


194. Sitzung, Montag, 3. März 2003, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Thomas Dähler (FDP, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 15761*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage* *Seite 15761*

2. Investitionen des Kantons Zürich für das Jahr 2003

Dringliches Postulat Urs Hany (CVP, Niederhasli),
 Willy Germann (CVP, Winterthur) und Vinzenz Büt-
 ler (CVP, Wädenswil) vom 13. Januar 2003
 KR-Nr. 18/2003, RRB-Nr. 175/5. Februar 2003 (Stel-
 lungnahme)..... *Seite 15761*

3. Koordination Behördenschulung

Dringliches Postulat Kommission für Staat und Ge-
 meinden vom 20. Januar 2003
 KR-Nr. 26/2003, RRB-Nr. 170/5. Februar 2003 (Stel-
 lungnahme)..... *Seite 15770*

4. Weiterführung der geleiteten Schulen (TaV) ab Schuljahr 2003/2004

Dringliches Postulat Brigitta Johner-Gähwiler (FDP,
 Urdorf), Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a.A.)
 und Michel Baumgartner (FDP, Rafz) vom
 10. Dezember 2002
 KR-Nr. 357/2002, RRB-Nr. 180/5. Februar 2003
 (Stellungnahme) *Seite 15773*

5. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Tarif und Angebot im öffentlichen Personenverkehr

Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2002
und geänderter Antrag der KEVU vom 10. Dezember
2002 **3997a** Seite 15775

6. Bewilligung eines Rahmenkredites des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2003/2004 (Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2002
und geänderter Antrag der KEVU vom
10. Dezember 2002 **3996**..... Seite 15775

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Erklärung der Grünen Fraktion zur «Swiss»*..... Seite 15791
 - *Erklärung der SP-Fraktion zur «Swiss»* Seite 15793
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 15828

Geschäftsordnung

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich beantrage Ihnen, die heutigen Traktanden 5 und 6, nämlich die Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr und den Rahmenkredit des Zürcher Verkehrsverbundes, gemeinsam zu behandeln, das heisst, eine gemeinsame Eintretensdebatte durchzuführen und danach getrennt im Detail zu beraten und darüber abzustimmen. Sie sind damit einverstanden.

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

1. Mitteilungen

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben (Mitbericht Finanzkommission):

– **Deckung von Bilanzfehlbeträgen**

Parlamentarische Initiative Regula Götsch Neukom, KR-Nr. 352/2002

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

– **Zuständige gerichtliche Instanz für die Beurteilung der Beschlagnahme nach § 96 Abs. 1 StPO**

Beschluss des Kantonsrates, 4049

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

– **Staatskundeunterricht**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 384/2000, 4050

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 191. Sitzung vom 10. Februar 2003, 8.15 Uhr

2. Investitionen des Kantons Zürich für das Jahr 2003

Dringliches Postulat Urs Hany (CVP, Niederhasli), Willy Germann (CVP, Winterthur) und Vinzenz Bütler (CVP, Wädenswil) vom 13. Januar 2003

KR-Nr. 18/2003, RRB-Nr. 175/5. Februar 2003 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Die Regierung wird aufgefordert, dem Kantonsrat umgehend eine Auflistung über grössere Investitionen für das Jahr 2003 unter Berücksichtigung der Dringlichkeitsklausel vorzulegen.

Begründung:

Vorgesehene, notwendige Investitionen muss die öffentliche Hand gerade in wirtschaftlich rezessiven Zeiten unbedingt auslösen, mit dem Ziel, das Überleben von Unternehmen (insbesondere KMU) und somit deren Arbeitsplätze zu sichern. Ohne Budget sind der Regierung diesbezüglich die Hände weitgehend gebunden, sich antizyklisch zu verhalten. Einzig eine grosszügige Auslegung der Dringlichkeitsklausel durch die Regierung und das Parlament kann notwendige Investitionen auch ohne Budget rechtzeitig auslösen.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 20. Januar 2003 dringlich erklärt.

Die Stellungnahme des Regierungsrates lautet auf Antrag der Finanzdirektion wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Kantonsrat hat an seiner Sitzung vom 17. Dezember 2002 den Voranschlag 2003 nicht festgesetzt, nachdem er über die einzelnen Globalbudgets der Leistungsgruppen abgestimmt hatte. Damit stellt sich die Frage, welche Ausgaben – insbesondere Investitionsausgaben – getätigt werden dürfen, solange kein Voranschlag festgesetzt ist.

Um eine Ausgabe tätigen zu können, ist eine gesetzliche Grundlage und ein Voranschlagskredit notwendig. Eine gesetzliche Grundlage liegt unter anderem mit einem Kreditbeschluss (Verpflichtungskredit) vor (§ 3 lit. b Finanzhaushaltsgesetz [FHG, LS 611]). Gemäss §24 Abs. 1 FHG gibt ein Verpflichtungskredit die Ermächtigung, bis zu einer bestimmten Summe für einen bestimmten Zweck finanzielle Verpflichtungen einzugehen. Er ist insbesondere anzufordern für Ausgaben, deren Abwicklung sich über mehrere Jahre erstreckt. Verpflichtungskredite werden als Objekt- (für ein Einzelvorhaben), Rahmen- (für ein Programm) und Zusatzkredite (sofern ein bewilligter Verpflichtungskredit nicht ausreicht) bewilligt. Neue einmalige Ausgaben für einen bestimmten Zweck von mehr als 3 Mio. Franken oder neue jährlich wiederkehrende Ausgaben von mehr als Fr. 300'000 erfordern gemäss Art. 28^{bis} Ziffer 1 der Kantonsverfassung einen referendumsfähigen Kantonsratsbeschluss. Für die Bewilligung gebundener Ausgaben ist der Regierungsrat zuständig. Die Bewilligung von Verpflichtungskrediten ist von einem budgetlosen Zustand nicht betroffen. Hingegen fehlt für eine Zahlung der Voranschlagskredit, mit dem der Kantonsrat gemäss § 28 Abs. 1 FHG den Regierungsrat er-

mächtigt, die Verwaltungsrechnung für den bezeichneten Zweck bis zum festgelegten Betrag zu belasten. Unabhängig davon müssen jedoch gesetzliche und vertragliche Verpflichtungen eingehalten werden (gebundene Ausgaben), was zu Zahlungen führen kann, die nicht durch einen Voranschlagskredit gedeckt sind.

2. Unerlässliche Ausgaben

Für den Fall, dass Anfang Jahr kein Voranschlag vorliegt, ist § 32 Abs. 4 FHG anwendbar, der lautet: «Genehmigt der Kantonsrat den Voranschlag nicht, ist der Regierungsrat ermächtigt, die für die Verwaltungstätigkeit unerlässlichen Ausgaben zu tätigen.» Die Unterscheidung in unerlässliche und aufschiebbare Ausgaben liegt somit in der Kompetenz des Regierungsrates. Eine eindeutige und detaillierte Abgrenzung ist schwierig. Die Direktionen und Amtsstellen müssen die Ausgaben in ihrem Zuständigkeitsbereich im Einzelfall auf die Unerlässlichkeit für die Verwaltungstätigkeit überprüfen. Der Regierungsrat hat deshalb Mitte Januar 2003 allgemeine Kriterien für die Zeit ohne festgesetzten Voranschlag festgelegt, anhand deren die unerlässlichen Ausgaben getätigt werden. Die Erfüllung des dringlichen Postulates würde insgesamt nichts an der rechtlichen Situation ändern.

