auf jeden Fall habe ich manchmal den Eindruck, dass sich der Zürcher Verkehrsverbund die grösste Mühe gibt, alle diese Leute, die es sich aus steuertechnischen Gründen nicht mehr leisten können in unserem Kanton zu wohnen, möglichst schnell und günstig wieder an ihren Arbeitsplatz in Zürich zu bringen. Ich möchte Ihnen nicht vorschlagen, die S-Bahn in Richterswil zu wenden, aber vielleicht sollten die Kosten tatsächlich denen verrechnet werden, die diese S-Bahn auch an den Grenzen brauchen.

Ich bin nicht nur für ein Randstundenkonzept. Ich hoffe auch, dass dadurch die dringend notwendigen Probleme im Grenzbereich des Kantons ins Zentrum der Kostenanalyse des Zürcher Verkehrsverbunds rücken. Ich bin mir bewusst, dass gute unternehmerische und wirtschaftliche Ideen nicht immer die Zustimmung von allen brauchen. Das sehen Sie auch bei der Swissair. Ich weiss aber, dass dem Zürcher Verkehrsverbund genügend Geld zur Verfügung steht, um diese Randstundenprobleme zu lösen. Dazu braucht es vielleicht neben dem Randstundenkonzept auch ein gutes unternehmerisches Konzept für den ZVV.

Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf): Das neue Randstundenkonzept des ZVV mit dem Verzicht auf den Halbstundentakt auf einigen Streckenabschnitten würde zu einer massiven Verschlechterung des

Fahrplanangebots für ganze Regionen führen. Von einer strategischen Planung mit Vorbildcharakter, wie der ZVV dies sieht, kann überhaupt nicht die Rede sein. Die kostenneutral durchzuführende Angebotsumlagerung kommt vielmehr einem Schlag gegen die verkehrspolitischen Grundsätze der Zürcher S-Bahn gleich.

Wird auf der Strecke Effretikon–Wetzikon nach 19.30 Uhr der Halbstundentakt aufgehoben, dürfte dies zu einem deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen auf diesem Abschnitt führen. Mit der steigenden Beliebtheit der S3 im abendlichen Freizeitverkehr wäre es rasch vorbei, wenn das geplante Randstundenkonzept verwirklicht würde. Mit der Verdünnung bis zum Stundentakt verliert der öffentliche Verkehr enorm an Attraktivität. Wer abends von Pfäffikon oder Fehraltorf nach Zürich ins Kino will, wird wieder das Auto benützen, wenn für die Rückfahrt lange auf Zugsanschlüsse gewartet werden muss.

Gar nicht überzeugend ist der Vorschlag des ZVV, man könne auf vielen Strecken in den Randstunden Busse anstelle von S-Bahn-Zügen einsetzen. Ich habe mir vom ZVV die neusten Fahrgastzahlen der S3 für die Randstunden geben lassen. Die Züge der S3 sind zwischen Effretikon und Wetzikon immerhin so stark besetzt, dass an den meisten Tagen ein einzelner grosser Bus nicht ausreichen würde, um die Fahrgäste einer S-Bahn-Komposition bequem aufnehmen zu können. Der ZVV müsste eigentlich wissen, dass ein Busbetrieb als Bahnersatz auf dem erwähnten Streckenabschnitt ein Unsinn ist. Anlässlich einer mehrwöchigen Stilllegung infolge einer umfassenden Streckensanierung konnten bereits Erfahrungen mit dem Busbetrieb ab Effretikon gesammelt werden. Zwei überfüllte Busse nahmen die Passagiere der S3 in Effretikon auf und brachten sie mit etlicher Verspätung an die Bestimmungsorte längs der Bahnstrecke. Einmal abgesehen vom zusätzlichen Umsteigen und den Verspätungen konnte für die vielen Stehplatzpassagiere von Fahrkomfort keine Rede mehr sein. Auch ein künftiger Busbetrieb dürfte bei den stark schwankenden Fahrgastzahlen der S3 in den Abendstunden mit ähnlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben.

Angebot und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs werden verbessert, heisst es bei Punkt drei der vom Kantonsrat vor knapp einem Jahr festgelegten Grundsätze zum S-Bahn-Konzept. Sollen nun diese Beteuerungen keine Gültigkeit mehr haben? Ein Abrücken vom Halbstundentakt bei der S3, aber auch bei der S7 zwischen Effretikon und Winterthur, bedeutet einen einschneidenden Abbau, der sich auch durch einen fragwürdigen Busbetrieb nicht korrigieren lässt. Der Hauptgrund für die Fahrplanverdünnung in den Randstunden und an Wochenenden sei die finanzielle Rahmenbedingung, hält der ZVV fest. Die teuren S-Bahn-Kompositionen sollen nicht halb leer auf dem Bahnnetz

verkehren. Spart man aber wirklich in grösserem Ausmass, wenn die S3 abends nur noch stündlich bis Wetzikon fährt? Ich glaube nicht, dass dies zutrifft. Jede zweite Komposition wird in Effretikon längere Zeit abgestellt werden müssen, bis sie wieder zum Einsatz kommt. Das Personal wird zu einer Zwangspause kommen, die zur bezahlten Dienstzeit gerechnet werden müsste. Effektive Einsparungen entstünden nur durch weniger Stromverbrauch und geringere Abnutzung des Rollmaterials. Abgesehen von den Kosten für einen allfälligen Busbetrieb dürfte aber der unvermeidliche Rückgang der Passagierzahlen bei einem Verzicht auf den integralen S-Bahn-Halbstundentakt höchst unangenehm zu Buche schlagen.

Ein qualitativer Abbau der S-Bahn würde von der Bevölkerung der betroffenen Region nicht verstanden. Sicher muss in wirtschaftlich schwierigeren Zeiten überall gespart werden. (Die Redezeit ist abgelaufen).

Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur): Ich möchte mit meinem Votum all jene vertreten, die kein Auto besitzen oder auf das Auto verzichten, um einen Beitrag an unsere Umwelt zu leisten. Wir werden von diesen markanten Reduktionen direkt betroffen, müssten inskünftig noch mehr kalkulieren und uns organisieren, damit wir innert nützlicher Frist die grösseren Distanzen im Kanton bewältigen könnten. Wie würden die Autobesitzer reagieren? Sie würden wieder vermehrt oder überhaupt nur noch ins Auto steigen. Die Annahme von Willy Germann, die Leute würden vermehrt die Fahrpläne konsultieren, kann ich nicht unterstützen. Sie werden den bequemeren Weg gehen: Sitz ins Auto. Dadurch werden die verbleibenden Stundentaktzüge weniger Passagiere transportieren. Dies wiederum heisst, dass die geringen Einsparungen des Randstundenkonzepts durch Mindereinnahmen aufgehoben würden. Dieses Konzept ist ein Schritt in die falsche Richtung, ein Schritt weg von der grossartigen ZVV-Vision von 1990.

Wenn Züge am Abend und speziell am Wochenende leer sind, darf nicht resigniert werden. Die Frage muss sein: Wie bringen wir die Leute auf diese Züge? Ein positives Ziel, bei dem weitgehend Konsens herrscht, ist das Modalsplitting. Dies müssen wir verbessern. Mit diesem Schritt verschlechtern wir es. 40 Prozent des Individualverkehrs besteht aus Freizeitverkehr. Gerade in dieser klassischen Freizeit werden nun Züge markant gestrichen. Eines ist sicher: Der ZVV konnte in langer Aufbauarbeit Leute vom Auto auf den Zug bringen. Der Umstieg vom Zug aufs Auto zurück wird viel schneller gehen. Nicht Rückschritte sind nötig, sondern Fortschritte! Zum Beispiel ist im Weinland bei der S33 der Individualverkehr sehr hoch, und das Potential für einen

Halbstundentakt ist vorhanden. Wie sonst, wenn nicht durch Beibehaltung des Angebots und einer Verdichtung, wollen wir das Kantonale Luftprogramm erreichen?

Felix Müller (GP, Winterthur): Bei den Grünen hat es schon seit einiger Zeit die Befürchtung gegeben, dass ein Abbau des Angebots im ZVV zur Diskussion steht. Ich habe den Direktor des Verkehrsverbunds immer so verstanden, dass es ihm um Effizienzsteigerungen im technischen Bereich und beim Personal geht. Ich denke, es ist viel davon gesprochen worden auch bei den Stillstandszeiten. Jetzt kommt doch der Abbau. Das zeigt mir einmal mehr, dass der ZVV seinen Betrieb vor allem als ökonomischen Betrieb anschaut, bei dem es ums Geld geht, also Passagierzahlen versus Geld. Alle anderen Komponenten kommen relativ klein weg. Die Gemeinden mögen das vielleicht verdanken, denn jeder Haltestellenhalt – Ruedi Hatt hat es geschildert – kommt ihnen zugute. Sie müssen nie fragen, welchen Aufwand die gleichen Gemeinden zum Beispiel für den Unterhalt der Gemeindestrassen betreiben. Ich habe den Vergleich nicht. Ich stelle mir aber vor, dass dann der Beitrag an den ZVV massiv relativiert würde.

Das Ziel des Verkehrsverbunds im Kanton Zürich kann nicht sein, Leistungen abzubauen, die weniger wirtschaftlich sind als andere. Das würde bedeuten – was wir schon lange befürchten und immer im Raum steht –, dass am Schluss der ÖV nur noch über diejenigen Hauptlinien erschlossen ist, die halbwegs rentabel sind. Der Auftrag des ZVV – auch aus dem Gesetz – ist es, einen guten und flächendeckenden öffentlichen Verkehr anzubieten. Dazu müsste auch die Betrachtung von der Benützerseite her stattfinden. Der Halbstundentakt ist ein sehr attraktives Mittel. Es verkürzt die Wartezeiten. Halbstündige Wartezeiten nimmt man in Kauf. Auch ein einprägsamer Fahrplan gehört dazu, bei dem man sich für den ganzen Tag ein oder zwei Zahlen merken muss. Ist das Randstundenangebot unattraktiv, ist klar, dass die Leute von Anfang an mit dem Auto gehen. Wenn ich nicht weiss, wann ich am Abend nach Hause zurückkehre und ich damit rechnen muss, dass der ÖV das Angebot nicht mehr bietet, das ich von ihm erwarte, bin ich mit dem individuellen Verkehrsmittel schneller unterwegs.

Die Konkurrenz mit der Strasse zieht. Die Strasse ist immer in Betrieb. Die Schiene zwar als Schiene auch, aber die Benützer sind auf das Angebot, das darauf stattfindet, angewiesen. Ich müsste den Vergleich ziehen. Wenn man die Strasse so betreiben würde, dass jeder Strassenabschnitt eine Lichtsignalampel erhält und die Autos nur dann durchgelassen werden, wenn wieder zehn PW zusammen sind, würde man ungefähr einen Vergleich sehen wie Sie das jetzt mit dem öffentlichen

Verkehr handhaben. Man darf also nur fahren, wenn eine minimale Anzahl Leute da ist.

Öffentlicher Verkehr hat nicht nur die ökonomische Komponente der direkten Kosten. Der Volkswirtschaftsdirektor sollte das wissen. Der öffentliche Verkehr ist in bezug auf Umwelt und gleichberechtigtem Zugang zur Mobilität für alle Bevölkerungsschichten das sinnvollste Verkehrsmittel und somit auch das demokratischste. Das soll uns etwas wert sein. Statistiken belegen, dass Männer zwischen 20 und 60 Jahren den besten Zugang zum Auto haben. Diese werden im Zweifelsfall zuerst umsteigen. Wer bleibt sind Jugendliche, Schülerinnen und Schüler, Frauen mit Kindern, ältere Leute und nicht zuletzt die Behinderten. Vor allem die letzten beiden Gruppen von Leuten sind auf einen ÖV angewiesen, der standardisierte Abläufe anbietet, und zwar den ganzen Tag hindurch. Durch Veränderungen im Angebot können diese Personengruppen schnell überfordert werden. Das möge man auch bedenken, wenn ein Randstundenkonzept auf diese Weise ausgedacht wird.

Der Busersatz ist für mich ein Angebot, das man prüfen muss, insbesondere in Gebieten wie dem Tösstal oder entlang der Etwilerlinie. Ich wehre mich nicht à tout prix dagegen. Man soll aber auch bedenken, dass der Zugang leicht und gut sein muss. Die Haltestellen müssen an attraktiven Stellen liegen. Die Fahrplanzeiten müssen aufrechterhalten werden können und (Die Redezeit ist abgelaufen).

Benedikt Gschwind (LdU, Zürich): Meine Fraktionskollegen haben sich bereits zu verschiedenen Aspekten der Interpellationsantwort geäußert. Ich spreche zu den Grundsätzen des ZVV und zur Diskussion im Rat.

Als Betriebswirt habe ich natürlich Verständnis für das Bestreben, den Kostendeckungsgrad zu verbessern. Die Frage ist nur, wie wir das erreichen wollen. Eine transparente Kostenrechnung gehört bestimmt dazu, aber auch das Marketing ist Teil der Betriebswirtschaftslehre. Mit dem Abbau von Marktleistungen spart man gewiss Kosten, man kann aber auch einen Umsatzrückgang herbeiführen. Genau dies befürchten wir. Wir, das ist glücklicherweise nicht nur die LdU-Fraktion, sondern das sind verschiedene unabhängige Verkehrsexperten, die sich in einigen Medien in den letzten Tagen und Wochen geäußert haben. Diese Verkehrsexperten mussten sich zum Teil in den Medien äussern. In diesem Zusammenhang sei auch vermerkt, dass die Frage in der Interpellation betreffend dem Abgang von Verkehrsfachleuten vom Regierungsrat grosszügig übergangen, um nicht zu sagen vergessen worden ist.

Zurück zu den Grundsätzen: Vergessen wir den Markt und die Kundinnen und Kunden nicht. Wie Thomas Dähler richtig sagt, ist der Markt beim Verkehr nicht zu verwechseln mit dem Markt eines beliebigen Konsumartikels. Die Benutzer wollen ein attraktives Angebot, das mit dem motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähig bleibt. Dazu gehört nun einmal der Halbstundentakt. Die leicht merkbaren Abfahrtszeiten erleichtern die Fahrt auch für die gelegentlichen Benutzer und gewähren Anschlüsse an das nationale Netz wie auch an die Ortsbusse in den Gemeinden. Interessanterweise baut die SBB den Halbstundentakt im nationalen Verkehr auch ausserhalb der Stosszeiten zur Zeit sogar noch aus.

Mit dem Ausdünnen des Halbstundentakts steht sehr viel auf dem Spiel. Die Gefahr, dass wir viele vor allem gelegentliche Kunden und damit auch Erträge verlieren, ist sehr gross. Gerade im Freizeitverkehr besteht ein grosses Potential. Vergessen wir also bei der betriebswirtschaftlichen Betrachtung den Markt nicht, und dass die Nachfrage auf Angebotsveränderungen sehr empfindlich reagiert. In den vom Kantonsrat verabschiedeten Grundsätzen steht zwar einiges über Marktbearbeitung. Mir fehlt nur der Glaube, wie die ZVV-Verantwortlichen auf Veränderungen im Markt, sprich Wachstum des Freizeitverkehrs, reagieren wollen.

Kurt Schreiber, Angebot und Nachfrage stehen nun einmal in einem gegenseitigen Abhängigkeitsverhältnis.

Reto Cavegn, Sie stören sich an der gegenwärtigen Diskussion über das Randstundenkonzept in der Öffentlichkeit. Es geht um das Angebot für die Bevölkerung unseres Kantons. Als Volksvertreterinnen und -vertreter sollen wir dazu auch unsere Meinung abgeben können, bevor wir vor vollendete Tatsachen gestellt werden und es zu spät ist. Deshalb hat diese Debatte bestimmt ihre Berechtigung.

Wir wehren uns nicht grundsätzlich gegen Einsparungen. Aber nicht nach dem Motto: Sparen wir, koste es, was es wolle. Es gibt durchaus Einsparungen, die Sinn machen. Sie wurden bereits genannt: Zusammenführung von Linien wie S3 und S6, Verbesserung der Stillstandszeiten und der Fixkosten. Aber sparen wir nicht dort, wo die Ertrags-einbussen grösser sind als die Einsparungen.

Bernhard Andreas Gubler (FDP, Pfäffikon): Gestatten Sie mir einige kurze Anmerkungen aus Sicht des Präsidenten der Verkehrskommission. Zuerst versichere ich Ihnen, dass ich aufmerksam zugehört habe und versucht habe, an Ihrem Puls zu fühlen. Ich teile Ihnen mit, dass wir für die nächste Sitzung der Verkehrskommission diese Diskussion

traktandiert haben. Wir wollen eine Auslegeordnung der Voten machen und allenfalls einzuleitende Schritte beraten. In dem Sinne bestätige ich Ihnen, dass wir dranbleiben.

Es bedeutet eine Quadratur des Zirkels, wenn der Kantonsrat – respektive die Verkehrskommission als dessen verlängerter Arm – dafür zuständig ist, uns zu versichern, dass die Wirkungsziele des ZVV oder des öffentlichen Verkehrs im allgemeinen erfüllt werden. Das wird auch als Oberaufsicht bezeichnet. Wir sind aber nicht für die operationelle Führung verantwortlich. Das ist Sache des Verkehrsrates. Wir müssen unsere Wirkungsziele anhand der Grundsätze überprüfen, die Sie verabschiedet haben. Beispielsweise im Grundsatz eins heisst es klar, dass die Verbesserung des Kostendeckungsgrads mittelfristig anzustreben sei. Bei Punkt drei heisst es: «Die Attraktivität ist zu verbessern.» Bei Punkt vier heisst es: «Das Angebot soll der Nachfrage angepasst werden.» Das sind bewusst gegensätzliche Zielsetzungen. In diesen Gegensätzen und Widersprüchen bewegt sich der ZVV. Insofern hat er die Aufgabe, die ihm der Kantonsrat gestellt hat, in all ihrer Widersprüchlichkeit erfüllt. Die Attraktivität ist nicht nur eine messbare Marketinggrösse, sondern sie hat auch eine emotionelle und eine politische Dimension. Da sind wir dann wieder zuständig.

Was ist zumutbar an Attraktivitätsverbesserung oder -verlust? Die ganze Diskussionen um das Randstundenkonzept – ich vermute, dass wir bald auch eine über den Flügelbahnhof haben werden – geht um die Attraktivität. Wieviel ist dem Benutzer des öffentlichen Verkehrs zumutbar und wieviel nicht? Diese Frage haben wir innerhalb der Verkehrskommission zu diskutieren. Ich bitte Sie, wenn Sie solche Fragen haben, uns diese zuzuspielen. Vielleicht können wir sie effizienter diskutieren als hier der ganze Rat zu einer Dringlichen Interpellation.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Ich finde, dass es so nicht geht. Sie nehmen eine Antwort zur Kenntnis, ohne deren Wahrheitsgehalt zu überprüfen. Glauben Sie, ich finde es lustig, diese Knochenarbeit zu machen? Punkt für Punkt, den ich Ihnen aufgezeigt habe, kann ich 1:1 belegen. Sie kommen und behaupten aus dem hohlen Bauch heraus, dass es stimmt, was der Regierungsrat sagt.

Ich möchte gerne wissen, wer das Märchen verbreitet hat, wir im Kantonsrat sollen uns nur auf der strategischen Ebene – was immer das auch heissen mag – bewegen. Mir als Kantonsrätin liegt es daran, das zu beurteilen, was bei der Bevölkerung ankommt, was der Staat anbietet und was die Bevölkerung mit ihren Steuergeldern dann konsumiert. Das ist in diesem Fall nicht genügend. Alles andere ist für mich sekundär.

Reto Cavegn, Sie verhalten sich so, als ob wir hier erste Vorschläge diskutieren würden. Man weiss um die Problematik der zweiten Teilergänzung seit etwa zehn Jahren. Jetzt stehen wir eineinviertel Jahre vor dem Fahrplanwechsel und haben – so wie Sie reden – erst einmal Skizzen. Da stimmt doch etwas nicht. Da sollte man schon längst wissen, wie es funktionieren soll.

Das Problem, das Kurt Schreiber mit der S6 angetönt hat, haben wir bilateral gelöst. Er hat zugegeben, dass ich das richtig gesehen habe. Er hat aber etwas verwechselt. Es geht um den Viertelstundentakt am rechten Seeufer und nicht um die beschleunigte S7. Da ist auch so ein «Mischmasch» gemacht worden.

Jetzt noch etwas zum ZVV. Es ist wahr, ich habe Sie mit meiner Frage bei der Dringlichen Interpellation genervt. Ich muss zugeben, ich habe diese unerwartete Dringliche Interpellation dazu benutzt, um das Problem, das ich mit dem ZVV habe, hier zu diskutieren. Ich habe das mehrmals in Anfragen versucht. Vielfach ist keine Antwort gekommen. Ich habe im Rat Fragen gestellt. Regierungsrat Ernst Homberger hat nicht geantwortet. Ich habe bilaterale Gespräche mit Mitgliedern der Verkehrskommission geführt. Ich habe Unterlagen gezeigt, aus denen ersichtlich ist, dass etwas gemacht werden muss. Es ist nichts geschehen.

Die Frage, was denn der ZVV an eigenen Ideen bis jetzt verwirklicht hat, wurde nicht beantwortet. Ich habe das schon früher beim ZVV gefragt und mehrmals insistiert, bis ich eine Antwort bekommen habe. Ich habe diese Liste bekommen. Natürlich ist die zentrale Aufgabe das Fahrplanverfahren. Mir geht es aber um die Innovation bei der Angebotsentwicklung. Zum Beispiel brüstet sich der ZVV, er habe den S2-Shuttle Örlikon–Flughafen–Effretikon realisiert. Schauen Sie sich den Fahrplan an: unbrauchbar.

Die Buslinien sind in Ordnung. Das neue Fahrplankonzept auf dem Zürichsee hat nicht der ZVV gemacht. Das hat Paul Märki von der Ingenieurschule Rapperswil mit seinen Studenten entworfen. Die Verlängerung der S5 über den Seedamm wird seit 15 Jahren gefordert, sie ist keine Innovation des ZVV. Es gibt noch mehr Innovationen, die sich in Planung befinden. Über das Randstundenkonzept haben wir heute diskutiert, meiner Meinung nach bis jetzt verunglückt. Die Stadtbahn Glattal wird aufgeführt. Da wurden 1,5 Millionen Franken für die Planung ausgegeben bis man nur gewusst hat, welches Verkehrsmittel man benutzen soll. Die Stadt Zürich hat schon in den Anfängen dieser Planung mit 20'000 bis 30'000 Franken herausgefunden, dass es ein Tram sein muss.

Ich überlasse es Ihnen, sich eine Meinung über den Leistungsausweis zu machen. Ich meine, dass es sehr stark mit der Personalpolitik des ZVV zusammenhängt. Diese Personalpolitik ist ein Politikum. Zumal die Schlüsselpositionen im ÖV im Kanton Zürich – soviel ich das übersehen kann – alle von FDP-Leuten besetzt sind. (Die Redezeit ist abgelaufen).

Regierungsrat Ernst Homberger: Ich getraue mich kaum zu sprechen. Wir haben den Fahrplan bereits massiv überzogen.

Trotzdem halte ich vorab fest, dass der regionale öffentliche Verkehr in unserem Kanton und insbesondere die S-Bahn einen sehr guten Ruf geniessen, was durch eine hohe Kundenzufriedenheit auch bestätigt wird. Natürlich können nicht alle Einzelwünsche berücksichtigt werden. Der öffentliche Verkehr, insbesondere die Bahn, hat aber seine Stärken als Massentransportmittel. Individuelle Angebote, zum Beispiel in dünn besiedelten Gebieten oder zu Randstunden, verlangen flexible Lösungen, die kundengerecht und – hören Sie gut zu – trotzdem kostengünstig eingesetzt werden müssen. Das ist die Basisüberlegung zum Randstundenkonzept des ZVV. Da sich das Konzept noch auf der untersten Planungsebene befindet, werde ich mich zu den einzelnen Fahrplandetails nicht äussern. Dadurch würde der vorgegebene – und von Ihnen selbst beschlossene – demokratische Prozess über die Regionalen Fahrplan-Konferenzen und den Verkehrsrat vorweggenommen oder zementiert, was sicher nicht im Sinne der Erfinder wäre.

Wenn Ressourcen knapp werden – das ist bei der heutigen Finanzlage von Bund und Kanton sicher so –, aber trotzdem mehr Leistung angeboten werden soll, wie das heute im Gebiet des ZVV eindeutig der Fall ist, muss diese Leistung eben kostengünstiger, effizienter und effektiver angeboten werden können. Das ist eines der Ziele des ZVV und des Randstundenkonzepts. Sparen ist aber immer schwieriger als Geld verteilen. Aber auch der öffentliche Verkehr muss seinen Beitrag an den Haushaltsausgleich leisten. Das bedeutet, dass die heute weitgehend als Monopolbetriebe geführten Transportunternehmungen sich künftig marktkonform verhalten müssen. Das gilt für jene im Kanton Zürich, angefangen von den lokalen Betrieben bis zur VBZ, das gilt aber auch für die SBB. Wir sind in harten Verhandlungen mit den SBB, damit sie ihr S-Bahn-Angebot günstiger anbieten können. Dabei soll das Angebot die Grundbedürfnisse der Kunden zweckmässig und komfortabel abdecken, aber auch die vorhandenen Potentiale besser ausschöpfen. Es sind nicht einzelne Leerfahrten, die es auch in Zukunft brauchen wird, um die Kompositionen zur rechten Zeit am richtigen Ort zu haben, sondern es sind die fahrplanmässigen Fahrten mit leeren Wagen, die Sorgen

bereiten und hohe Kosten bei bescheidensten Erträgen verursachen. Wir müssen uns trotz allem am Markt orientieren und nicht nur an perfekten Zugsläufen von morgens früh bis abends spät, wenn kaum mehr eine Nachfrage besteht.

Ich bin im Januar 1998 zu einer Sitzung mit eidgenössischen Parlamentariern nach Davos aufgeboten worden. Die Sitzung hat etwas länger gedauert und siehe da, um 21.06 Uhr fährt dort der letzte Regionalzug weg. Davos ist nun wirklich nicht der letzte Fleck auf Erden. Die Leute müssen sich organisieren. Tagsüber besteht auch nur ein Stundentakt. Offenbar wird das ganze Prättigau so befriedigt. Vielleicht überlegen wir uns, wie das andere Regionen, nicht zuletzt auch aus finanziellen Überlegungen, lösen müssen. Ich will damit aber nicht sagen, dass wir wieder zum integralen Stundentakt zurückkehren wollen.

Seit der Einführung der S-Bahn konnten übrigens genügend Erfahrungen gesammelt werden. Wo kein Potential vorhanden ist, nützt eine Attraktivitätssteigerung mit noch so vielen Zügen nichts, weil schlicht und einfach keine zusätzlichen Fahrgäste vorhanden sind, die das Angebot nutzen möchten. Wir wollen unsere Kosten dort investieren, wo tatsächlich mehr Leute den Zug benützen könnten. Dort aber, wo ein grosses Potential vorhanden ist – schauen Sie sich doch die Grafik auf Seite zehn unseres Berichts an –, lohnt sich ein attraktiver Fahrplan. Das zeigen auch die entsprechenden Linien, zum Beispiel im Limmattal, Glattal, im Zürcher Oberland oder Richtung Winterthur.

Ein attraktives Angebot muss dann zur Verfügung stehen, wenn die Kunden die Dienstleistung auch tatsächlich benützen wollen. Unsere Antwort und die darin enthaltenen Grafiken und Tabellen zeigen deutlich genug auf, wie die Verhältnisse liegen. Von einem Abbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich kann auch mit dem Randstundenkonzept keine Rede sein, denn auf den Fahrplanwechsel 1999 – das steht auch in der Antwort – wird das Angebot insgesamt deutlich verbessert. Allerdings wollen wir – seit dem Beschluss des Kantonsrates müssen wir auch – das zusätzliche Angebot mit stabilisierten Kosten erreichen.

Dank der ZVV-Organisation, deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter trotz der ständigen und sehr oft unqualifizierten Angriffe von aussen eine sehr gute Arbeit leisten, ist es gelungen, die Angebotsverbesserungen ohne zusätzliche Belastung der öffentlichen Hand zu realisieren, sowie die externen Zusatzkosten, die durch die Überwälzung der Mehrwertsteuer und das neue Eisenbahngesetz verursacht werden, aufzufangen. Die beteiligten Verkehrsunternehmen haben dazu einen grossen Beitrag geleistet, den ich an dieser Stelle bestens verdanke. Flexibilität

und Effizienz müssen im öffentlichen Verkehr im Vordergrund stehen und nicht der Besitzstand.