3. Neuer Voranschlagsentwurf

Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat einen zweiten Entwurf zum Voranschlag 2003 vorgelegt. Der Kantonsrat wird damit erneut Gelegenheit gegeben, einen Voranschlag festzusetzen und die Ausführung der geplanten Investitionen zu ermöglichen. Mit dem Vorliegen des zweiten Entwurfes zum Voranschlag 2003 wird die Erstellung der mit dem Vorstoss verlangten Liste hinfällig.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 18/2003 nicht zu überweisen.

Urs Hany (CVP, Niederhasli): In seiner Antwort auf unser dringliches Postulat erläutert der Regierungsrat erstens die Ausgangslage und die gesetzliche Grundlage, um Ausgaben tätigen zu können. Zweitens beschreibt er die heutige Situation des budgetlosen Zustandes mit seinen Konsequenzen bezüglich unerlässlicher respektive aufschiebbarer Ausgaben unter Anwendung des Finanzhaushaltsgesetzes Artikel 32 Absatz 4. Und drittens verweist die Regierung auf den neuen Voran-

schlagsentwurf, welcher am 17. März 2003 hier im Rat diskutiert und allenfalls genehmigt werden soll.

Erstens: Die Erläuterungen zur Ausgangslage sind klar auf den erwähnten gesetzlichen Grundlagen basierend und geben zu keinen Diskussionen Anlass.

Zweitens: Gemäss Artikel 32 Finanzhaushaltsgesetz ist der Regierungsrat bei einem budgetlosen Zustand ermächtigt, unerlässliche Ausgaben für die Verwaltungstätigkeit auszulösen. Richtigerweise verweist er auf die Schwierigkeit, unerlässliche respektive aufschiebbare Ausgaben klar abzugrenzen. Genau hier setzt unser dringliches Postulat an. Wir verlangen eine Auflistung über grössere Investitionen für das Jahr 2003. Gemeint sind vor allem die Investitionen, welche im abgelehnten Budget enthalten sind und im Graubereich zwischen unerlässlichen und aufschiebbaren Aufgaben liegen. Mehrmals haben Mitglieder der Regierung nach der Budgetablehnung erwähnt, dass jetzt gewisse, im abgelehnten Voranschlag enthaltene Investitionen nicht ausgelöst werden können. Wir gehen davon aus, dass im Budget enthaltene Investitionen spruch- respektive ausführungsfähig sind. Genau diese Investitionen wollen wir aufgelistet haben. Sie sollen dann dem Parlament trotz fehlenden Budgets zur Auslösungsgenehmigung vorgelegt werden. Ausserordentliche Situationen verlangen auch nach ausserordentlichen Massnahmen. Eigentlich sollte die Regierung ja froh sein, wenn sie die Möglichkeit erhält, budgetierte und somit geplante Investitionen trotz abgelehntem Voranschlag aufzulisten und dem Rat zur Auslösung vorzulegen. Daher erstaunt es uns umso mehr, dass der Regierungsrat dieses dringliche Postulat nicht überwiesen haben will.

Drittens: Bei der Einreichung des Postulates mit Anspruch auf Dringlichkeit mussten wir davon ausgehen, dass ein neues Budget – wenn überhaupt – erst nach den Sommerferien in den Rat kommt. Inzwischen hat die Regierung einen neuen Voranschlag vorgelegt. Er wird in zwei Wochen hier diskutiert und wir werden darüber zu befinden haben. Zu diesem Vorgehen gratulieren wir der Regierung und danken ihr auch für ihr schnelles Handeln. Sollte der Rat am 17. März 2003 den zweiten Voranschlag für das Jahr 2003 letztendlich genehmigen, dann wird dieses Postulat gegenstandslos. Sinn und Zweck erfüllen sich automatisch durch ein genehmigtes Budget. Sollte der Rat aber ein zweites Mal das Budget ablehnen, dann erhalten Regierung und Parlament mit der heutigen Überweisung des Postulates die Mög-

lichkeit, doch noch über Investitionen, welche im Graubereich zwischen unerlässlichen und aufschiebbaren Aufgaben liegen, zu diskutieren und sie rechtzeitig für das angeschlagene Gewerbe auszulösen.

Ich bitte Sie sehr, der Überweisung des Postulates zuzustimmen. Ohne Voranschlag erteilen wir der Regierung den Auftrag respektive die Möglichkeit, budgetierte Investitionen vorzulegen. Mit einem Voranschlag erledigt sich das Postulatsbegehren von alleine. Arbeitnehmer, Gewerbe und Industrie werden es zu schätzen wissen.

Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil): Die Antwort zum dringlichen Postulat Urs Hany betreffend Investitionen ist so fantasielos wie das neue Budget der Regierung mutlos ist. Eine mutige Regierung steht zu ihrem Investitionsbudget, auch wenn die Mehrheit des Rates der Sparwut verfallen ist. Eine fantasievolle Regierung nutzt jede Möglichkeit, zum Beispiel bei der Beantwortung dieses Postulates uns Rätinnen und Räten die von ihr als notwendig erachteten Investitionen beliebt zu machen, statt uns wie hier die ganzen gesetzlichen Grundlagen herunterzuleiern, die wir auch selber nachschlagen können. Die SP ist konsequent für eine antizyklische Investitionspolitik, und das heisst für uns: sparen erst im Aufschwung. Wenn der Staat kein Geld mehr hat für Investitionen, so erwarten wir, dass all die Reichen, die in den letzten Jahren von den Steuersenkungen und Steuererleichterungen profitiert haben, hier und jetzt in die Zürcher Wirtschaft investieren. Und wir erwarten, dass sie das auch dann tun, wenn sie mit aufgeblähten und geplatzten Finanzgeschäften Verluste eingefahren haben. Mit der Nichtüberweisung des Postulates ist die SP einverstanden. Es zu überweisen, bringt unserer Ansicht nach nichts mehr. Wenden wir uns dem Budget zu!

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Wenn die Postulanten meinen, sie hätten den Regierungsrat mit ihrem Vorstoss dazu gebracht, ein neues Budget vorzulegen, dann kranken sie stark an Überheblichkeit. Zudem geht aus der Antwort sehr deutlich, klar und sachlich hervor, dass dieser Vorstoss unnötig war in verschiedener Hinsicht.

Erstens steht es dem Parlament in keiner Art und Weise zu, bei einem abgelehnten Budget hier noch quasi ein Teilbudget über die Investitionen zu genehmigen. Diese Kompetenz steht, wie der Regierungsrat richtig vermerkt hat, ganz klar und allein in dieser Situation der Re-

gierung zu. Die Regierung hat zu bestimmen, was dringliche und unaufschiebbare Aufgaben sind. In diesem Sinn war es absolut nicht zweckmässig, hier mit einem solchen Vorstoss zu versuchen, etwas in Bewegung zu setzen, das sowieso bereits angekündigt war. Es ist also reine Schaumschlägerei, was die Postulanten hier zutage gebracht haben.

Ich bitte Sie, dieses Postulat nicht zu überweisen.

Hans-Peter Portmann (FDP, Kilchberg): Es ist tatsächlich so: Mit der Ablehnung des Budgetvorschlages im letzten Herbst war Unklarheit, wo und wie jetzt Investitionen getätigt werden. Auch der Regierungsrat musste – und hat dies auch getan – zuerst selber einmal intern bestimmen, welche Aufgaben jetzt gerechtfertigt sind und welche nicht. Der Regierungsrat listet dies sehr gut in dieser Postulatsantwort auf. Deshalb hat dieses Postulat sicherlich auch mit der Dringlichkeit Klarheit geschaffen. Wer aber glaubt, dass man mit einem Postulat ohne ein Budget dann Investitionen auslösen kann, der irrt. Dazu gibt es weder verfassungsmässig noch gesetzlich Richtlinien, und man kann dann auch nicht einfach irgend ein Teilbudget mit Investitionen hier in diesem Kantonsrat verabschieden. Deshalb hat der Regierungsrat das einzig Richtige gemacht, indem er nämlich aussagt, «uns liegt etwas an den Investitionen und daran, dass wir in diesem Kanton auch in einer wirtschaftlich schlechten Zeit Geld ausgeben» und uns einen zweiten Budgetvorschlag unterbreitet. Das ist der einzig richtige Weg und daher braucht es jetzt dieses Postulat nicht mehr.

Die FDP wird ebenfalls nicht zustimmen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Willy Haderer, wir haben deutlich erklärt, dass dieser Vorstoss eingereicht wurde, bevor ein neues Budget des Regierungsrates zu erwarten war. Und wir haben deutlich erklärt, dass bei Annahme des neuen Budgets, was natürlich sowieso besser wäre als dieser Notvorstoss, dieser Vorstoss sofort zurückgezogen würde. Aber ob das neue Budget genehmigt wird, ist noch offen. Die SVP, Willy Haderer, wird sich kaum bewegen. Entweder muss die SP oder die FDP über ihren Schatten springen, oder beide über einen halben Schatten.

Dieses Postulat ist deshalb ein Pfand, und ein Pfand sollte man nicht leichtfertig und voreilig aus den Händen geben. Die Begründung für

ein Notbudget für Investitionen im Falle einer erneuten Ablehnung des Budgets liefert Regierungsrat Christian Huber in einem Gespräch mit der «Neue Zürcher Zeitung». Dort führte Regierungsrat Christian Huber aus, das in budgetlosen Zeiten geltende Recht – es ist, glaube ich, Paragraf 32 – sei nicht geeignet, den Staatshaushalt während zwölf Monaten zu bestimmen. Zu schwierig sei eine eindeutige Abgrenzung zwischen unerlässlichen und aufschiebbaren Ausgaben.

In der Antwort des Regierungsrates tönt es anders. Da begnügt sich der Regierungsrat damit, auf seine Kompetenzen zu hoffen. Es geht hier aber nicht um Kompetenzen, es geht um Flexibilität, um Rückenstärkung bei einer grosszügigen Auslegung der Dringlichkeitsklausel. Und offenbar existiert jetzt ein Merkblatt, wonach in budgetloser Zeit Ausgaben zulässig sind für bereits begonnene Vorhaben, für solche, die vom Volk oder vom Kantonsrat beschlossen seien. Das würde einem Stopp für neue Investitionen gleichkommen. Also ein Investitionsbudget in unserem Sinne wäre notwendig.

Ich bitte Sie, diesen Vorstoss zu überweisen, im Wissen, dass er bei Genehmigung des Budgets hinfällig wird.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Eigentlich habe ich heute einen Rückzug dieses Vorstosses erwartet. Wir haben in zwei Wochen eine Voranschlagsdiskussion zum zweiten Mal. Ohne eine Neuauflage des Voranschlags durch den Regierungsrat hätte der Vorstoss allenfalls noch Sinn gemacht, mit der Neuauflage sicher nicht mehr. Wenn wir uns für einen neuen Voranschlag entscheiden können, ist das Postulat erledigt. Wenn wir uns aber ein zweites Mal nicht für einen Voranschlag entscheiden können, dann bin ich auch klar der Meinung, dass dieser Rat die Konsequenzen tragen muss.

Wir haben also die Möglichkeit und die Chance, in zwei Wochen einen Voranschlag zu bewilligen und diese Diskussionen, diese Unseligkeiten zu beenden. Aber mit der Überweisung eines solchen Postulates erreichen wir eigentlich überhaupt nichts. Die Frage der dringlichen und unaufschiebbaren Aufgaben ist eine schwierige. Und mit einer Postulatsantwort oder mit einer Aussage des Regierungsrates ändert sich überhaupt nichts daran, dass allfällige Beschwerden gerichtlich beurteilt würden und letztlich die Gerichte entscheiden, ob dem so gewesen wäre, wie der Regierungsrat gemeint hat, oder nicht. Das heisst, ein solcher Bericht, der ja in einem Jahr vorliegen würde,

wäre allenfalls ein gut gemeinter Bericht, würde aber an der Sachlage überhaupt nichts ändern. Bringen wir es fertig, einen Voranschlag in zwei Wochen zusammenzubringen – halt ohne SVP –, dann kann das Gewerbe auch wieder aufatmen.

Heinz Jauch (EVP, Dübendorf): Es ist jetzt mehrmals gesagt, in 14 Tagen behandeln wir in diesem Rat den zweiten Entwurf Voranschlag 03. Und wir haben es in der Hand, diesem an sich peinlichen Zustand einer budgetlosen Situation im Kanton Zürich ein Ende zu bereiten. Die EVP hat bereits signalisiert, dass sie ihren Beitrag dazu leisten wird, ein genehmigtes Budget im Kanton Zürich zu erhalten. Aber nicht zuletzt auch im Hinblick auf Gewerbe, Industrie und Handel möchten wir das Pfand dieses Postulates in der Hand behalten, im Wissen darum – wie es die Postulanten auch gesagt haben –, dass wenn wir am 17. März 2003 ein bewilligtes Budget haben, das Postulat von alleine erledigt ist.

In dem Sinn bitte ich Sie, das Postulat zu überweisen.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Ich nehme an, dass der Finanzdirektor sich auch noch dazu äussern wird. Er ist allerdings im Moment beschäftigt. Ich hätte an sich eine Frage an Regierungsrat Christian Huber, aber er ist so beschäftigt mit dem Justizdirektor Markus Notter ... Ich weiss nicht, ob sie das Budget neu beraten. Ich meine eigentlich, dass Christian Huber nicht nur ein halber SVP-Regierungsrat bleiben wird, wie das auch von Bundesräten etwa gesagt wird.

Jeder grössere Betrieb hat jetzt bereits seinen Jahresabschluss. Ich hätte von Regierungsrat Christian Huber gerne gewusst, wie die Aussichten auf unseren Abschluss sind – nicht auf Franken und Rappen genau, aber so grosso modo –, damit wir auch die Beurteilung in die Zukunft vornehmen können, einerseits bei der Überweisung dieses Postulates und andererseits nachher im Hinblick auf das Budget.

Regierungsrat Christian Huber: Die Postulanten erwarten offenbar vom Regierungsrat eine Liste mit Investitionen. Und diese Liste soll gekennzeichnet sein durch – ich zitiere – «eine grosszügige Auslegung der Dringlichkeitsklausel». Wenn ich heute dem Erstunterzeichner des Postulates gut zugehört habe, so stellen Sie sich vor, dass der Regierungsrat diese Liste dann dem Kantonsrat zur Auslösungsge-

nehmung vorlegt. Dieser Vorgang ist mir unklar, auch wenn ich Verständnis habe für Ihre Bedenken und Sorgen im Investitionsbereich. Ich sehe auch keine gesetzliche Grundlage für ein solches Vorgehen. Man mag ja unsere Antwort als mutlos oder fantasielos beurteilen – wir müssen auch mit dem Mut und der Fantasie haushälterisch umgehen und für die dringend unerlässlichen Tätigkeiten aufsparen –, aber es ändert nichts daran, dass wir Ihnen mit einer solchen Liste kein genehmigtes Budget ersetzen können. Das ändert nichts daran und es wäre nach der Meinung und Überzeugung des Regierungsrates sogar gefährlich, wenn man jetzt hier plötzlich aus wirtschaftlichen Gründen das Gesetz aufzuweichen beginnen würde. Das führt aber zu nichts. Deshalb müssen wir Ihnen sagen, dass eine solche Liste die Erwartungen, die Sie hegen, nicht erfüllen könnte.