In den Beratungen der Finanzkommission und der Verkehrskommission zu den Grundsätzen für die Jahre 1999 bis 2001 und für den Rahmenkredit 1997 bis 1999 wurde konkret verlangt, dass der Deckungsgrad von heute knapp 50 Prozent auf 60 Prozent erhöht werde. Eine solche Rosskur wäre – abgesehen davon, dass der Deckungsgrad ein schlechter Leistungsmesser ist – nicht zu verantworten gewesen. Es blieb bei der vom Verkehrs- und Regierungsrat beantragten realen Kostenstabilisierung auf der Basis von 1996 sowie dem Auftrag der Kommission, eine Verbesserung des Kostendeckungsgrads anzustreben. Das haben Sie selbst so beschlossen.

Diesen Vorgaben entsprechend hat der ZVV an einem Randstundenkonzept gearbeitet, das noch in diesem Frühling an die Regionalen Fahrplankonferenzen zur Beratung gehen wird. Es geht darum, Spar-, Ertrags- und Effizienzsteigerungspotentiale ausfindig zu machen, ohne die Qualität des regionalen öffentlichen Verkehrs zu verschlechtern. In einem frühen Planungsstadium wurden die Verkehrsunternehmen über gewisse Absichten orientiert, um für die Diskussionen in den Regionalen Verkehrskonferenzen gerüstet zu sein. Irgendwie hat dieses Arbeitspapier – wie das in letzter Zeit so üblich ist – auch den Weg in die Medien gefunden, obwohl noch überhaupt nichts beschlossen ist und es zur Zeit überhaupt nichts zu beschliessen gibt. Sie als Parlament haben die strategischen Vorgaben, die ich vorhin erwähnt habe, für die kommenden Jahre festgelegt. Es ist nun an uns, speziell am ZVV und den Transportunternehmungen, diese operativ umzusetzen. Erst nach den Diskussionen in den Regionalen Fahrplankonferenzen, also etwa gegen Ende 1998 oder anfangs 1999, wird dem Verkehrsrat Antrag gestellt. Wir haben Ihre Anregungen sehr wohl zur Kenntnis genommen und werden diese, wo sie sinnvoll sind, mitberücksichtigen. Wegen des Randstundenkonzepts aber den Untergang des öffentlichen Verkehrs an die Wand malen zu wollen, ist purer Unsinn und üble Schwarzmalerei. Das mögen Sie sich hinter die Ohren schreiben!

Dass an einem Randstundenkonzept gearbeitet wird, ist hinlänglich bekannt und im Rahmen der Vorlagen zu den Grundsätzen und zum Rahmenkredit auch angekündigt und offengelegt worden. Der ZVV verhält sich also völlig korrekt, wenn er einen klaren Auftrag von Parlament und Regierung umsetzt. Man kann aber den Bären nicht waschen, ohne sein Fell nass zu machen.

Insgesamt – ich betone es nochmals – werden ab Fahrplanwechsel 1999 spürbar bessere Dienstleistungen angeboten, obwohl es auf Strecken, auf denen das Angebot sehr schlecht genutzt wird, zu einem gewissen

Abbau kommen kann. Der Halbstundentakt soll aber nur – da kann ich Hanspeter Amstutz beruhigen – in ganz extremen Situationen fallengelassen werden. Welche Massnahmen dannzumal dem Verkehrsrat beantragt werden, werden die Beratungen in den Regionalen Fahrplankonferenzen ergeben, wobei sich Verkehrsrat und Regierungsrat natürlich nicht so mir nichts dir nichts aus dem vom Parlament vorgegebenen Rahmen stehlen können.

Die Zukunft des öffentlichen Regionalverkehrs ist vorgezeichnet. Ein neuer Finanzausgleich, das Stabilisierungsprogramm des Bundes und die Bahnreform werden Spuren hinterlassen. Unsere Aufgabe ist es, uns auf diese künftige Entwicklung sorgfältig vorzubereiten. Nur eine ausgewogene und auf die Bedürfnisse der Kunden ausgerichtete Gestaltung des Angebots, eine rigorose Kostenkontrolle und ein striktes Qualitätsmanagement werden verhindern können, dass der öffentliche Verkehr, die öffentliche Hand und damit die Steuerzahler nicht übermässig belastet werden. Die zur Zeit noch weitgehend monopolartig betriebenen Transportunternehmen werden sich in den nächsten Jahren ebenso mit einer Deregulierung und Liberalisierung des öffentlichen Verkehrs konfrontiert sehen, wie dies zur Zeit beim Luftverkehr, der Telekommunikation und in der Elektrizitätswirtschaft der Fall ist. Der ÖV wird aber selbst bei allen effizienzsteigernden Massnahmen und bei optimalster Ausnützung der Marktverhältnisse immer auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen sein. Der Kurzformel, die in der Diskussion bekanntgegeben worden ist, nämlich zweimal 50 gleich 0, also schaffen wir den öffentlichen Verkehr ab, kann ich überhaupt nichts Positives abringen.

Ich möchte noch auf zwei, drei Sachen eingehen, die in der Diskussion aufgetaucht sind.

Prozentrechnen ist offensichtlich für Mann und Frau manchmal eine schwierige Sache. Also die Situation am rechten Seeufer – das können Sie auch der Interpellationsantwort entnehmen – ist folgende: Die neue Linie, das neue Fahrplankonzept, hat einen Kostendeckungsgrad von 45 Prozent. Wenn Sie zusammenzählen, sinkt der heutige Kostendeckungsgrad von 65 auf 60 Prozent. Alles andere, das hier drinnen erwähnt wurde mit 45 Prozent, bezieht sich nur auf das neue Angebot.

Dann wurde gesagt, wir würden auf Kosten anderer sparen. In der Antwort können Sie die Zahlen nachlesen. Die Einsparungen liegen etwa bei 10 Millionen Franken. Der Verlust an Einnahmen liegt bei etwa 0,5 Millionen Franken. Wenn Sie dies und die 4,5 Millionen Franken berücksichtigen, die wir mit unserem Angebot am See mehr holen – das hoffentlich einmal auf den Kostendeckungsgrad von 60, 65 Prozent

ansteigen wird –, dann sehen Sie es klar, dass wir nicht nur um des Sparen willens daran sind, Konzepte zu ändern.

Der Regierungsrat, Frau Kugler, ist selbstverständlich Mann und Frau genug, die Sache beurteilen zu können. Wenn wir externe Experten beziehen wollen, entscheiden wir dies. Aber in diesem Fall ist das überhaupt nicht notwendig.

Werner Schwendimann hat sich noch wegen der Buslinien im Randstundenkonzept erkundigt. Es ist selbstverständlich klar, dass wir nicht nur der Strasse nach in die Dörfer fahren, sondern auch die Bahnstationen bedienen, so dass Personen, die am Morgen mit dem Velo, dem Moped oder dem Auto zur Bahnstation gefahren sind, nicht noch zu Fuss gehen müssen, um ihr Vehikel abzuholen. Ich glaube, das gehört auch zum Komfort.

Umstellungen auf Bus werden wir dort machen, wo sie sinnvoll sind, weil in den Randstunden eben Fahrzeuge und Personal vorhanden sind. Das kann für die Bevölkerung im betreffenden Gebiet sogar vorteilhaft sein und ein besseres Angebot bedeuten.

Die Rollmaterialfrage hat der Regierungsrat in einer Antwort eingehend beantwortet. Ich glaube, wir müssen im Moment nicht darauf zurückkommen. Es ist immer problematisch, wenn man zu den bestehenden Investitionen und Rollmaterialien neue Investitionen macht, die dann die Grundkosten erhöhen. In dem Fall nützt auch das eigentlich billiger zu betreibende Rollmaterial wenig, weil die Kosten sich summieren und nicht heruntergehen.

Kurt Schreiber hat die Frage der regionalen Verkehrsbetriebe und Transportunternehmen in unserem Kanton angetönt. Er hat bemängelt, dass die SBB, wenn sie an ihrem fixen Kostenschema festhalten werden, quasi zu gut wegkommen. Ich sage Ihnen, dass das mit dem neuen Eisenbahngesetz schon etwas geändert hat. Übrigens hat sich auch die Problematik, die Ruedi Hatt sieht, dadurch geändert, weil an der Kantongrenze der nächste Kanton die Kosten übernehmen muss. Die laufende Bahnreform wird dem Besteller, in diesem Fall dem Kanton, auch erlauben zu diskutieren und zu verhandeln, wie dieser Preis aussehen wird. Wir werden nicht lockerlassen, bis wir absolute Transparenz in dieser Frage haben.

Peter Stirnemann möchte ich sagen, dass die flexiblen und die fixen Abfahrtszeiten zwischen ihm und Astrid Kugler ausdiskutiert werden sollen, damit sie die Vorteile von beidem sehen können. Ich glaube, dass es in gewissen Fällen absolut logisch und klar ist, dass wir starre Abfahrtszeiten haben. Es ist ebenso klar, dass wir flexible Abfahrts-

zeiten dann brauchen, wenn wir eventuelle Anschlüsse herstellen müssen, die für das Gros der Reisenden interessant sind.

Die Interpellantin hat ihre Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

Erklärung der Grünen Fraktion

Peter Förtisch (GP, Zürich) gibt folgende Erklärung ab:

Wie die SAirGroup letzte Woche bekanntgegeben hat, schreibt der Konzern, wie die Airline dank effizienten Sparprogrammen wieder schwarze Zahlen. Unter anderem konnte die SAirGroup von einer im Rat diskutierten Gebührensenkung profitieren. Die Begründung des Regierungsrates und der gesamten bürgerlichen Ratsseite für diese Gebührensenkung war die schlechte Ertragslage des Konzerns.

Die Rechnung des Kantons Zürich war im letzten Jahr tief in den roten Zahlen und wird es auch in Zukunft bleiben. Wir fordern den Regierungsrat daher auf, die Gebührensenkung, die er der Airline, allen vorab der SAirGroup, als Unterstützung geleistet hat, aufzuheben. Der Kanton kann so seine Rechnung um mindestens 20 Millionen Franken aufbessern. Die SAirGroup trifft es mit weniger als zehn Prozent des erzielten Gewinns 1997. Mit anderen Worten: Die Begründungen für die Gebührensenkungen sind heute nicht mehr stichhaltig, und die Kantonsfinanzen erlauben es nicht, ohne Not Geschenke zu machen. Wir sehen daher keinen Grund mehr, auf die 20 Millionen Franken zugunsten des Kantons zu verzichten.

Heben Sie die Gebührensenkung auf!

5. Änderung des Wahlgesetzes (Job-sharing)

Behördeninitiative des Gemeinderates von Zürich

(Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 14. August 1996 und geänderter Antrag der Kommission vom 20. November 1997)

3518a

1. Vizepräsident Kurt Schellenberg: Gestatten Sie mir einige Bemerkungen im voraus. Wir behandeln heute, sofern Eintreten auf den

Vorschlag des Kantonsrates beschlossen wird, zuerst diesen in erster Lesung. Frühestens in vier Wochen findet die zweite Lesung dieses Vorschlags statt. Dannzumal wird nach erfolgter Schlussabstimmung über den Vorschlag des Kantonsrates die Frage der definitiven Unterstützung der Behördeninitiative der Stadt Zürich entschieden. Stimmt der Rat seinem Vorschlag in der Schlussabstimmung zu, wird die Behördeninitiative der Stadt Zürich zurückgezogen. Dies liegt schriftlich vor.

Wird jedoch heute auf den Vorschlag des Kantonsrates nicht eingetreten, wird die Frage der definitiven Unterstützung der Behördeninitiative der Stadt Zürich ebenfalls heute entschieden.

Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil), Präsidentin der vorbereitenden Kommission: Am 20. März 1995 unterstützte dieser Rat die am 3. Oktober 1994 eingereichte Behördeninitiative KR-Nr. 316/1994 des Gemeinderates der Stadt Zürich mit 72 Stimmen vorläufig und überwies sie dem Regierungsrat zu Bericht und Antrag.

Die Behördeninitiative verlangt: «Das kantonale Wahlgesetz ist so zu ändern, dass folgende Ämter mit mehr als einer Person – entweder in Teilzeit oder im Job-sharing – besetzt werden können: Friedensrichterinnen und Friedensrichter, Stadtamtsfrauen und Stadtammänner, Waisenrätinnen und Waisenräte, Notariate und Kreisschulpräsidien.»

Mit Bericht vom 14. August 1996, Vorlage 3518, stellte der Regierungsrat den Antrag, die Behördeninitiative nicht definitiv zu unterstützen. Die Regierung begrüsst zwar aus beschäftigungs- und gesellschaftspolitischer Sicht grundsätzlich die Entwicklung neuer Arbeitszeitmodelle, insbesondere für Ämter mit eher fallbezogenen Aufgaben. Mit Blick auf die Probleme, die sich in der Praxis bei der Mehrfachbesetzung für einige der in der Behördeninitiative aufgezählten Ämter ergeben würden, und in Anbetracht der komplexen Sachlage, welche die Anpassung etlicher Gesetze notwendig mache, beurteilt die Regierung den vorgeschlagenen Weg der Behördeninitiative als unzweckmässig. Sie stellt dagegen in Aussicht, dem Anliegen – Behördenämter in Teilzeit oder im Job-sharing auszuüben – im Rahmen der bevorstehenden Totalrevision des Wahlgesetzes Rechnung zu tragen.

Das war die Ausgangslage. Nun zur Kommission: Am 5. September 1996 wurde die Vorlage 3518 vom Büro einer Spezialkommission zugewiesen. Am 7. November 1996 traf sich die vorbereitende Kommission zur ersten Sitzung und kam bezüglich der Realisierung des Anliegens mehrheitlich zu einer andern Beurteilung als der Regierungsrat.

Sie beschloss, sofort selber einen Gesetzesentwurf auszuarbeiten, statt das Geschäft auf «die lange Bank» zu schieben.

Durch Hearings mit Vertretern des Gemeinderates der Stadt Zürich über ihr Anliegen, mit der reformierten Landeskirche, die bereits mit Doppelstellenbesetzungen Erfahrung hat und mit Kreisschulpräsidien über die Machbarkeit und Wünschbarkeit von gemeinschaftlicher Ämterführung aus praktischer Sicht, arbeitete sich die Kommission in die Thematik ein. Rechtliche Schranken wurden abgeklärt. So ergab zum Beispiel eine Anfrage beim Bundesamt für Justiz, dass der Wortlaut des Bundesgesetzes über Schuldbetreibung und Konkurs das Job-sharing für Stadtammänner und Betreibungsbeamte nicht ausschliesst.

Um den Rechtsetzungsbedarf festzustellen, musste sich die Kommission auf gemeinsame Eckdaten einigen. Ich verzichte hier auf die Aufzählung des umfangreichen Problemkatalogs, mit dem sich die Kommission auseinandersetzen hatte.

Nur die Hauptpunkte:

Wir wählten eine offene Formulierung ohne Ämteraufzählung und beschränkten uns auf Behörden-Vollämter auf Gemeindeebene mit Urnenwahl.