Es ist noch gesagt worden – hier möchte ich eine Richtigstellung machen –, die Gerichte müssten allenfalls entscheiden. Das ist nicht so ganz klar, ob die Gerichte da entscheiden werden, denn es geht ja um eine Sache zwischen Kantonsrat und Regierungsrat und um Meinungsverschiedenheiten zwischen Kantonsrat und Regierungsrat. Ob diese justiziabel sind, wäre noch zu prüfen. Wir sind nicht dieser Meinung. Allenfalls justiziabel ist, wenn ein einzelner Stimmbürger in seinen Rechten betroffen wäre, aber sonst natürlich nicht.

Nun noch zur Frage von Richard Hirt: Wir werden in den nächsten Tagen offiziell über die vorläufigen Erkenntnisse mit der Rechnung 2002 so rechtzeitig orientieren, dass Sie dieses Wissen für die Budgetdebatte haben. Ich möchte jetzt nicht aus dem Stand und aus hohlen Bauch heraus Zahlen sagen, die noch nicht ganz verifiziert sind, weil sie dann in der Welt herumgeistern. Aber wir werden Sie noch vor der Budgetdebatte so informieren, dass Sie mit diesem Wissen dann in diese zweite Voranschlagsdebatte hineingehen und dies vorher auch in den Fraktionen noch diskutieren können.

Diese Antwort des Regierungsrates ist ja ziemlich hart kritisiert worden. In einem muss ich Ihnen Recht geben, aber diesen Fehler haben Sie gar nicht bemerkt: Es heisst am Schluss, dass der Regierungsrat dem Kantonsrat beantrage, das dringliche Postulat Kantonsrats-Nummer 104/2003 nicht zu überweisen. Richtig müsste es heissen Kantonsrats-Nummer 18/2003. In diesem Sinne bitte ich Sie um Entschuldigung, dass wir doch einen Fehler gemacht haben, auch wenn Sie ihn nicht bemerkt haben.

15770

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich habe ihn auch nicht bemerkt, Herr Finanzdirektor.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 121 : 22 Stimmen, das dringliche Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Koordination Behördenschulung

Dringliches Postulat Kommission für Staat und Gemeinden vom 20. Januar 2003

KR-Nr. 26/2003, RRB-Nr. 170/5. Februar 2003 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, die Koordination der Behördenschulung als Aufgabe wahrzunehmen. Insbesondere soll:

1. eine aktuelle Agenda auf Internet geführt werden, die alle Aus- und Weiterbildungsangebote für Gemeindebehörden enthält,
2. eine verantwortliche Koordinationsstelle für die Behördenschulung bezeichnet werden und
3. eine Koordinationsgruppe mit Vertretern aller Direktionen der kantonalen Verwaltung und externen Anbietern wie Gemeindepräsidentenverband (GPV) und Verband der Zürcher Gemeindeschreiber und Verwaltungsfachleute (VZGV) eingesetzt werden.

Begründung:

Eine wichtige Stütze der Milizbehörden in den Gemeinden ist die bedürfnisgerechte Aus- und Weiterbildung. Viele kantonale Ämter und Verwaltungsstellen, das Pestalozzianum, der GPV, der VZGV und weitere private Anbieter bieten ein vielfältiges Ausbildungsangebot an. Was heute mangelt und kritisiert wird, ist die terminliche und zum Teil die inhaltliche Koordination.

Neue Mitglieder von Gemeindebehörden wünschen eine gründliche Einführung in ihr neues Amt. Während der Amtszeit wollen sie ihren individuellen Bedürfnissen angepasste Weiterbildungsmöglichkeiten. Ärgerlich für die Anbieter wie für die Auszubildenden sind Terminkollisionen von Ausbildungsangeboten. Dieses Problem könnte durch das Führen einer gemeinsamen Agenda auf Internet einfach behoben

werden. Nötig dazu ist eine verantwortliche Stelle für die Aktualisierung und die Mitarbeit aller interessierten verwaltungsinternen und -externen Anbieter. Die inhaltliche Koordination ist am einfachsten durch eine Koordinationsgruppe sicherzustellen.

Die Koordination der Ausbildungsangebote ist sowohl im Interesse der Anbieter als auch im Interesse der Auszubildenden in den Gemeinden.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 27. Januar 2003 dringlich erklärt.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Direktion der Justiz und des Innern wie folgt:

Die Grundanliegen des Vorstosses bestehen in der Verfügbarkeit der Informationen zu Aus- und Weiterbildung von Gemeindebehörden und der Notwendigkeit zur Koordination der Angebote in zeitlicher und inhaltlicher Hinsicht. Diesen Anliegen soll möglichst bis zu den nächsten Wahlen der Gemeindebehörden (2006) entsprochen werden.

Unbestritten ist, dass eine Nachfrage nach Informations- und Schulungsangeboten für Behördenmitglieder besteht. Dieser Nachfrage steht eine Reihe von Angeboten öffentlicher und privater Anbieter gegenüber, die in nur geringem Masse koordiniert sind. Eine Selbstregulierung des Marktes erfolgt nicht, weil es dem Markt an Transparenz und damit den Nachfragern an Information und den Anbietern an wirtschaftlichem Druck mangelt.

Die Vorschläge der Kommission zielen denn auch in erster Linie auf die Verbesserung der Information nach aussen und unter den Anbietern. Der Begründung des Postulats ist zu entnehmen, dass mit der Schaffung einer direktionsübergreifenden Koordinationsgruppe einschliesslich externer Anbieter eine inhaltliche Abstimmung der Ausbildungsangebote erreicht werden kann.

Der Regierungsrat unterstützt das Anliegen und hat seinerseits bereits erste Massnahmen in die Wege geleitet. So beschloss er Ende Herbst die Weitergabe aller notwendigen Schulungsangaben zur einheitlichen Veröffentlichung über die Homepage des Gemeindeamtes (Terminplan). Weiter wurde eine Koordinationsgruppe gebildet, die in erster Linie dem Informationsaustausch dient. Die entsprechenden Beziehungen und Mechanismen müssen sich aber noch einspielen. Trotz dieser weitgehenden Koordination darf nicht unterschätzt werden, dass zur Verbesserung der Situation eine ganze Reihe von Mass-

nahmen möglich wäre, die unterschiedlichste Ressourcenfolgen auslösen. Für das Erstellen eines Terminkalenders bedarf es eines verhältnismässig geringen Aufwandes, während nur schon ein terminlicher Abgleich der Kursangebote einen grösseren Koordinationsbedarf bereits in den ersten Planungsphasen erfordert. Eine inhaltliche Koordination, die ja nicht nur verwaltungsinterne Anbieter betrifft, sondern auch externe, unter Umständen konkurrierende Partner wie den Gemeindepräsidentenverband oder den Verein Zürcher Gemeinbeschreiber und Verwaltungsbeamter, ist noch aufwendiger und nur zum Teil sinnvoll.

Mit welchen Massnahmen letztlich die geforderten Verbesserungen erreicht werden können und welcher Ressourceneinsatz dazu geleistet werden kann und soll, muss eine Analyse der bestehenden Situation zeigen. Es ist denkbar, dazu ein übergreifendes Konzept zur Behördenschulung im Kanton zu entwickeln bzw. die bestehenden Konzepte der einzelnen Direktionen auf eine gemeinsame Ausrichtung zu prüfen.