Um die Rechtsübersicht möglichst zu wahren, wurden die nötigen Spezialregelungen für das Job-sharing nur in Zusatzparagraphen festgesetzt.

Bei der komplexen und intensiven Arbeit fand die Kommission den Konsens in einer offenen Rahmenregelung, welche einer Gemeinde ermöglicht, diese Arbeitsform für Behördenvollämter als mögliche Ergänzung und nicht als Pflicht einzuführen. Mit dieser Regelung kommen nur Friedensrichter-, Stadtammännerämter und Schulpräsidien hauptsächlich in den Städten Zürich, Winterthur und Dietikon in Frage.

Dort haben die Stimmberechtigten nicht nur die Wahlmöglichkeit zwischen Einzelkandidaturen, sondern sie können sich bei Bedarf auch für gemeinsam kandidierende Zweierteams entscheiden. Der Kommissionsantrag beschränkt sich bewusst auf diese wenigen Vollämter und verzichtet auf den Einbezug der Gemeindeexekutive. Doch dazu wurde ein Minderheitsantrag gestellt.

In formaler Hinsicht wurden wir durch die Verwaltung sehr unterstützt. Wir konnten auch die Direktion des Innern beauftragen, für den erarbeiteten Gesetzesentwurf eine Vernehmlassung durchzuführen. Diese Stellungnahmen waren uns bezüglich Akzeptanz und Praktikabilität wichtig. Nach der Auswertung der zirka je zur Hälfte befürwortenden und ablehnenden Antworten, beschloss die Kommission, dem Rat die

vorliegende Vorlage noch knapp fristgerecht zu unterbreiten. Die Bearbeitungsfrist der Behördeninitiative läuft am 20. März 1998 ab.

Auf die einzelnen Bestimmungen möchte ich bei der Detailberatung eingehen.

Am 19. Dezember 1997 wurde der bereinigte Kommissionsantrag auch dem Regierungsrat zur Stellungnahme unterbreitet. Mit Schreiben vom 18. Februar 1998 lässt uns der Regierungsrat wissen, dass er unsere Gesetzesvorlage zur Kenntnis genommen habe, aber am ablehnenden Entscheid gemäss den Begründungen in der Vorlage 3518 festhalte.

An der Sitzung vom 20. November 1997, der neunten notabene, hat die Kommission einstimmig beschlossen, die Behördeninitiative des Zürcher Gemeinderates nicht zur definitiven Unterstützung zu empfehlen. Dafür beantragt sie mehrheitlich, der von ihr erarbeiteten Vorlage «Gesetz über die Ermöglichung der Doppelbesetzung von vollamtlichen Stellen in Behörden und Ämtern der Gemeinden» zuzustimmen. Eine Minderheit – der auch ich angehöre – möchte auf die Vorlage gar nicht eintreten.

Mit Schreiben vom 29. November 1997 haben wir den Gemeinderat der Stadt Zürich über das Resultat der Kommissionsarbeit informiert und ihn gebeten, den Rückzug seiner Behördeninitiative zu prüfen. Am 7. Januar 1998 hat der Gemeinderat beschlossen, unter Vorbehalt der Annahme der Gesetzesvorlage im Sinne des vorliegenden Kommissionsantrags durch den Kantonsrat, seine Behördeninitiative zurückzuziehen.

Zum Schluss darf ich danken: Der Kommission danke ich für die engagierte, manchmal unruhige aber immer faire Mitarbeit. Die komplexe Materie hat uns alle stark gefordert.

In der Zwischenzeit wurden uns vom Büro zwei weitere Vorstösse mit ähnlichen Themen und eine zweite Vorlage zugewiesen, was die speditive Kommissionsarbeit auch nicht gerade erleichterte.

Dank auch an Regierungsrat Markus Notter und seiner Verwaltung. Trotz der ablehnenden Haltung der Regierung wurden wir stets bestens unterstützt. Paul Schmuki hat mit seiner ruhigen Sachlichkeit sehr zum Gelingen der schwierigen Aufgabe beigetragen.

Zum Schluss, in Abwesenheit, danke ich dem erfahrenen und bewährten Kommissionssekretär, Heinrich Weber. Seine kundige Mitarbeit war mir «Gold wert».

Ihnen danke ich für die ungeteilte Aufmerksamkeit.

Irene Enderli (SVP, Affoltern a. A.): Ich stelle Ihnen den Minderheitsantrag

auf das Gesetz über die Ermöglichung der Doppelbesetzung von vollamtlichen Stellen in Behörden und Ämtern der Gemeinde und die damit verbundenen Änderungen des Gemeindegesetzes, des Wahlgesetzes und des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über Schuldbetreibung und Konkurs

nicht einzutreten. Damit unterstützen wir den Antrag des Regierungsrates, der sowohl die Behördeninitiative des Gemeinderates Zürich, als auch gemäss seinem Schreiben vom 18. Februar 1998 die von der Kommissionmehrheit als Gegenvorschlag erarbeiteten Gesetzesänderungen, ablehnt.

Ich werde den Minderheitsantrag unter vier Aspekten begründen:

Erstens: Unteilbarkeit von Führung und Verantwortung

Wir messen der Unteilbarkeit von Führung und Verantwortung in Behördenämtern, seien sie nun voll- oder nebenamtlich, höchste Bedeutung zu. Die Bevölkerung verlangt klar und eindeutig zugeordnete Ansprechpartner, die die Führung und Verantwortung in ihrem jeweiligen Amt voll übernehmen. Diese Ansicht kommt auch deutlich in den Stellungnahmen der Vernehmlassungspartner zum Ausdruck, insbesondere derjenigen des Gemeindepräsidentenverbands, des Vereins der Gemeindeschreiber und Verwaltungsbeamter, der Vereinigung zürcherischer Schulpräsidenten, des Verbands der Gemeindeammänner und Betriebsbeamter, der Konferenz der Stadtammänner von Zürich und des Obergerichts. Selbst der Stadtrat von Zürich bleibt in seiner Stellungnahme widersprüchlich, wenn er gesamthaft dem Gegenvorschlag zwar zustimmt, auf Seite drei seiner Stellungnahme jedoch aus seiner eigenen Antwort zu einer Einzelinitiative nach einigen zustimmenden Argumenten wie folgt zitiert: «Trotz dieser Überlegungen gelangt der Stadtrat zur Ansicht, dass das in der Einzelinitiative vorgeschlagene Job-sharing abzulehnen ist. In Exekutivämtern muss, auch bei unterschiedlichen Meinungen, ein klarer Entscheid sichergestellt sein.» Später sagt er: «Es ist deshalb vorzusehen, dass das Teilzeitamt bald einmal zum Vollamt würde und das ursprünglich angestrebte Ziel in kürzester Zeit in den Hintergrund träte.» Wie der Stadtrat dennoch zu einer Zustimmung zum Antrag unserer Kommissionmehrheit kommt, ist schleierhaft und wenig glaubwürdig. Dies um so mehr, als ein abtretendes Stadratsmitglied bereits heute rückblickend von einem «Wischiwaschi-Gremium» spricht.

Wir jedenfalls befürchten eine Verwischung der Verantwortlichkeit, ein Hin- und Herschieben von Führungsaufgaben und Verantwortung und

damit gewichtige Nachteile für das Funktionieren der Behörde und für die Bevölkerung. Es ist bezeichnend, dass im neuen Paragraphen 60b nun gesetzlich geregelt werden muss, dass die Inhaber eines doppelt besetzten Amtes die Erfüllung ihrer Aufgaben im gegenseitigen Einvernehmen regeln müssen. Hieraus geht klar hervor, dass berechtigte Zweifel am guten Gelingen bestehen, denn es sind Menschen mit all ihren Stärken und Schwächen, die ein Behördenamt bekleiden. Einträchtigkeit kann man nicht gesetzlich verordnen. Auch eine klare Aufgabenabgrenzung lässt sich, abgesehen von hauptsächlich fallbezogenen Ämtern wie bei den Gerichten, nicht durchsetzen. Es gibt immer Kompetenzvermischungen und Unklarheiten, woraus sich dann wiederum unklare Verantwortlichkeiten ergeben. Überlegen Sie sich insbesondere die Ausgestaltung des Präsidiums unter dem Aspekt von Paragraph 60c. Gerade der Gemeindepräsidentenverband sagt hierzu: «Die vorgeschlagene Regelung wird zu Führungsproblemen und unnötigen Auseinandersetzungen führen. Deshalb sollte darauf verzichtet werden.» Dazu gibt es nichts Weiteres beizufügen.

Zweitens: Einschränkung des aktiven und passiven Wahlrechts

Die Erneuerungs- und Ersatzwahlen werden verkompliziert, sowohl für den Bürger als auch für die Wahlbüros. Ebenso stört uns die Einschränkung des aktiven und passiven Wahlrechts. Wir fragen uns ernsthaft, ob diese Einschränkung eines demokratischen Grundrechts staatsrechtlich überhaupt zulässig ist. Auf jeden Fall ist sie äusserst fragwürdig. Der Wähler ist nicht mehr frei. Bei einer Doppelkandidatur kann er nicht eine Person streichen und nur die andere wählen, denn seine Stimme wird so ungültig. Bei einer Teilvakanz während der Amtsdauer, sei es wegen Krankheit, Todesfall oder Wohnortswechsel muss eine Ersatzwahl für das volle Amt durchgeführt werden. Der verbleibende Partner hat also nicht die Wahl, das Amt künftig voll zu besetzen. Er wird zum Rücktritt gezwungen und muss sich einer Neuwahl stellen. Wer lässt sich auf einen so wackligen Stuhl ein? Werden sich dann noch mehr solche kaum ernstgemeinten «Jekami-Kandidaten» aufstellen lassen, wie wir sie bei den momentan vollzogenen und noch anstehenden Gemeindewahlen antreffen konnten? Meines Erachtens wird sich der Trend verschärfen, dass sich die Wirtschaft, wie leider heute schon, noch mehr von der Politik zurückzieht und noch weniger gewillt ist, ihre Angestellten und Kaderleute für Behördenämter freizustellen. Wer hat schon Lust, in Behörden und Ämtern mitzuarbeiten, die keine klaren Konturen mehr aufweisen, und in denen wegen zusätzlicher Job-sharer, auch wenn sie nur ein halbes Stimmrecht haben, zumindest im verbalen Bereich ein unerwünschtes Übergewicht vorhanden sein wird? Die immer wieder und zu Recht geforderte Effizienz wird wohl noch mehr auf

der Strecke bleiben. Für Führungsaufgaben in den Gemeinden werden sich noch weniger als bereits heute wichtige und erfahrene Kaderleute bereit erklären, unter diesen Bedingungen für die Öffentlichkeit mitzuarbeiten.

Drittens: Kostenfolge für Gemeinden und Kanton

Es ist offensichtlich und kann wohl kaum bestritten werden, dass sich zusätzliche Kosten ergeben, wenn Ämter und Behörden durch Doppelbesetzungen ausgeweitet würden. Pfarrer Hans Stamm, Kirchenratschreiber, hat in seiner Anhörung bestätigt, dass dem so ist. Allein das Wahlverfahren wird teurer für Gemeinden und Kanton, aber auch für Parteien und Kandidaten. Profitieren werden die Medien. Auch wenn es auf den ersten Blick um banale Beträge gehen mag, werden doch allein die administrativen Kosten ausgeweitet. Für mehr Leute braucht es mehr Papier, Einladungen, Traktandenlisten, Anträge, mehr Versand, mehr Portokosten, mehr Telefonate und so weiter. Das summiert sich und läuft den Sparanstrengungen diametral entgegen. Aktenstudium und Sitzungsvorbereitungen können nicht geteilt werden. Es braucht mehr gegenseitige Absprachen. So wird es nicht lange dauern, bis der Ruf nach Erhöhung der Behördenentschädigung seitens der Jobsharer lauthals ertönt. Gerade bei Vollämtern, um die es hier vorerst geht, wird auch die Infrastruktur erhöht. Sie wird in vielen Fällen sogar in absehbarer Zeit verdoppelt werden müssen. Letztendlich resultieren auch geringere Steuereinnahmen wegen tieferer Progression bei halben Salären und Entschädigungen.

Viertens: Präjudizierende Wirkung auf hängige und zukünftige Vorstösse

Bei unserer Kommission liegt noch die Einzelinitiative Elsbeth Leschke zur Bearbeitung vor, die verlangt, dass Job-sharing für alle Angestellten (Lehrkräfte eingeschlossen), Beamtinnen und Beamten und gewählten Mandatsträgerinnen und Mandatsträger des Kantons, der Bezirke und der Gemeinden möglich wird. Auch die parlamentarische Initiative unserer Ratskollegin Marie-Therese Büsser betreffend Ermöglichung von Teilämtern für Ombudspersonen liegt bei uns. Die Befürchtungen sind deshalb nicht so abwegig, dass nun mit der heutigen Beratung der Vorlage und der entsprechenden Volksabstimmung der Weg geebnet werden soll, damit künftig sämtliche öffentlichen Mandate im Job-sharing ausgeübt werden können. Die Einzelinitiative Elsbeth Leschke ist zudem so undifferenziert formuliert, dass auch Parlamentsmandate geteilt werden könnten. Selbstverständlich bleiben weder Regierungsrat noch nebenamtliche Gemeindebehörden davon ausgeschlossen. Mit der heutigen Vorlage wird in dieser Richtung eindeutig Salamtaktik betrieben. Wollen Sie das wirklich?

Ich komme zum Schluss: Wir bezweifeln jedenfalls, dass die Bevölkerung in der Mehrheit solche Aufweichungen wünscht. Es muss unser Ziel sein, die Qualität der behördlichen Arbeit zu sichern und zu verbessern. Das wird mit dem vorgesehenen Job-sharing, das insbesondere die klare Zuordnung von Führung und Verantwortung verwischt, keineswegs verwirklicht werden können. Im Gegenteil, es ist purer Egoismus im Spiel und nicht der Wille zu verbesserter Amtsführung.

Sie SVP-Fraktion lehnt diese Tendenz grundsätzlich ab. Sie wird deshalb, gestützt auf unsere vorhergehenden Argumente, nicht auf das Gesetz über die Ermöglichung der Doppelbesetzung von vollamtlichen Stellen in Behörden und Ämtern der Gemeinden eintreten. Wir lehnen aus grundsätzlichen Überlegungen auch die Kann-Formulierung ab. Es besteht dazu keine Notwendigkeit. Sollte unser Minderheitsantrag nicht die nötige Unterstützung finden und der Rat dem Gesetz zustimmen, werden wir dieses in der Schlussabstimmung ablehnen.

Jacqueline Fehr (SP, Winterthur): Die SP-Fraktion stimmt dieser Vorlage zu.