Der Regierungsrat teilt die Auffassung, dass die Verbesserungen bis spätestens zu Beginn der neuen Legislatur der Gemeindebehörden zur Verfügung stehen sollten. Mit den bereits eingeleiteten Schritten wird dieses Ziel ebenfalls angestrebt.

Auf Grund der aufgeführten Überlegungen ist der Regierungsrat bereit, das dringliche Postulat KR-Nr. 26/2003 entgegenzunehmen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Gemäss Paragraf 24 des Kantonsratsgesetz haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden. Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen.

Das Wort wird dazu nicht gewünscht. Ein Ablehnungsantrag wurde nicht gestellt. Das dringliche Postulat ist überwiesen. Es geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichtes innert einem Jahr.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Weiterführung der geleiteten Schulen (TaV) ab Schuljahr 2003/2004

Dringliches Postulat Brigitta Johner-Gähwiler (FDP, Urdorf), Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a.A.) und Michel Baumgartner (FDP, Rafz) vom 10. Dezember 2002

KR-Nr. 357/2002, RRB-Nr. 180/5. Februar 2003 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird ersucht, unverzüglich die nötigen Massnahmen einzuleiten, damit die Weiterführung der geleiteten Schulen bis zum Vorliegen von gesetzlichen Grundlagen im ganzen Kanton auch ab Schuljahr 2003/04 sichergestellt werden kann.

Begründung:

Das Nein des Zürcher Stimmvolkes vom 24. November 2002 zum Volksschulgesetz hat zur Folge, dass auf die Weiterführung der geleiteten Schulen (TaV) verzichtet werden muss. Diese sind im Rahmen eines *wif!*-Projektes seit 1997 in rund 100 Gemeinden oder Schulkreisen des Kantons, das heisst in über 250 Schulhäusern, eingeführt worden. Weil das Projekt im Jahr 2003 ausläuft, können für die Weiterführung der geleiteten Schulen keine kantonalen Mittel an die Gemeinden ausgerichtet werden. Es besteht für einzelne Gemeinden die Möglichkeit, die geleiteten Schulen auf eigene Kosten weiterzuführen, was zu einer Benachteiligung von anderen Gemeinden führen würde.

Die Grundlage der Reformen im Volksschulbereich sind die geleiteten Schulen. Mehrere Evaluationen der geleiteten Schulen haben gezeigt, dass sie sehr gut funktionieren und die erhoffte Entlastung für Lehrpersonen und Behörden bringen. Damit sind sie vor allem in den Augen der Schulbehörden unverzichtbar geworden. Zudem soll vermieden werden, dass die mittlerweile 300 ausgebildeten Schulleiterinnen und -leiter von anderen Kantonen, die geleitete Schulen anbieten, abgeworben werden, was leider bereits schon im Gange ist.

Neben der finanziellen Regelung ist auch die Schaffung von klaren Rechtsgrundlagen über die Kompetenzen der Schulleitungen wichtig. Es muss verhindert werden, dass in jeder Gemeinde unterschiedliche Regelungen bestehen.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 6. Januar 2003 dringlich erklärt.

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

Seit 1997 können sich die Schulen am *wif!*-Projekt «Teilautonome Volksschule» beteiligen. Im laufenden Schuljahr taten dies 90 Schulgemeinden oder Schulkreise mit 187 Schulen. Auf Grund der Evaluationen und der Rückmeldungen aus den Gemeinden sind sowohl der Nutzen wie auch das Bedürfnis nach geleiteten Schulen unbestritten. So hat denn auch noch keine Gemeinde das Projekt wieder aufgegeben. Nicht zuletzt auch um den Aufwand der Milizbehörden in einem vertretbaren Rahmen halten zu können, bezeichnen viele Schulbehörden die Schulleitungen als unverzichtbar. Viele operative oder weniger wichtige Entscheidungen können an die Schulen delegiert werden. Der Gestaltungsraum der Schulen sowie die Möglichkeiten einer verbindlichen Qualitätsentwicklung werden verbessert. Die Schulen können vermehrt auf die Bedürfnisse ihrer Umgebung eingehen.

Das Volksschulgesetz vom 1. Juli 2002, das in der Abstimmung vom 24. November 2002 abgelehnt wurde, sah die allgemeine Einführung geleiteter Schulen vor. Im Abstimmungskampf war dieses Reformelement kaum umstritten. Auch die Analyse zum Abstimmungsergebnis gibt keinen Hinweis, dass die Schaffung geleiteter Schulen eine entscheidende Rolle gespielt haben könnte. Entsprechend haben die Schulpflegen, Schulleitungen und Schulkonferenzen gefordert, mit den geleiteten Schulen weiterfahren zu können. Zudem bestünde bei einem Abbruch oder Unterbruch des Projekts die Gefahr, dass ausgebildete qualifizierte Schulleiterinnen und Schulleiter in Nachbarantonen abwandern; die lokale Schulentwicklung würde dadurch entscheidend blockiert.

Wegen der Ablehnung des Volksschulgesetzes kommt eine allgemeine Einführung der geleiteten Schulen nicht in Frage. Als Folge des Neins ist auch von der Aufnahme weiterer Gemeinden oder Schulen ins Projekt abzusehen. Hingegen ist es für die betroffenen Gemeinden unzumutbar und auch unzweckmässig, die laufenden Projekte abzubrechen. Der Regierungsrat hat daher entschieden, gestützt auf § 11 des Bildungsgesetzes vom 1. Juli 2002 die heute bestehenden geleiteten Schulen vorerst als Versuch bis Ende Schuljahr 2003/04 weiterzuführen. Ob und in welchem Rahmen die geleiteten Schulen über diese Zeit hinaus weitergeführt werden können, wird zu einem späteren

Zeitpunkt unter Berücksichtigung des Sanierungsprogramms 04 zu entscheiden sein.

Im Sinne der Erwägungen ist der Regierungsrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Gemäss Paragraf 24 des Kantonsratsgesetz haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden. Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen.

Das Wort wird dazu nicht gewünscht. Ein Ablehnungsantrag wurde nicht gestellt. Das dringliche Postulat ist überwiesen. Es geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichtes innert einem Jahr.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2002 und geänderter Antrag der KEVU vom 10. Dezember 2002 **3997a**

6. Bewilligung eines Rahmenkredites des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2003/2004 (Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2002 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 10. Dezember 2002 **3996**

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und sein Herzstück, die S-Bahn, sind eine Erfolgsgeschichte. Eine Erfolgsgeschichte, die auf dem Mut, der Zuversicht und dem unternehmerischen Denken unserer Vorgänger basiert. Es sind nicht nur Infrastruktur und Betrieb, die diesen Erfolg ausmachen, es sind auch die Führungsinstrumente, die klug und zweckmässig geschaffen wurden. Der Kantonsrat hat mit seinem Strategieentscheid ein echtes Führungsinstrument in der Hand, mit dem er entscheiden kann, wie sich Angebot

und Tarif entwickeln sollen, und er spricht mit dem Rahmenkredit die notwendigen Mittel dafür.

Die KEVU hat die beiden Vorlagen des Regierungsrates zum Rahmenkredit und zu den Entwicklungsgrundsätzen an drei Sitzungen im November und Dezember 2002 beraten.

Zur Strategie. In einem ersten Schritt werden die Ziele für die Jahre 2005 bis 2008 festgelegt. Bei der Nachfrage beantragt der Regierungsrat eine Zunahme des öffentlichen Verkehrs um 15 Prozent bis ins Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2001. Um diese Nachfragesteigerung zu erreichen, soll das Angebot ausgebaut werden, und zwar dort, wo heute ein Mangel an Kapazität besteht oder ein solcher bereits heute absehbar ist. Eine weitere Massnahme zur Nachfragesteigerung ist die Erhöhung der Kundenzufriedenheit, welche von heute 73 Punkten auf neu 77 Punkte im Jahr 2008 gesteigert werden soll. Die bisherigen Leistungen sollen mit den bestehenden Mitteln bewältigt werden. Zusätzliche Mittel werden nur für den Angebotszuwachs und allfällige Mehrbelastungen durch den Neuen Finanzausgleich des Bundes benötigt.

Zur Kundenzufriedenheitsmessung. Die Kundenzufriedenheit wird systematisch erfasst. 100 Punkte bedeuten, dass die Erwartungen des Kunden vollständig erfüllt sind. In allgemein üblichen Qualitätsmanagementsystemen gilt häufig die Regel, dass 80 Prozent der Kundenerwartungen erfüllt sein sollen. Der ZVV nähert sich mit seinem Ziel, die Kundenzufriedenheit auf 77 Punkte zu erhöhen, diesem Wert an. Die aktuelle Kundenzufriedenheit reicht in den einzelnen Kategorien von 47 bis 86 Punkte. Die Dimension, welche das Resultat am stärksten negativ beeinflusst, ist jene der Tickets und Preise. Dieses Kriterium wird nämlich am stärksten von allen gewichtet und schneidet mit 63 Punkten deutlich unterdurchschnittlich ab.

Die Ziele wurden in der Kommission intensiv diskutiert. Die geplante Nachfragesteigerung um 15 Prozent, eines der zentralen Elemente der Strategie, war umstritten. Die Kommission war in ihrer Mehrheit der Meinung, dass die Nachfrage nur um 10 Prozent gesteigert werden solle. Eine Minderheit wollte im Gegensatz dazu sogar eine Steigerung um 25 Prozent. Und eine weitere Minderheit erachtete den Regierungsantrag als realistisch und zweckmässig. Bei der Kundenzufriedenheit wollte die Kommission ausdrücklich festhalten, dass die angestrebte Erhöhung durch Effizienzsteigerung und nicht durch zusätzliche Mittel erreicht werden müsse. Dies stand zwar, wenn man

die Vorlage genau liest, schon drin, entspricht also durchaus den Absichten des Regierungsrates. Die Kommission wollte aber eine explizite Formulierung. Eine Minderheit vertritt die Meinung, dass die bestehende Kundenzufriedenheit ausreichend sei.

Zu den Stossrichtungen. Erwähnt wird einerseits die sehnlichst erwartete dritte Teilergänzung der S-Bahn, einschliesslich die Winti-Thurbahn, und Infrastrukturverbesserungen bei der SZU. Der Antrag für die notwendigen Infrastrukturausbauten wird dem Kantonsrat im Frühjahr 2003 vorgelegt; das ist ja schon bald. Ein weiterer Angebotsausbau wird mit der Inbetriebnahme der ersten Etappe der Glattalbahn im Jahr 2006 und der Tramerweiterung im Raum Zürich-West erreicht. Die Sicherstellung durchgehender Transportketten wird mit einer neuen Strategie für die Feinverteilung, der Busvision, angestrebt. Für Randgebiete werden auch alternative Betriebsformen geprüft. Nicht ausgeschlossen ist dabei, dass Sonderleistungen zu Tarifzuschlägen führen.

Und dann wäre noch das Nachtangebot zu erwähnen. Die S-Bahn für «Fledermäuse» und sonst Nachtaktive. Die Kommission stand diesem Angebot teilweise sehr kritisch gegenüber. Auch S-Bahnen machen nachts Lärm, wurde erwähnt, während andere darauf hinwiesen, dass jeder betrunkene Nachtschwärmer, der nicht mit dem Auto fahre, ein Gewinn sei und dass die ersetzten Autos viel mehr Lärm machen würden. Man einigte sich darauf, dass im nächsten Strategiebericht ausführlich über die Erfahrungen mit dem bereits eingeführten Nachtangebot informiert werden solle. Dabei sei nicht nur die Sicht der Benutzer einzubeziehen, sondern auch jene der Anwohnerinnen und Anwohner solcher Nachtlinien.

Im Bereich der Qualitätsverbesserung wird das integrierte Verkehrsmanagement als Instrument zur Förderung der Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs angemerkt. Das betrifft hauptsächlich den strassengebundenen öffentlichen Verkehr, der mit besser eingestellten Lichtsignalanlagen und weiteren Busspuren beschleunigt werden soll. Daneben soll die Fahrgastinformation in Fahrzeugen und an Haltestellen verbessert werden.

Mit grosser Anerkennung nahm die Kommission den Zusatz von Regierungsrat Ruedi Jeker auf, dass ab sofort die integrale Begleitung der S-Bahnen am Abend eingeführt werde und dass dies im Rahmen des beantragten Rahmenkredites abgewickelt werden könne. Mit die-

sem Dienstleistungszusatz werden im Bereich von Sicherheit, Sauberkeit und Vandalismus bestimmt Erfolge erzielt.

Eine Vorankündigung, die nicht alle erfreute, war die Tarifierhöhung auf das Fahrplanjahr 2005, die verbunden mit einer Sortimentsüberprüfung erfolge.

Ein Punkt, der ebenfalls diskutiert wurde, ist der Zugang des öffentlichen Verkehrs für Menschen mit einer Behinderung. Grundsätzlich wurden das Anliegen und auch der aufgezeigte Weg durchwegs positiv aufgenommen. Einer Minderheit waren die Ausführungen aber zu vage. Sie verlangen eine verbindlichere Angabe. Eine gute Grundversorgung müsse bis spätestens im Jahr 2014 zur Verfügung stehen. Die weiteren Punkte der Stossrichtung waren unbestritten. Bestärkt wurde der Regierungsrat in seinem Ansinnen, im nationalen und internationalen öffentlichen Verkehr Einfluss zu nehmen. Die bessere Integration in das nationale und internationale Eisenbahnnetz solle mit Nachdruck verlangt werden. Prioritär seien die Hochgeschwindigkeitsverbindungen über Basel nach Deutschland und Frankreich, explizit wollte die KEVU die Verbindung Richtung Osten – sprich München – erwähnt wissen.

Die Kommission erachtet die Strategie als ausgezeichnetes Führungsinstrument und bedankt sich bei den Zuständigen für die guten Leistungen. Sie stimmt der Vorlage inklusive Abschreibung des Vorstosses grossmehrheitlich zu.

Zu einem einstimmigen Entscheid kam die Kommission beim Rahmenkredit. Das war nicht von Anfang an klar. In intensiven Diskussionen wurde diskutiert, ob eine Senkung des Betrages möglich oder eine Erhöhung nötig wäre. In einem meines Erachtens vorbildlichen Kompromiss einigte man sich, sowohl auf die Kürzung wie auch auf die Erhöhung zu verzichten. Deshalb schlägt Ihnen die Kommission nun im Sinne eines Kompromisses einstimmig vor, den Rahmenkredit für die Fahrplanperiode 2003/2004, wie vom Regierungsrat beantragt, zu genehmigen. Der Rahmenkredit ist sozusagen die Rechnung der vor zwei Jahren mit der damaligen Strategie bestellten Leistung. Der Aufwand erhöht sich im Voranschlag 03 gegenüber dem Voranschlag 02 um 4 Prozent. Der Hauptanteil geht an die Verkehrsunternehmen für die Abgeltung der Zusatzangebote. Beim Ertrag verzeichnen wir eine Zunahme um knapp 7 Prozent, welche vor allem beim Verkehrsertrag verzeichnet werden. Aus heutiger Sicht erachten die Verantwortlichen des ZVV die Prognosen des Verkehrsertrages als zu opti-

mistisch. Die Konjunkturlage dämpfe auch die Nachfrage im öffentlichen Verkehr. Der ZVV sei aber bereit, die Herausforderung anzunehmen und die beschriebenen Leistungen im Betrag des Rahmenkredites zu erbringen. Hier sei angefügt, dass der ZVV mehrfach bewiesen hat, dass er seine Versprechen ernst nimmt und diese zu erfüllen vermag. Wir wünschen dem ZVV auch beim Einlösen dieses Versprechens viel Erfolg.