Materiell mag die Vorlage unscheinbar sein, und sie scheint kaum den Aufwand zu rechtfertigen. Aber es ist eine Vorlage mit Signalwirkung. Das wird spätestens dann bewusst, wenn man die Vehemenz spürt, wie Irene Enderli die Vorlage bekämpft. Weshalb hat sie Signalwirkung? Hinter den Gesetzesparagrafen verstecken sich ein paar Entscheide, die beachtlich sind und in die Zukunft weisen. Zum Beispiel wird vom Mythos der unteilbaren Führung Abschied genommen. Es werden andere Lebensläufe als die gradlinige Erwerbsbiographie als gleichwertig anerkannt. Solche Tabubrüche haben Signalwirkung. Nachahmende Kräfte werden ihr Handeln durch unsere Entscheide legitimiert sehen.

Weshalb werden mit dieser Vorlage das aktive und passive Wahlrecht oder die aktiven Wahlmöglichkeiten erweitert? Es wird mehr Personen möglich sein, für die entsprechenden Ämter zu kandidieren. Wer sich gegenwärtig umhört, wie schwierig es ist, öffentliche Ämter zu besetzen, Kandidierende zu suchen, weiss, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht. Frauen und Männer mit Familienpflichten werden potentielle Kandidatinnen und Kandidaten. Ebenso auch Personen, die aus andern Gründen ihr Leben nicht nur auf eine Tätigkeit abstützen. Führung ist anspruchsvoll. Sie setzt eine hohe Kommunikationsfähigkeit voraus, aber auch eine klare und ehrliche Selbsteinschätzung der betroffenen Personen. Offenheit, Konflikt- und Kompromissfähigkeit sind ebenfalls Voraussetzungen für ein erfolgreiches Gelingen. Wer Teamführung möglich macht und unterstützt, drückt damit aus, dass

diese Fähigkeiten in der Führung gewünscht sind und durch die Form gefördert werden sollen.

Doch keine Angst, die Vorlage ist ein Angebot und kein Zwang. Niemand, weder Stimmbürger noch Kandidaten werden gezwungen, das Job-sharing zu unterstützen. Aber dort, wo es demokratisch gewünscht wird, soll es möglich sein. Die Parameter wurden von der Kommissionspräsidentin erläutert. Wir finden sie zwar eng, einschränkend, aber sehr tauglich. Ich möchte dazu keine weiteren Ausführungen machen.

Wir unterstützen die Vorlage, weil wir damit einen kleinen Schritt in die richtige Richtung gehen und hoffen, Sie tun das auch.

Regula Thalmann-Meyer (FDP, Uster): Die FDP-Fraktion wird diese Vorlage mehrheitlich unterstützen und Nichteintreten ablehnen.

Am 21. Januar 1995 hat die Delegiertenversammlung der FDP Schweiz das Positionspapier «Perspektiven liberaler Lebensgestaltung» einstimmig verabschiedet. Darin tritt die FDP für die Schaffung weiterer Voraussetzungen für die Ermöglichung flexiblerer Arbeitsformen ein.

Die durch die Kommission mit Hilfestellung der Verwaltung ausgearbeitete Vorlage «Job-sharing auf der Ebene von Behörden und Ämtern» ist dazu ein Mosaiksteinchen. Im Bericht zur Vorlage 3518a wird die Arbeit der Kommission aufgezeigt. Die Kommissionspräsidentin hat sie heute auch dargestellt. Dass diese Vorlage zustande gekommen ist, ist der Konsenswilligkeit und -fähigkeit der Kommissionsmitglieder zuzuschreiben, die davon überzeugt waren, dass es nun an der Zeit sei, eine Anpassung der Gesetzesbestimmungen vorzunehmen.

Die Möglichkeit des Job-sharings ist zwar auf Vollämter der Gemeindeebene beschränkt. Die Gesetzesvorlage ist somit vor allem für die Stadt Zürich von Bedeutung. In einer Vernehmlassungsantwort wurde mit Erstaunen zur Kenntnis genommen, dass sich der Kantonsrat mit gewissem zeitlichem Aufwand für ein Geschäft einsetze, welchem es an Aktualität mangle. Hier wurde verkannt, dass es sich um ein Schrittchen von gesellschaftspolitischer Bedeutung handelt. Die Regierung stellte in Aussicht, den – wie sie selber schreibt – berechtigten Anliegen der Behördeninitiative im Rahmen der Totalrevision des Wahlgesetzes Rechnung zu tragen. Die Kommission war aber der Auffassung, dass in besagter Revision allzu vielen Anliegen Rechnung getragen werden müsse.

Nach Ansicht der Mehrheit der FDP-Fraktion ist es wichtig, nun einen Anfang zu machen und, sofern die Möglichkeiten genutzt werden, Erfahrungen zu sammeln. Die Betonung liegt auf Möglichkeiten, denn mit diesem Gesetz wird keine einzige Job-sharing-Stelle geschaffen. Es

werden erst die rechtlichen Grundlagen gesetzt. Die Gemeinden sind frei, im Einzelfall zu entscheiden. Es ist auch richtig, diese Diskussion über die Wünschbarkeit an der Basis zu führen.

In der FDP-Fraktion ist die Möglichkeit des Job-sharings bei vollamtlichen Präsidien von Behörden auf einigen Widerstand gestossen. Es wurde die Meinung vertreten, dass es hier wie auch bei der Gemeindevorsteherchaft nicht nur um verwalten, sondern auch um politische Führung gehe, die nicht zweigeteilt werden könne. Einer der beiden Kreisschulpräsidenten, die die Kommission angehört hat, hielt aber das Job-sharing auch in diesem Amt für möglich.

Es darf und muss auch erwähnt werden, dass die Hürde für ein Job-sharing relativ hoch angesetzt ist, unter anderem durch das feste Zweiticket, die Zustimmungserklärung bei Einreichen des Wahlvorschlags und die Regelung bei einer allfälligen Ersatzwahl.

Mit diesen Ausführungen können Sie unschwer ersehen, dass wir den Minderheitsantrag von Emy Lalli Ernst nicht unterstützen werden. Gemeinderats- und Stadtratsamt bedeuten für einen Grossteil der FDP-Fraktion politische Führung, die, auch wenn sie durch zwei Angehörige der gleichen Partei im Job-sharing ausgeübt würde, nicht teilbar ist. Eine Minderheit ist der Ansicht, dass dieser Punkt die Vorlage überlasten würde, weil das Volk diesem Ansinnen noch nicht zustimmen wird. Ich schliesse mich dem Dank an die Verwaltung und an Regierungsrat Markus Notter an. Sie haben sich – sicher nicht in ganz uneigennütziger Weise – dem Wunsch der Kommission gefügt, und Hand geboten für eine gute Lösung, für einen guten Anfang. Ich danke auch denjenigen Kommissionsmitgliedern, die bereit waren, eine einvernehmliche Lösung für einen Schritt in die richtige Richtung zu suchen.

Ich bitte Sie, auf diese Vorlage einzutreten und dem Kommissionsvorschlag zuzustimmen.

Marie-Therese Büsser-Beer (GP, Rüti): Es kommt manchmal vor, dass kantonsrätliche Kommissionen weitsichtiger sind als der Regierungsrat. Heute haben wir so einen Fall.

Die Schaffung der gesetzlichen Grundlagen für die Ermöglichung von Doppelbesetzungen von Stellen in Behörden und Ämtern der Gemeinden war auch in der Kommission – mit Ausnahme der SVP – unbestritten. Ich wundere mich über das Sperrfeuer, das Irene Enderli hier abgefeuert hat, mit welcher Vehemenz sich die SVP gegen neue Möglichkeiten, keine Pflichten, wehrt.

Die Vorteile des Job-sharings sind allgemein anerkannt: Verteilen der Arbeit, Karriere auch ohne Vollzeitarbeit, profitieren von der Erfahrung

von zwei Persönlichkeiten, Verhinderung von Einsamkeit im Amt und Familienförderung, indem Familien- und Erwerbsarbeit zusammen möglich sind. Diese Vorteile kennen wir alle. Sie sind nicht neu. Damit diese Vorteile nicht nur Theorie bleiben, legt die Kommission Ihnen die gesetzliche Regelung vor. Sie betrifft die Gemeindeebene. Sie schafft die Möglichkeit der Stellenteilung, aber keine Pflicht dazu. Der von Irene Enderli heraufbeschworene Mehraufwand an Porto und Telefonspesen ist absolut lächerlich. Es betrifft nur einige wenige Funktionen, die überhaupt möglich wären und nicht Tausende von Personen.

Ich akzeptiere den Vorwurf des unverhältnismässigen Aufwands. Ich denke aber, dass er notwendig war, denn die neue Regelung soll nicht an unklaren gesetzlichen Regelungen scheitern. Deshalb sind auch gewisse Einschränkungen und Nachteile akzeptabel. Die sich zur Wahl stellenden Job-sharing-Paare kennen diese Einschränkungen und Nachteile sehr wohl und gehen sie bewusst ein. Wichtig ist die Signalwirkung. Diese rechtfertigt einiges an Aufwand. Die Kommissionsmehrheit erachtete die Chancen des Job-sharings als viel grösser als die Risiken, denn die meisten Probleme sind organisatorisch lösbar. Die zwei Amtsinhabenden müssen sich über solche organisatorischen Dinge verständigen. Die praktische Erfahrung in der reformierten Landeskirche zeigt, dass das Beispiel der geteilten Pfarrstellen in der Theorie eigentlich unmöglich ist, trotzdem funktioniert es in der Praxis. Die Job-sharing-Paare sind meist sehr stark motiviert, das Amt mindestens so gut auszufüllen wie es eine Einzelperson tut. Sie werden auch entsprechend von der Gegnerschaft beobachtet und stehen dadurch unter einem viel grösseren Erfolgsdruck.

Die Stellungnahmen der interessierten Kreise waren nicht nur negativ, wie das im Votum von Irene Enderli den Eindruck machte. Sie waren zu etwa 50 Prozent in positive und negative Stellungnahmen aufgeteilt.

In der Diskussion wird immer wieder das Bild der ungeteilten Führung beschworen. Die Praxis zeigt an leider noch wenigen Beispielen, dass diese geteilte Führung durchaus funktioniert. Zu bemerken ist auch, dass die Führungskräfte in der Wirtschaft heute an ihrem Arbeitsplatz auch nicht ungeteilt anwesend sind, denn sie haben oft noch weitere Funktionen, beispielsweise in Verwaltungsräten, in der Politik oder beim Militär, die grössere und längere Abwesenheiten hervorrufen.

Das Job-sharing ermöglicht bei Wahlen in Gemeindeämtern und -behörden für die Stimmberechtigten eine grössere Auswahl, indem sich ein grösseres Feld von Kandidierenden eröffnet. Einzelkandidaturen können gegenüber Paaren abgewogen werden.

Ich bitte Sie, den Vorschlag der Kommission zu unterstützen und die Behördeninitiative nicht definitiv zu unterstützen. Ich bitte sie aber, den Minderheitsantrag betreffend Mitglieder des Gemeinderates zu unterstützen. Die Vorteile des Job-sharings sollten auch in diesen Ämtern genutzt werden. Die Stimmberechtigten entscheiden bei Wahlen, ob sie ein Paar oder eine Einzelperson in den Gemeinderat wählen möchten. Bei Wiederwahlen können sie darüber befinden, ob das Paar ihre Erwartungen erfüllt hat oder nicht.

Ich werfe noch einen Blick in einen andern Kanton. Im Kanton Solothurn suchte die neue Regierungsrätin Ruth Gisi von der FDP kürzlich per Inserat einen Ersatz für den abtretenden Generalsekretär der Erziehungsdirektion. Im Inserat stösst man auf den Hinweis, ich zitiere aus der Neuen Mittellandzeitung: «Die Position kann auch im Job-sharing wahrgenommen werden.»

Ulrich E. Gut (FDP, Küssnacht): Gestatten Sie mir zu den Vernehmlassungen, die Irene Enderli zitiert hat, beizufügen, dass die Stellungnahme des Verbands der Friedensrichter und -richterinnen des Kantons Zürich der Kommission mitgeteilt hat: «Anlässlich der Delegiertenversammlung wurde einstimmig beschlossen, dass wir die bevorstehenden Gesetzesänderungen unterstützen.»

Ich weise darauf hin, dass sich die Stellungnahme des Verbands der Gemeindepräsidenten des Kantons Zürich in meinen Augen etwas anders liest, als sie Irene Enderli zitiert hat. Ich war positiv überrascht über das Interesse dieses Verbandes. Die Differenziertheit dieser Stellungnahme legt Wert auf:

Erstens: Die Bestimmungen sollen ausschliesslich für hauptberuflich tätige Beamte und Behördenmitglieder angewandt werden.

Zweitens: Für alle nebenamtlich wirkenden Behördenmitglieder wird auf die Möglichkeit einer Doppelbesetzung verzichtet.

Das ist genau das, was wir gemacht haben. Ich sehe beim besten Willen keine grundsätzlich negative Haltung in dieser Vernehmlassung.

Was den Verband der Stadtammänner anbelangt, so ist es in der Tat so, dass sich die Herren diese Arbeitszeitlösung noch nicht vorstellen können. Das hängt vielleicht auch damit zusammen, dass wir am 23. Februar 1998 in der Zeitung lesen konnten, dass tatsächlich zwölf Herren und keine einzige Dame zur Wahl oder Wiederwahl stehen. Die Zürcher Frauenzentrale, eine repräsentative bürgerliche Organisation, hat im Vernehmlassungsverfahren eine klare positive Stellungnahme abgegeben – dies als Ergänzung zu den Vernehmlassungen. Ich meine, dass die Stellungnahme der Frauenzentrale enthält, worum es geht. Es geht

um die Fragen, welche auch die SVP, vor allem den nachrückenden qualifizierten Frauen wird beantworten müssen: Wie sollen wir künftig leben? Wie sollen wir zusammenleben? Wie sollen wir den Wiedereinstieg in qualifizierte Funktionen finden?

Die vielbeschworene Unteilbarkeit der Verantwortung, der qualifizierten Funktionen und der Führung ist weitgehend zum Dogma geworden. Wenn ich das hier sage, kann ich mich auf Verfahren und Untersuchungen der Öffentlichkeit und der Privatwirtschaft berufen. Ich möchte hier drei zur Sprache bringen, von denen auch die Kommission Kenntnis genommen hat:

Erstens: Die Bundesebene und die Haltung des Bundesrates

Zweitens: Eine wissenschaftliche Untersuchung «Teilzeitarbeit in der Führung, Perspektiven für Frauen und Männer in qualifizierten Berufen», die 1996 mit Unterstützung des Basler Volkswirtschaftsbundes, notabene des Kantonalen Arbeitgeberverbands Kanton Basel-Stadt, erschienen ist.