Im Namen der Kommission beantrage ich Ihnen also, beiden Vorlagen zuzustimmen.

Laurenz Styger (SVP, Zürich): Ich spreche zur Vorlage 3996. In der Vergangenheit hat der Zürcher Verkehrsverbund stets bewiesen, dass er die jeweils vom Kantonsrat bewilligten und gesprochenen Rahmenkredite eingehalten hat. Es gab sogar Fahrplanperioden, in denen der Rahmenkredit nicht vollumfänglich ausgeschöpft wurde, und dies ist doch eine positive Feststellung. Der uns vorliegende Rahmenkredit für die Jahre 2003/2004 respektive 15. Dezember 2002 bis 11. Dezember 2004 verlangt nun einen neuen Rahmenkredit von 609,8 Millionen Franken, der hochgerechnet auf den Rahmenkredit von 2001/2002 eine Zunahme von 14,6 Millionen Franken oder 2,5 Prozent entspricht. Es muss jedoch zur Kenntnis genommen werden, dass dieser Rahmenkredit der KEF-Planung entspricht und dass in der durch eine Rezession bedingte Wirtschaftslage kaum mehr sehr viel neue Abonnements verkauft werden dürften. Mindereinnahmen sind angesagt. Das Argument, dass in wirtschaftlich schwierigen Zeiten mehr Leute auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, trifft also nicht zu. Nein, gerade das Gegenteil entspricht der Tatsache. Wer keine Arbeit hat, braucht auch kein Abo mehr, um an den Arbeitsort zu gelangen.

Des weiteren muss festgestellt werden, dass der ZVV den Sachaufwand selbstständig nach unten korrigiert hat und der Personalaufwand nach den Vorgaben der Regierung umgesetzt wurde. So gesehen hat der heutige Rahmenkredit eine Kostenunterdeckung, die dem Jahr 1996 entspricht. Leider ist auch hier festzustellen, dass hier – wie in anderen Geschäften auch – der Bund sich entlastet und die Kosten auf die Kantone und Gemeinden abschiebt. So zahlte der Bund in früheren Jahren noch eine Abgeltung von rund 63 Prozent an den ZVV. Heute beträgt diese bestenfalls nur noch gerade 44 Prozent, und dies ist doch eine happige Differenz von sage und schreibe 20 Prozent. Für

mich heisst das, dass der ZVV sich immer an die jeweiligen Situationen oder Richtlinien gehalten und die Kosten im Griff hat, trotz den Erschwernissen, welche das Unternehmen zum Teil zu bewältigen hatte.

Leider wird eine Mehrheit der SVP-Fraktion diesen Rahmenkredit nicht unterstützen und einen eigenen Kürzungsantrag stellen. Ich meinerseits und eine Minderheit der SVP-Fraktion werden jedoch diesem Rahmenkredit der uns vorliegenden Grössenordnung zustimmen und den Kommissionsantrag, der übrigens mit 15 : 0 Stimmen gefällt wurde, unterstützen. Mit diesem Verhalten werde ich vielleicht vom Goliath zum David gemacht, aber ich stehe immer noch mit Überzeugung zu meinem Stimmverhalten, wie ich es in der Kommission gezeigt habe, und dies aus Respekt vor der Kommissionsarbeit. Ich bitte Sie, dem Rahmenkredit wie er uns vorliegt, zuzustimmen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Die SP-Fraktion tritt auf die Vorlagen 3997a und 3996 ein und stimmt schliesslich beiden Vorlagen mit Überzeugung zu. Einige kritisch konstruktive Anmerkungen sind allerdings noch anzubringen.

Konsolidiert, kontinuierlich, konstruktiv, kooperativ – so lässt sich der öffentliche Verkehr beziehungsweise lassen sich die Organe, die mit dem öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich befasst sind, auf Grund der Grundsätze des vorliegenden Rahmenkredites und der ZVV-Strategie, aber auch der tagtäglichen praktischen Erfahrung mit dem öffentlichen Verkehr charakterisieren.

Konsolidiert: Der ÖV hat seinen festen Platz im Rahmen des Gesamtverkehrs gefunden und erhalten. Die täglichen Verkehrsleistungen sind unverzichtbar für die wirtschaftliche und rationelle, sprich ökologische Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Bevölkerung. Nur so und damit können die wichtigen Verkehrsaufgaben überhaupt gelöst werden.

Kontinuierliches Wachstum zeigt sich seit Bestehen des ZVV denn auch kantonsweit. Die Nachfrage nach den Angeboten des ÖV sind in den letzten sechs Jahren von 1995 bis 2001 um 16 Prozent gestiegen. Davor, 1985 bis 1995, waren es auch 14,7 Prozent. Dies ist der Erfolg nicht zuletzt für die konstruktiv kooperative Aufnahme von Begehren aus dem Rat und der Bevölkerung bei der Konzeption der Angebotsentwicklung. Ich denke dabei ans Nachtangebot, die Wiederaufnahme

der Zugbegleitung und auch die Verdichtung und den Ausbau der S 33 im Weinland.

Nun zu den Vorlagen. Zu den Grundsätzen: Die von unserer Seite in die Beratung eingebrachten Ergänzungen und Präzisierungen zur Vorlage 3997, Grundsätze, sind in der a-Vorlage berücksichtigt. Ich will sie erwähnen: Die Sicherstellung durchgehender Transportketten mit der Busvision auf dem Niveau des S-Bahn-Taktes, die wir bislang mit jeder Vorlage gefordert haben, ist endlich explizit im Text der Stossrichtungen formuliert worden. Die beschleunigte Abwicklung des öffentlichen Verkehrs im integrierten Verkehrsmanagement an den Verkehrsregelungsanlagen ist unbedingt nötig – das ist hier nun auch formuliert –, denn davon hängt massgebend die Zuverlässigkeit und Regelmässigkeit des öffentlichen Verkehrs ab und bestimmt massgebend dessen Attraktivität. Noch sind empfindliche Unterschiede gegenüber dem Individualverkehr festzustellen, was die Zeitvorteile betrifft. Die Gewährleistung nachhaltiger Entwicklung des Mobilitätsangebotes hat der öffentliche Verkehr zu erbringen. Der Anschluss der Bahn 2000 an das ICE-System der Deutschen Bundesbahn Richtung Osten ist ein sehr wichtiges Anliegen und ist hier explizit auch angeführt. Durch die Etappierung der Bahn 2000 gegenüber dem Nord-Süd-Ausbau der Bahnen ist arg in Rückstand geraten, was die Ausdehnung Richtung Osten betrifft. Es ist hier Nachholbedarf und es klaffen empfindliche Lücken, wenn die Bahn – wie seit eh und je gefordert – den Kurzstreckenflugverkehr bis 600 Kilometer auch Richtung München übernehmen soll. Jetzt ist die Regierung aufgefordert, zusammen mit SBB und Deutscher Bundesbahn entsprechende Anstrengungen für die Planung vorzunehmen. Mit einem Minderheitsantrag mussten wir allerdings die realistische Zielvorgabe der Regierung für die Nachfragesteigerung von 15 Prozent stützen. Ein Ergänzungsantrag hinsichtlich Terminvorgabe für die Grundangebote für behinderte Fahrgäste ist leider in der a-Vorlage nur als Minderheitsantrag eingegangen. Wir werden das dann noch erwähnen.