Drittens: Eine Studie «Teilzeitarbeit für Führungskräfte» des Instituts für Personalwesen und Arbeitswissenschaft der Universität der deutschen Bundeswehr in Hamburg. Den Hinweis auf diese Studie verdanken wir Bruno Staffelbach, ordentlicher Professor für Betriebswirtschaftslehre an der Universität Zürich, der sich unter anderem mit Führungs- und Organisationsaspekten der Teilung von Arbeit befasst.

Ich komme zur Bundesebene: Der Bundesrat hat bereits 1991 Weisungen über die Verbesserung der Vertretung und der beruflichen Stellung des weiblichen Personals in der allgemeinen Bundesverwaltung erlassen. Diese sehen vor, dass Vorgesetzte, Gesuche um Teilzeitarbeit insbesondere in höheren Funktionen, bewilligen sollen. Der Bundesrat hat sich auch 1997 zur Entgegennahme eines Postulats für mehr geteilte Stellen in der Bundesverwaltung bereit erklärt. In der Stellungnahme dazu schrieb er: «Der Bundesrat steht auch Initiativen von Bundesämtern, welche in ihrem Bereich das Job-sharing unterstützen wollen, positiv gegenüber. Einige Organisationseinheiten haben in der Zwischenzeit auch Kaderstellen im Job-sharing besetzt. Die Entwicklung dieser Form der Arbeitsorganisation wird verwaltungsintern mit Interesse weiterverfolgt. Dabei ist zu beachten, dass sich bei Teilzeitangestellten oft erhebliche Produktivitätsgewinne erzielen lassen. So kommt beispielsweise die Unternehmensberatungsfirma McKinsey & Company zum Schluss, dass die höhere Arbeitsleistung von Teilzeitbeschäftigten den Zusatzaufwand für unter anderem Kommunikation, Führung/Organisation und Personaladministration häufig um ein Vielfaches aufwiegt.»

Ich komme zur zweiten Studie, deren Beachtung ich Ihnen empfehle. Die Studie «Teilzeitarbeit in der Führung», erschienen 1996 im Hochschulverlag an der ETH Zürich. Ich zitiere einige Aussagen: «Die Argumentation, welche eher den Nutzen und die Vorteile für die Unternehmung betont» – Sie sehen, hier geht es um die Privatwirtschaft –, «konzentriert sich vor allem auf die Effektivität der Unternehmung. Das grössere Erfahrungs- und Problemlösungspotential sowie die erhöhte Konzentration und Ausgeglichenheit seitens der Teilzeitangestellten wirkt sich aber auf verschiedene Bereiche positiv aus, wie beispielsweise auf die Kreativität, die Fehlleistungen, beziehungsweise deren Vermeidung und die Arbeitsqualität. Allerdings setzt die Realisierung dieser Vorteile» – das ist ein Punkt, auf den auch Professor Staffelbach mündlich mehrmals hingewiesen hat – «eine Führung und Organisation voraus, die weniger die Ordnung, Standardisierung und Effizienz als Selbstzweck anstreben, sondern Flexibilität, Innovation und Selbständigkeit fördern.»

«Beim Vergleich der ablehnenden Argumentationskette einerseits und der befürwortenden andererseits wird deutlich, dass sie auf unterschiedlichen Unternehmens- und Menschenbildern beruhen. Im Zuge des sichtbaren Wertewandels und der flexibleren Marktstrukturen ist wohl der zweiten Argumentation, also der befürwortenden, mehr Gewicht beizumessen, obwohl sie den vertrauten Denkmustern und Managementpraktiken widerspricht.»

Was sagt die Vertreterin des Basler Volkswirtschaftsbundes, Elisabeth Buetti, in ihrem Geleitwort zur Studie «Teilzeitarbeit in der Führung»? Sie stellt fest: «Die Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen sind der Überzeugung, dass eine effiziente Frauenförderung vor allem durch geeignete betriebliche Massnahmen, gegebenenfalls durch solche auf branchenmässiger beziehungsweise gesamtarbeitsvertraglicher Ebene sicherzustellen ist. Dazu gehören insbesondere flexible Arbeitszeitmodelle wie Teilzeitarbeit, welche vermehrt Kompatibilität von Erwerbsfähigkeit und Elternschaft versprechen und damit beiden Geschlechtern eine grössere Freiheit in der individuellen Lebensgestaltung einräumen. Vor allem Frauen mit qualifizierter Ausbildung ist nicht zu verdenken, wenn sie auch nach der Familiengründung ihr Wissen und ihre Erfahrung weiterhin in einem beruflichen Kontext unter Beweis stellen möchten. Aus medizinischer Sicht ist notabene nachgewiesen, dass gut ausgebildete Frauen, welche in uneigennütziger Absicht nur für ihre Familie dasein möchten, häufiger unter Depressionen, psychosomatischen Störungen und so weiter leiden als erwerbstätige Frauen.»

Die dritte Studie des Instituts für Personalwesen und Arbeitswissenschaft der Universität der Bundeswehr in Hamburg kommt zum

Schluss: «Demnach sind geteilte Führungspositionen im öffentlichen Dienst unter bestimmten Bedingungen und mit bestimmten Qualifikationen der Führungskräfte sehr wohl teilbar. Bezüglich dieser Möglichkeiten bestehen aber in vielen Unternehmen und bei vielen Führungskräften nicht nur Vorurteile, sondern auch Informationsdefizite.

Die mangelnde Akzeptanz von Teilzeitarbeit liegt zum einen sicher in ungenügender Erfahrung der meisten Führungskräfte mit teilzeitarbeitenden Kollegen; andererseits gilt Teilzeitarbeit immer noch als geschlechtsspezifische, unqualifizierte Arbeit, die mit nur geringem Engagement erledigt wird. Dass dieser Eindruck nicht aus sachlogischen Gründen, sondern aus gesellschaftlichen Traditionen entstanden ist, wird dabei leicht übersehen.» (Die Redezeit ist abgelaufen).

Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach): In den letzten Monaten war mehrmals zu hören, dass Kandidaten für öffentliche Aufgaben nur schwer zu finden sind. Personen im Erwerbsleben sind zeitlich und kräftemässig voll ausgelastet. Neben einer Erwerbstätigkeit bleibt oft zu wenig Zeit und auch der nötige Schwung fehlt, den ein öffentliches Amt verlangt.

Die Behördeninitiative wurde eingereicht, weil Personen, die daneben familiäre Aufgaben zu erfüllen hatten und wollten, bereit waren, gemeinsam für eine vollamtliche Aufgabe zu kandidieren. Die Kandidatur war aber nicht möglich. Die Gesetzesgrundlagen fehlten.

Auch die Regierung sieht die Entwicklung neuer Arbeitszeitmodelle aus beschäftigungs- und gesellschaftspolitischer Sicht als begrüssenswert. Dass ein Bedürfnis nach Teilzeit- und Job-sharing-Stellen vorhanden ist, wird erkannt. Job-sharing erlaubt vor allem den Frauen besseren Zugang zum Erwerbsleben und zu bestimmten Stellen. Auch Männer können die Ausübung einer Erwerbstätigkeit mit Familienpflichten oder anderen sozialen oder gesellschaftlichen Aufgaben besser vereinbaren.

Wir haben von mehreren Vorteilen des Job-sharings gehört. Wichtig erscheint uns, dass die Arbeit auf mehrere Schultern verteilt wird. Anerkannt wird auch, dass zwei Menschen mit ihren verschiedenen Veranlagungen, Vielfalt in eine Aufgabe bringen. Aus Erfahrung ist bekannt, dass zwei Personen miteinander mehr als 100 Prozent arbeiten, nicht nur zeitlich, sondern auch bezüglich Kraft und Energie. Zwei können belastbarer sein als eine Person allein.

Wir verschweigen nicht, dass das Job-sharing auch Nachteile hat oder Schwierigkeiten mit sich bringen kann. Der Koordinations- oder Organisationsaufwand wird erhöht. Die Teilung der Verantwortung ist eine

grosse Herausforderung. Der Mehraufwand muss in finanzieller Hinsicht sorgfältig überprüft werden.

Im kirchlichen Arbeitsfeld sind mit Job-sharing und auch mit Teilzeitstellen Erfahrungen gemacht worden. Wo Fragen über Abgrenzung, Struktur, Präsenzzeit und Geld im Vordergrund stehen, funktioniert Job-sharing vorteilhaft. Die Partner, die sich eine Stelle teilen, sind sehr daran interessiert, dass es funktioniert.

Die vorliegende Gesetzesvorlage ist eine Möglichkeit. Hier liegt meines Erachtens der Schlüssel. Niemand wird gezwungen, als Tandem zu kandidieren. Wählerinnen oder Wähler können nach wie vor die Bewerber, Einzelperson oder ein Tandem, frei wählen. Es ist die Herausforderung der gemeinsam kandidierenden Personen, ihre Wählerinnen und Wähler zu überzeugen, dass sie miteinander die vorliegende Aufgabe besser erfüllen können als die anderen Kandidaten.

Ich bin überzeugt, dass es Menschen und Situationen gibt, in denen Job-sharing in einem Vollamt gut funktionieren kann. Es ist mir ein Spruch dazu in den Sinn gekommen: «Denk in Möglichkeiten, nicht in Schwierigkeiten». Wir können uns manchmal nicht alle Möglichkeiten vorstellen.

Ich bitte Sie, den Antrag der Kommissionsmehrheit zu unterstützen. Ich bin überzeugt, dass wir die Gesetzesgrundlagen schaffen sollen. Ein Teil der EVP-Fraktion wird dies unterstützen.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Gestatten Sie mir, einige Ergänzungen zum Votum von Irene Enderli zu machen. Im Verlaufe der Behandlung dieses Geschäfts hatten wir Gelegenheit zum Thema «Job-sharing beim Ombudsmann», Professor Walter Haller von der Uni Zürich, anzuhören. Seinen Ausführungen, die weitgehend allgemeine Gültigkeit haben, habe ich folgenden Kernsatz entnommen: «Ziel des Job-sharings soll sein, dass es immer dann zu befürworten ist, wenn damit eine bessere Erledigung der Aufgabe erreicht werden kann.» Wenn ich lese, was in der Begründung zum Geschäft 3518 steht: «Um Frauen den gleichen Zugang zu öffentlichen Ämtern zu ermöglichen, und gleichzeitig Männer im privaten Bereich vermehrt in die Pflicht zu nehmen, müssen solche Ämter im Job-sharing-System besetzt werden können.» Das ist hundertprozentig das Gegenteil dessen, was Professor Walter Haller als gewiegter Kenner dieses Themas gefordert hat.

Job-sharing heisst auch gemeinsames Tragen der Verantwortung. Es bedeutet, dass alle Beteiligten gleichberechtigt sind. Bitte verwechseln Sie das nicht mit dem Aufteilen eines Amtes in Teilämter.

Zum Thema Haftung spricht sich das Gesetz überhaupt nicht aus. Aber gemeinsames Tragen von Verantwortung beinhaltet auch gemeinsame Haftung. Hier besteht ganz sicher Regelungsbedarf, auch wenn das in der Kommission verneint wurde.

Ein Gesetz, das meiner Meinung nach mehr Probleme schafft als es löst und das nur für eine äusserst kleine Minderheit im Kanton interessant sein kann, ist ein Gesetz zuviel.

Ich ersuche Sie daher, unseren Minderheitsantrag zu unterstützen und auf diese Gesetzesvorlage nicht einzutreten.

Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur): Wer hätte das gedacht? Es sind noch keine dreieinhalb Jahre her, als eine Initiative meiner kleinen Partei zum Job-sharing im Stadtrat in Winterthur verworfen wurde. Nun liegt diese Vorlage auf dem Tisch und mit Ausnahme der SVP kann die Kommission auf einen grossen Konsens zurückblicken.

Die Entwicklung in dieser Angelegenheit verlief rasant. Sie war aber auch bitter nötig und der Zeit gemäss. Sehr viel dazu beigetragen hat die FDP mit ihrem starken Einfluss auf die Kommissionsarbeit, allen voran Ulrich E. Gut. Die FDP hat fast linke und mittlere Parteien links überholt. (Heiterkeit).

Regierungsrat Markus Notter und seinen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen danke ich für die kooperative und konstruktive Zusammenarbeit, mit der sie die Arbeit der Kommission unterstützt haben. Um so mehr verstehe ich aber die einzige grosse Enttäuschung in diesem Zusammenhang nicht, nämlich die immer noch sture Haltung des Regierungsrates, der die Unterstützung dieser Vorlage ablehnt. Ich denke, das muss aus Angst sein, einen Teil der Macht abzugeben.

Die Landesring-Fraktion unterstützt diese Vorlage. Sie unterstützt auch den Minderheitsantrag in Paragraph 60a. Sie lehnt eingehend die Behördeninitiative des Gemeinderates von Zürich ab.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Unsere Partei hat sich in diesem Fall, aber auch in der Presse, des öfteren dafür eingesetzt, dass man Teilzeitstellen und auch das Job-sharing fördert. Insbesondere sollen Mittel geschaffen werden, um die Gleichstellung zu fördern. Heute haben wir nun die Nagelprobe in Form einer Vorlage, die diese Anliegen tatsächlich fördern kann, sofern sie nicht nur auf dem Papier bleibt und zumindest in einigen Gemeinden umgesetzt wird.

Wir unterstützen diese Vorlage. Wir sind der Meinung, dass jedes Gesetz in seiner Ausführung gewisse Probleme bietet. Auch dieses Gesetz

wird, wenn es angenommen würde, diese und jene Hürden bieten, aber sie sind nicht unüberwindbar. Sie gehören zum normalen Alltag. Wir unterstützen die Mehrheitslösung. Bezüglich Gemeinderäte und Gemeinderätinnen denken wir, dass die Minderheitslösung nicht zu unterstützen ist, sondern dass die heutige Lösung bestehen bleiben soll.

Ich glaube, die Gemeindeautonomie wird damit nicht tangiert. Keine Gemeinde wird gezwungen, etwas gegen ihren Willen zu tun. Mehr können wir nicht verlangen. Damit wird diese Vorlage wirklich akzeptabel.

Ich bitte Sie im Namen meiner Fraktion, diese Vorlage zu unterstützen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): In entwaffnender Offenheit hat Jacqueline Fehr die wahren Ziele dieser Vorlage dargelegt. Sie bezeichnet die Vorlage als unscheinbar, aber mit Signalwirkung für ihre weiteren Forderungen in diesem Bereich. So sollten wir die Vorlage auch bewerten. Es entspricht einer klaren Tradition und Stossrichtung der SP, immer mit kleinen Schritten in diese Richtung zu gehen. Hier geht es auch darum, Destabilisierungen von Behörden voranzutreiben.

Wenn Regula Thalmann vom Parteiprogramm der FDP Schweiz spricht und davon, dass dort das Ziel die Schaffung und das Eintreten für flexiblere Arbeitszeitmodelle ist, dann stimmt das absolut mit den Arbeitgeberorganisationen in diesem Staat überein. Da stehe ich voll und ganz dahinter. Es steht aber nicht darin, dass das Job-sharing als eines dieser Modelle – es gibt noch viele andere, die studiert und diskutiert werden – für Behördenarbeit ausgearbeitet werden muss.

Die Initiative der Stadt geht in diesem Bereich viel weniger weit als das, was die Kommission gemacht hat. Sie beschränkt sich auf mehrheitlich erwerbsorientierte Amtsübernahmen. Ich nenne die Friedensrichter und Friedensrichterinnen, die Stadtammänner und Stadtamtsfrauen, die Waisenräte und Waisenrätinnen und die Notariate. Nur in einem Punkt geht sie davon weg, eine saubere Grundlage zu schaffen, nämlich bei den Kreisschulpräsidien. Dies hat die Kommission auch klar erkannt und versucht, diesen Schwachpunkt zu lösen. Sie hat ihn aber nicht gelöst, sondern ein Problem geschaffen. Der Kommissionsvorschlag geht in diesem Bereich über die Initiative der Stadt hinaus, weil sie richtigerweise festgestellt hat, dass bei einer Wahl auch eine Nichtwahl stattfinden kann. Ein Schulpräsident oder eine Schulpräsidentin kann nur rechtsgültig gewählt werden, wenn er oder sie gleichzeitig als Mitglied gewählt wird. Genau das ist das Problem. Sie schaffen damit etwas in diese Vorlage hinein, das nicht gewollt ist. Zum Beispiel wird ein solches Paar – ich spreche der Einfachheit halber von einem Ehepaar, das

sich im Job-sharing für das Schulpräsidium bewirbt – nicht als Präsident, aber in die Behörde gewählt. Nach Ihrer Vorlage ist es gezwungen, die beiden Teilämter zu übernehmen. Stellen Sie sich vor, was das für Konsequenzen hat in einer Familie, die damit gerechnet hatte, eine volle Erwerbstätigkeit miteinander zu tätigen. Diese Leute müssen nachher einen Job finden, in dem sie das Geld trotzdem verdienen. In der Behörde müssen sie das Teilamt, das meist weit über ein kleines Freizeitamt hinausgeht, ebenfalls ausüben. Hier haben Sie sehr wenig überlegt. Es muss nachgebessert werden, indem man den Job des Schulpräsidenten herausnimmt.

In dieser Vorlage ist ein weiterer Schwachpunkt begraben. In Exekutiven – das sind auch Schulpflegen – ist es klar festgelegt, dass Stimmenthaltung nicht gestattet ist. Wenn von den beiden, die ein Job-sharing haben – nach ihrem Vorschlag nehmen beide mit einer halben Stimme an der Sitzung teil –, jeder eine andere Stimme vertritt, kommt es zu einer Stimmenthaltung, die rechtmässig nicht in Ordnung ist.

Ich meine, dass Sie hier etwas konstruiert haben, das in der Praxis nicht funktionieren kann und bitte Sie, auf diesen Unsinn zu verzichten. Sie werden sonst die Quittung in der Volksabstimmung erhalten.

Thomas Isler (FDP, Rüschlikon): Das Lob von Esther Zumbrunn hat uns auf den Plan gerufen. Es gibt in meiner Fraktion sehr wohl eine Minderheit. Als Arbeitgeberpräsident des Kantons bin ich sehr für flexible Arbeitszeiten. Das gilt für unsere gegen 40'000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kantons aber nicht für die Behörden. Ein Behördenamt ist kein Job, sondern ein Vertrauensmandat. Auf der Gemeindestufe vertritt dieses Mandat häufig eine Identifikationsfigur. Sie können sich nicht morgens X und nachmittags Y anvertrauen. So geht es nicht.

Mit dieser Regelung schaffen wir leider viel mehr Probleme als Lösungen. Für Job-sharing in Jobs sind wir sofort zu haben, aber nicht in Behörden.

Bitte treten Sie nicht ein. Andernfalls lehnen Sie den Minderheitsantrag ab, sonst können Sie morgens beim Josef Estermann antichambrieren und mittags bei Monika Stocker.

Ulrich E. Gut (FDP, Küsnacht): Lieber Thomas Isler, es gibt bereits heute wichtige Ämter, die Funktionen wahrnehmen, bei denen es für die Leute um viel geht und bei denen man nicht darauf bauen kann, mit derjenigen Person bedient zu werden, mit der man am liebsten zu tun hätte. Was passiert, wenn Sie einen Todesfall in der Familie haben? Sie

werden sich mit dem Pfarrer oder der Pfarrerin abfinden müssen, der oder die Amtswoche hat. Wer ist Pikettoffizier, wenn es bei Ihnen brennt? Der Pikettoffizier der Feuerwehr ist zweifellos wichtig. Sie werden ihn aber nicht auswählen können. Das sind Funktionen, bei denen es auf etwas ankommt. Das selbe ist beim Bezirksanwalt und so weiter.

Geschätzte Esther Zumbrunn, vielleicht erhalten Sie für das Verhalten der FDP-Kommissionsmitglieder eine gewisse Erklärung, wenn Sie heute auf Seite drei des Tages-Anzeigers die Stellungnahme unseres eidgenössischen Parteipräsidenten, Franz Steinegger, lesen: «Künftig ist nicht mehr entscheidend, wie stark Linke und Rechte sind, sondern wie stark die Konservativen und die Fortschrittlichen sind.» Es lohnt sich, da etwas weiterzulesen. Ich verzichte aber darauf.

Ernst Brunner, Sie haben sich auf Professor Walter Haller berufen. Ich möchte ihn in ein paar Sätzen zitieren. Aus dem Protokoll der Kommission, Seite 71: «Dem grundsätzlichen Anliegen einer besseren Verteilung der Arbeit stehe ich positiv gegenüber. Der Staat sollte da mit gutem Beispiel vorangehen. Job-sharing unterscheidet sich von gewöhnlicher Teilzeitarbeit, indem sich die Amtsinhaber mit reduziertem Beschäftigungsumfang in die Erfüllung einer Arbeitsaufgabe an einem Arbeitsplatz teilen und die Verantwortung dafür gemeinsam tragen. Sie entscheiden dabei unter gegenseitiger Vertretungspflicht selber über die Gestaltung der Arbeitszeit. Man muss sich zugunsten einer klaren Regelung für das eine oder andere entscheiden. Mir scheint, es sei hier eher an ein Team, also an Job-sharing gedacht.» Dies entspricht genau dem, was die Kommission Ihnen vorschlägt.

Regierungsrat Markus Notter: Ich mache es kurz und werde Ihnen der guten Ordnung halber mitteilen, dass der Regierungsrat die Vorlage der Kommission ablehnt. Wir haben die Gründe in unserer Weisung dargelegt. An dieser Meinung halten wir fest, auch was die Vorlage der Kommission und nicht nur die Behördeninitiative des Gemeinderates der Stadt Zürich anbelangt.

Ich möchte aber hier in aller Deutlichkeit sagen, dass der Regierungsrat – er hat es auch ausgeführt – der Entwicklung neuer Arbeitszeitmodelle aus beschäftigungs- und gesellschaftspolitischer Sicht positiv gegenübersteht. Er würde sich also nicht in das Lager der Nurkonservativen einteilen lassen – um die Kriterien von Ulrich E. Gut wiederaufzunehmen –, sondern er möchte auch ein bisschen fortschrittlich sein. Ich bin überzeugt, dass es dem Regierungsrat in allernächster Zeit gelingen wird, unter Beweis zu stellen, dass ihm die Entwicklung von solchen

Arbeitszeitmodellen wichtig ist. Es ist ihm aber nicht so wichtig – das ist richtig und ich gebe das zu –, dass er für diese 25 bis 30 Stellen im Kanton, die im Vollamt zu besetzen sind, nun auch Job-sharing-Möglichkeiten zur Verfügung stellen möchte. Man mag das bedauern. Aber ich glaube, wenn man die Bedeutung der Vorlage sieht, muss man nicht ganz so aufgeregt darüber diskutieren. Es geht nur um wenige Stellen in Zürich, Winterthur und Dietikon, alle andern Gemeinden sind überhaupt nicht betroffen. Man kann mit Jacqueline Fehr der Meinung sein, es handle sich vor allem um eine Signalwirkung. Es ist ohne Zweifel fortschrittlich und modern, wenn Politiker Signale setzen. Wir haben aber gehört, dass Signal auch eine Zahnpasta sei. Dieses Signal ist hier wahrscheinlich nicht gemeint. Ich bin mir bewusst, dass bei den Mehrheitsverhältnissen, die hier vorhanden sind, Signale gesetzt werden. Wir sind zuversichtlich, dass Sie – zumindest, wenn Sie Signale setzen – die richtigen Farben nehmen, um mit dieser Vorlage keine Kollisionen zu verursachen.

Der Regierungsrat ist der Meinung, dass es dies nicht braucht.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 81 : 34 Stimmen, den Minderheitsantrag von Irene Enderli abzulehnen und auf die Vorlage einzutreten.

Detailberatung

§60a

Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil), Präsidentin der vorbereitenden Kommission: Ich mache zum Randtitel 60a noch eine Bemerkung: Der Begriff «Doppelbesetzung» wird schon bei der entsprechenden Regelung für die Lehrberufe verwendet und kommt mit bereits verwendeten Wörtern wie «Mehrfachkandidatur» oder mit bei Gerichten benützten Ausdrücken nicht mehr in Konflikt. Darum also der Begriff «Doppelbesetzung».

Art. I, Gemeindegesetz

§ 60a, Abs. 1

Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil): Die Beschränkung auf Urnenwahl, vollamtliche Stellen und Zweierteams sind Eckdaten, welche die Machbarkeit sicherstellen und die Anwendung des Job-sharings eingrenzen. Das ebenfalls vorgeschriebene Wahlverfahren mit gedruckten

Wahlzetteln und so weiter ist in beinahe allen geltenden Gemeindeordnungen vorgesehen. Die Ausklammerung mit dem Satz: «Gilt ausdrücklich nur für die Exekutive der politischen Gemeinden, also den Gemeinderat»; dieser Begriff ist aus dem Gemeindegesetz gewählt worden und kann in den Gemeindeordnungen auch als Stadtrat bezeichnet werden. Der Minderheitsantrag möchte von dieser Ausnahme absehen, das heisst, das Job-sharing wird ausnahmslos für alle Vollämter einer Gemeinde, inklusive Mitglieder und Präsident eines Gemeinderates oder Stadtrates, möglich gemacht.

Emy Lalli Ernst (SP, Zürich): Mit unserem Minderheitsantrag beantragen wir, dass in § 60a der letzte Satz:

«Die Möglichkeit der Doppelbesetzung gilt nicht für die Mitglieder des Gemeinderates.»

gestrichen wird. Dies würde bedeuten, dass Job-sharing auch bei Exekutivämtern möglich ist. Betroffen davon wären die Stadtratsämter, welche vollamtlich geführt werden.

Wir haben eine Gesetzesänderung vor uns, die es ermöglicht, vollamtliche Stellen in Behörden und Ämtern in Doppelbesetzung auszuführen. Ziehen wir diese Änderung konsequent durch und erlauben dies auch für die Stadtratsämter. Es gibt kein einziges Argument, warum gerade dieses bestbezahlte Amt ausgeschlossen werden soll. Es ist nicht so, dass jemand dazu gezwungen wird. Wir wollen damit nur die Möglichkeit schaffen, den Kreis für diejenigen, die sich für eine anspruchsvolle Tätigkeit interessieren, auszuweiten. So könnten Frauen und Männer mit Kindern sich sowohl in der Familie als auch in der Politik engagieren. Dadurch würde auch der Erfahrungsbereich erweitert. Meiner Ansicht nach wäre dies eine Bereicherung für die Exekutive.

Im übrigen wird schlussendlich das Stimmvolk entscheiden, ob das Amt von einer Person oder von zwei Personen geführt werden soll. Stellen sich zwei Personen zur Wahl, müssen diese beiden Personen eine klare Vorstellung darüber haben, wie sie das Amt gemeinsam ausüben wollen, um gewählt zu werden. Wenn wir diesen Satz in § 60a streichen, heisst dies noch lange nicht, dass wir zum Beispiel in vier Jahren in der Stadt Zürich 18 Stadträtinnen beziehungsweise Stadträte zu wählen haben. Wenn ich das gestrige Resultat der Stadtratswahlen anschau, hätten eventuell einige Nichtgewählte von dieser Regelung profitiert.

Zum Schluss ein wichtiges Argument für die Integration der Exekutivämter in dieses Gesetz. Ich bin überzeugt, Job-sharing in Exekutivfunktionen hätte eine wichtige symbolische Bedeutung. Sie würde die

Forderung nach mehr Teilzeitstellen auch in Kaderfunktionen unterstützen. Wagen wir diese Pionierleistung und unterstützen Sie unseren Minderheitsantrag.

Regierungsrat Markus Notter: In § 60a fehlen die Randtitel. Deshalb ist es vielleicht nicht so klar. Es müsste also heissen: 60a, Doppelbesetzung, lit. a Wahl.

Ich möchte zur Klärung, weil Fragen bei den Gemeindeschreibern und im Gemeindepräsidentenverband aufgetaucht sind, darauf hinweisen, dass es mit der Annahme dieses Gesetzes in den Gemeinden keine Gemeindeordnungsänderung für die Einführung dieser Doppelbesetzung brauchen würde. Das gilt dann kraft kantonalem Wahlgesetz respektive Gemeindegesetz automatisch für all jene Gemeinden, die sich beim Wahlverfahren den Wahlvorschlägen mit gedruckten Wahlzettel und stiller Wahl anschliessen, die das kantonale Wahlgesetz als Möglichkeit vorgibt. Für all jene Gemeinden, die diese Erleichterung mit den gedruckten Wahlzetteln vorsehen, gilt automatisch die Möglichkeit der Doppelbesetzung, ohne dass die Gemeindeordnung geändert werden müsste. Das als Präzisierung zu den Materialien.

Hanspeter Schneebeli (FDP, Zürich): Im Namen der FDP-Fraktion empfehle ich Ihnen, diesem Minderheitsantrag nicht zuzustimmen. Ich möchte noch weitergehen. Es wäre möglicherweise sinnvoll, Sie würden diesen Antrag zurückziehen, denn es könnte sein, dass das der Schicksalsartikel dieses Gesetzes ist.

Abstimmung

Der Kantonsrat heisst mit 41 : 38 Stimmen den Minderheitsantrag gut.

1. Vizepräsident Kurt Schellenberg: Zu § 60 a Abs. 2 liegt ein Antrag von Ernst Brunner vor.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Der vorgeschlagene Gesetzesartikel erscheint auf den ersten Blick recht vernünftig. Daher liegt auch kein Minderheitsantrag vor. Beim Studium für die heutige Sitzung habe ich festgestellt, dass man hier auch eine zweite Leseart hineinlesen kann. Wenn eine Doppelbesetzung für ein Nebenamt angestrebt wird – was eigentlich nicht geht –, muss man nur für das Präsidium kandidieren. Dann ist alles in Ordnung. Im Extremfall können so alle

Nebenämter in Doppelbesetzung betrieben werden. Wer nicht ins Präsidium gewählt wird, wird automatisch als Paar im Nebenamt in der Behörde bleiben. Dieser Abschnitt hebt meiner Ansicht nach den Abschnitt 1 vollumfänglich auf und öffnet Missbrauch Tür und Tor. Ich beantrage daher,

den Abschnitt 2 in § 60a ersatzlos zu streichen.

Regelungsbedarf besteht meiner Ansicht nach nicht, wenn auch Regierungsrat Markus Notter Ihnen das Gegenteil weismachen möchte. Es würde dann einfach so heissen, dass in der Behörde ein Platz noch nicht belegt ist und ein zweiter Wahlgang nötig wird.

Ich empfehle Ihnen daher, diesen Abschnitt 2 zu streichen, um auch solchen Wirrnissen, wie sie mein Fraktionskollege Willy Haderer aufgezeigt hat, zu entgehen.

Ulrich E. Gut (FDP, Küsnacht): Die Lösung dieses Problems – das die Kommission auch gesehen hat –, wie sie Ernst Brunner vorschlägt, ist nicht demokratisch. Sie müssen davon ausgehen, dass Sie dann eine Person, welche nicht in diese Behörde gewählt worden wäre, für gewählt erklären, in einer Wahl, die keine Listenwahl ist. Aus diesem Grund haben wir uns in dieser Weichenstellung, welche wir sehr ernst genommen haben, für diese Lösung entschieden. Wir sind der Meinung, dass sie nicht mit Nachteilen verbunden ist.

Gestatten Sie mir eine Bemerkung zum taktischen Stimmverhalten der SVP-Fraktion. Wir werden mit Sicherheit in der zweiten Lesung Rückkommen auf diesen Artikel beantragen, der jetzt mit knapper Mehrheit entschieden worden ist. Ich bitte diejenigen, denen an einem Erfolg dieser gesamten Vorlage gelegen ist, sich bis dahin ihr eigenes taktisches Stimmverhalten nochmals zu überlegen. Ich stelle fest, dass die SVP-Fraktion hier – wie auch beim fakultativen Referendum – einmal mehr in eine Situation hineinmarschieren will, in der sie dann den Stimmberechtigten erklären muss, warum man für 60 Stimmen beim Behördenreferendum ist, aber im Grunde genommen überhaupt nicht dafür, dass die direkte Demokratie reduziert wird. Da wird man erklären müssen, warum man für eine Möglichkeit eingetreten ist beziehungsweise warum man es unterlassen hat, sie zu verhindern, obwohl man gegen das Ganze ist.

Wir werden Rückkommen beantragen. Wir bitten Sie, die Angelegenheit in allen Fraktionen nochmals zu überprüfen.

Ernst Schibli (SVP, Otelfingen): Ich hoffe Ulrich E. Gut, dass Sie bis zur zweiten Lesung den Schock des gestrigen Wahlgangs verdaut ha-

ben, den ihre Fraktion bekommen hat, und Sie dann Ihre Überlegungen wieder in eine ganz andere Richtung machen als Sie dies heute tun.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Ich bitte Sie, den Antrag von Ernst Brunner zu unterstützen.

Wenn dieser Fall eintreten sollte, dann lösen Sie das im Gesetz so, dass der vollamtliche Präsident in einem solchen Fall separat gewählt werden soll und nicht so, dass Sie hier schleichend – in von mir genannter Manier –, wie das Jacqueline Fehr sehr offen dargelegt hat, den ersten Schritt für die nebenamtliche Job-sharing-Tätigkeit tun. Es ist absolut unsinnig, diesen Schritt zu machen und damit zu signalisieren, dass in Zukunft auch in andern nebenamtlichen Behörden der Gemeinden solchermaßen verfahren wird.

Ich bitte Sie, den Antrag Brunner zu unterstützen.

Regula Thalmann-Meyer (FDP, Uster): Ich entgegne Willy Haderer als versiertem Gemeindepräsidenten, dass ihm sicher bekannt ist, dass, wenn solche Spiele gemacht werden sollten, die Wahlpropaganda erstens zum Teil sehr gut spielt und zweitens man solche Leute, von denen man das Gefühl hat, sie möchten unsere Regelung, die ich als praktikabel erachte, unterwandern, ganz einfach streichen kann.

Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil): Ich bedaure, dass ich als Kommissionspräsidentin erst am Schluss zu Wort komme.

Dieser Artikel hat sehr viel zu reden gegeben. Ich bin überrascht vom Antrag, der jetzt plötzlich auf dem Tisch liegt. Wir haben uns nämlich geeinigt: Sollte für das vollamtliche Präsidium – nach dem Minderheitsantrag geht es auch weiter – ein Zweierteam kandidieren, das aber nur als Mitglied dieser Behörde gewählt wird, ist die hier vorgesehene Ausnahmeregelung der unkompliziertere Weg als eine Wahl für ungültig zu erklären und allenfalls Ersatzwahlen anzuordnen. Das Paar wird mit beiden Personen aber nur mit einer Stimme in der nebenamtlichen Behörde belassen.

Wir haben das lange durchdiskutiert. Wir haben auch von Regierungsrat Markus Notter gehört, wieviele Personen es betrifft. Ich denke nicht, dass da dem Missbrauch Tür und Tor geöffnet wird. Sie haben gehört, auch ich setze mich nicht für dieses Gesetz ein, aber wenn wir es schon haben, möchte ich es sauber legiferiert haben. Da können wir keine Ausnahme machen.

Ich bitte Sie, diesen Streichungsantrag nicht zu unterstützen und die sorgfältige Gesetzesarbeit, die wir in der Kommission zu bewerkstelligen versucht haben, nicht mit solchen Attacken zu stören.

Regierungsrat Markus Notter: Der Regierungsrat spricht immer am Schluss, und das ist nicht so schlimm.

Der Absatz 2 des § 60a regelt den Fall, bei dem ein vollamtliches Präsidium aber nebenamtliche Mitgliedschaften zu vergeben sind. Es muss nach § 60a Absatz 1 möglich sein, für ein solches vollamtliches Präsidium ein Zweierticket zur Wahl zu stellen. Bei der Auszählung dieser Wahlzettel müssen die Stimmen für dieses Zweierticket, die für das Präsidium aufgeschrieben worden sind und auch bei der Linie Mitgliedschaft aufgeführt sind, dort als gültig gezählt werden. Jetzt kann es sein, dass dieses Zweierticket nicht das Präsidentenamt erringt, aber in die Behörde gewählt wird. Das ist letztes Wochenende auch jemandem so passiert. Dann ist die Frage, was gilt nun? Soll man sagen, jetzt kann dieses Amt als Zweierticket nicht angetreten werden und die Wahl gilt quasi im nachhinein als ungültig, obwohl beim Auszählen diese Stimmen als gültig gezählt werden mussten, damit das überhaupt funktioniert? Diese Frage muss man regeln. Man darf den Absatz nicht so – wie Ernst Brunner sich das vorstellt – streichen, sondern man muss die Sache regeln. Man kann es auf die eine oder auf die andere Art regeln. Die Kommission hat sich entschieden, dass es demokratischer sei – Ulrich E. Gut hat darauf hingewiesen –, dann ausnahmsweise eine nebenamtliche Behördentätigkeit im Job-sharing zuzulassen. Man könnte es auch anders regeln, der Absatz 2 von § 60a müsste aber anders lauten. Bitte streichen Sie ihn nicht einfach, weil man so nicht weiss, was gilt. Dann können Sie es dem Regierungsrat und danach dem Bundesgericht überlassen, sich etwas Gescheites aus den Fingern zu saugen. Das würde ich Ihnen aber nicht empfehlen.

Deshalb bitte ich Sie, regeln sie es auf die eine oder andere Art, aber streichen Sie diesen Absatz nicht ersatzlos.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Regierungsrat Markus Notter hat absolut recht, man muss es regeln. Sie gehen jetzt von der idealistischen Möglichkeit aus, dass ein Paar sich um ein solches Präsidium bewirbt. In den letzten Wochen hat es verschiedene, auch grössere Parlagemeinden gegeben, wo sich mehrere Kandidaten für das Präsidium beworben haben. Es gab auch Fälle, dass keiner gewählt wurde. Zum Beispiel Schlieren – man müsste noch diskutieren, wo das Vollamt anfängt – hätte dann zusätzlich drei Mitglieder im Rat und es müsste

erst noch ein weiterer Präsident aus dem übrigen Rat gewählt werden. Das sind unsinnige Verfälschungen dieser Gremien, die anzahlmässig aus vernünftigen Gründen in der Grösse gewählt wurden und von den Stimmbürgern in der Gemeindeordnung gesetzlich festgelegt wurden. Das beachten Sie bei der Lesung, die jetzt zur Diskussion steht, überhaupt nicht.

Ich bitte Sie, den Antrag in dem Sinne, wie ich ihn vorher begründet habe, umzuändern, dass, wenn die Wahl als vollamtlicher Präsident eines Zweiertickets nicht zustande kommt, eine Nachwahl zu erfolgen hat für das fehlende Mitglied im Rat und damit auch für das Präsidium.

1. Vizepräsident Kurt Schellenberg: Willy Haderer, ich bitte Sie, diesen Antrag schriftlich einzureichen.

Sie sind damit einverstanden, dass wir mit der Beratung fortfahren bis der Antrag vorliegt und dann auf ihn zurückkommen werden.

§ 60b

Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil): Mit dieser Bestimmung wird Sinn und Wesen des Job-sharings umschrieben. Der Grundsatz des einvernehmlichen Zusammenwirkens und der gemeinsamen Verantwortlichkeit ist im Kontext zu andern Vorschriften von Bedeutung. Er prägt die Art und Weise der Amtsausübung und verankert den Unterschied zur Teilzeitarbeit. Auf eine Fixierung der Anteile an der Aufgabenlösung zum Beispiel je fünfzig Prozent wird verzichtet. Eine Aufgabe wird gemeinschaftlich gelöst.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

§ 60c

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Art. II, Wahlgesetz

§ 51

Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil): Es entspricht dem Wesen des Job-sharings, dass bei einer Teilvakanz eine Ersatzwahl für das ganze Amt angesetzt werden muss. Das bedeutet eine Härte, der sich die beiden Partner schon bei der Bewerbung unbedingt bewusst sein müssen. Selbstverständlich bleiben beide Amtsträger unter den Voraussetzungen von § 122, Wahlgesetz, im Amt, bis die Ersatzwahl abgeschlossen ist.

Das ist auch so bei den reformierten Pfarrstellen, die in Doppelbesetzungen ausgeschrieben werden. Bei einem Rücktritt einer Person wird automatisch die ganze Stelle frei und die verbleibende Person kann sich mit einem zweiten Partner wiederbewerben oder sich für das Vollamt bewerben. Auch da haben wir auf die Erfahrungen, die gemacht worden sind, zurückgegriffen.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

§ 66a

Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil): Die Abweichungen von den geltenden Bestimmungen über die Urnenwahlen stellen sicher, dass die beiden Personen, welche sich in ein Amt teilen wollen, mit der vorgesehenen Stellenteilung einverstanden sind und demzufolge auch nur gemeinsam gewählt werden können. Konsequenterweise haben die für die Doppelbesetzung eines Präsidiums Vorgeschlagenen, auch gemeinsam als Mitglied der Behörde zu kandidieren. Die Einschränkung des passiven Wahlrechts ist in einem solchen Fall unabdingbar.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

§ 105

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 111

Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil): Diese Formulierung dient nur der Klarstellung.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

Art. III, Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über Schuldbetreibung und Konkurs

§ 1

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Art. IV

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Angesichts des Antrags von Willy Haderer ziehe ich meinen Antrag zurück und bitte Sie, denjenigen von Willy Haderer zu unterstützen.

1. Vizepräsident Kurt Schellenberg: Ich lese Ihnen den Antrag von Willy Haderer vor:

§ 60a Abs. 2, Wahl für die Besetzung eines vollamtlichen Präsidiums muss auch im Falle einer Wahl als Behördenmitglied aber einer Nichtwahl für das Präsidium als ungültig erklärt werden.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 68 : 17 Stimmen, den Antrag Willy Haderer abzulehnen.

Damit ist die Vorlage in erster Lesung durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet frühestens in vier Wochen statt.

1. Vizepräsident Kurt Schellenberg: Gestatten Sie mir noch eine Mitteilung bezüglich der Sitzungsplanung vom nächsten Montag. Wir werden wie geplant zuerst das Fachhochschulgesetz behandeln und anschliessend die heute nicht behandelten Anträge der Direktion des Internen und der Justiz.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Änderung des Wahlgesetzes (Wahl der Pfarrerinnen und Pfarrer der evangelisch-reformierten Landeskirche)**
Motion Thomas Dähler (FDP, Zürich) und Hansruedi Hartmann (FDP, Gossau)
- **Versorgungsstrukturen zur Bekämpfung und Behandlung des Alkoholismus**
Postulat Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach), Dorothee Fierz (FDP, Egg) und Christoph Schürch (SP, Winterthur)
- **Sparmassnahmen/Outsourcing und Kooperation im Spitalwesen**
Anfrage Hans-Jacob Heitz (FDP, Winterthur)

11278

- **Verpachtung des Gutsbetriebs Rheinau an die «Fintan»-Stiftung**
Anfrage *Christoph Mörgeli (SVP, Stäfa)*
- **Gesetzeskonformität der teilweisen Fremdfinanzierung des Schulprojektes 21**
Anfrage *Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil)*
- **Kloten ohne Langstreckenverkehr? – Auswirkungen auf Arbeitsplätze**
Anfrage *Bruno Dobler (parteilos, Lufingen)*

Schluss der Sitzung: 17.45 Uhr

Zürich, den 2. März 1998

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 2. April 1998 genehmigt.