Kritische Anmerkungen und Ausblick. Netzqualität, zeitliche Verfügbarkeit, Tarif und Fahrpersonal haben für den Fahrgast den stärksten Einfluss auf die Qualität. Die Fortsetzung des Erfolgskurses ist massgeblich durch diese Faktoren bestimmt. Daher fordern wir erstens: Die Realisierung der dritten Teilergänzung der S-Bahn bis 2008 ist zielstrebig – so wie in der S-Bahn-Vision vom November 2000 der Öffentlichkeit vorgestellt – ohne jegliche Abschwächung und Verzö-

gerung umzusetzen. Die Vorlage ist längst überfällig, sie ist umgehend hier einzubringen. Dasselbe gilt für den termingerechten Ausbau der Tram- und Stadtbahnnetze in Zürich-West und Zürich-Nord. Die Nachtangebote sind den steigenden Erwartungen, sprich geänderten Lebensgewohnheiten der Bevölkerung entsprechend auszubauen.

Zweitens: Mit der Umsetzung der Busvision sind Fahrplanlücken zu schliessen und durchgehende Reiseketten auf dem Standard «30-Minuten-Takt» zu gewährleisten.

Drittens: Der ÖV-Finanzplan, wie er für 1996 bis 2025 festgelegt ist, gilt. Er ist jeweils unverändert ohne Abstriche in den Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan einzubringen und zu übernehmen. Die jährlichen Einlagen von 95 Millionen Franken in den Verkehrsfonds sind gesetzt und mit den Voranschlägen zu bestätigen.

Viertens: Tarife sind von stärkstem Einfluss auf die Akzeptanz. Die Kundschaft reagiert sensibel auf Erhöhungen. Die für 2004 vorgesehenen Erhöhungen sind dann und nur dann gerechtfertigt, wenn die dank Frequenzzunahmen zu erwartende Einnahmesteigerung zur Deckung der Aufwendung für den Angebotsausbau nicht ausreichen sollte.

Fünftens: Die permanente integrale Präsenz von kompetentem Personal ist von markanter Bedeutung für die Gewähr von Qualität und Sicherheit und damit für die Akzeptanz der Verkehrsleistungen. Gute Aus- und Weiterbildung insbesondere in Sachen Fahrgastbetreuung, sichere und gute Arbeitsbedingungen sind zwingend. Falls ab 2004 Verkehrsleistungen ausgeschrieben werden sollten, hat dies eines der entscheidendsten Zuschlagskriterien zu sein.

Zum Rahmenkredit. Ein weiteres Mal liegt der beantragte Rahmenkredit zur Abgleichung der Kostenunterdeckung unter dem bislang mit den Grundsätzen festgelegten Referenzniveau von 1996. Der Rahmenkredit 2003/2004 liegt mit 610 Millionen Franken 112 Millionen Franken unter der Basis von 1996. Wir können dem zustimmen, hat es sich doch gezeigt, dass der Rahmenkredit bislang nie voll ausgeschöpft werden musste. Auch diesmal stellen wir mit Genugtuung fest, dass trotz des gegenüber 1996 geringeren Rahmenkredites die Angebote ausgebaut wurden. Die gestiegenen Fahrgastfrequenzen mit den damit einhergehenden Verkehrseinnahmen haben die Aufwendungen überkompensiert. Der öffentliche Verkehr ist dank ständig zunehmender Beliebtheit wirtschaftlicher geworden. Es ist dies die

Bestätigung für die bisher stetige Verbesserung der Attraktivität und zugleich Aufforderung, die kontinuierliche Weiterentwicklung der ÖV-Angebote zielstrebig zu verfolgen. Die Bevölkerung im ganzen Kanton will es so. Die überzeugende Zustimmung zunächst zum Durchgangsbahnhof und dann aber auch zum Bau der Glatttalbahn beweist es. Wir begrüßen es, dass neben der Glatttalbahn mit dem beantragten Rahmenkredit wichtige Verkehrsangebote verbessert werden wie Halbstunden-Takt im Wehntal zur Hauptverkehrszeit, Halbstunden-Takt auf der S 33, 15-Minuten-Takt durch Zusatzzüge auf der S 5 und der S 12, Anhebung des Wochenend-, Randstundenangebotes auf das Niveau der Wochentage, diverse Fahrplanverbesserungen beim Bus, Schliessung von Taktlücken, Verdichtungen, Harmonisierung mit der S-Bahn, Ausbau des Nachtangebotes auf 30 Buslinien und neu auch vier S-Bahnlinien mit Zugbegleitung.

Wir bitten Sie, diesen Rahmenkredit in dem Sinne und zur Unterstützung dieser Vorhaben zuzustimmen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Das Volk steht hinter dem öffentlichen Verkehr und das Volk identifiziert sich auch mit dem öffentlichen Verkehr. Es hat dies in der Vergangenheit sehr nachhaltig bewiesen, Peter Stirnemann hat es vorhin ausgeführt.

Wir schreiben hier eine Erfolgsgeschichte, die vom ZVV und auch von uns, vom Kantonsrat, vorgegeben worden ist, und zwar eine Erfolgsgeschichte deshalb, weil der öffentliche Verkehr dem Benutzer entgegenkommt. Er fährt dann, wenn wir ihn brauchen, mit einem dichten gut aufgebauten Angebot und auch mit angepasstem Rollmaterial. Wir machen bei dieser Vorlage, wenn es um die Grundsätze geht, nichts anderes als eine rollende Planung. Bei dieser Planung geht es darum, die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, damit dann, wenn diese Planung abgeschlossen ist, diese Verbesserungen auch eingeführt werden können. Aus diesem Grunde brauchen wir beispielsweise auch die dritte Teilergänzung für die S-Bahn. Und hier möchte ich es jetzt mit dem berühmten Spruch halten, der einmal im Fernsehen in einer Sendung gesagt wurde: «Söll emal cho!». Tatsächlich, diese dritte Teilergänzung ist fällig und soll dringend kommen, damit dort eben wieder verbessert werden kann.

Der Regierungsrat hat in seiner Vorlage eine Steigerung der Frequenz um 15 Prozent vorgesehen, eigentlich ein recht hoher Wert, wenn

man bedenkt, dass heute in der Wirtschaft nicht unbedingt alles rund läuft. Auf der anderen Seite muss man aber doch sagen, wir können ja nicht ewig in Resignation verharren, sondern wir müssen auch die Zeichen sehen, dass es positiv kommt. Aus diesem Grunde erachten wir die Steigerung von 15 Prozent als absolut machbar. Wir denken uns nämlich, dass wenn man hingehet und auf 10 Prozent zurückfährt, dann die Versuchung auch noch gross ist, dass man mit den Krediten entsprechend zurückfährt. Und das wollen wir von der EVP-Fraktion aus ganz sicher nicht.

Es ist erfreulich, dass die Sicherheit in den S-Bahnzügen verbessert werden soll – auch ein Postulat aus der EVP – und dass auf diese Weise auch wieder vermehrt die Leute dazu eingeladen werden, den Zug zu benützen. Sicherlich ist es ebenso positiv zu werten, dass der Kredit, der dafür vorgesehen wird, aus den normalen Mitteln bestritten werden kann. Und sicherlich ist es noch mehr erfreulich, dass dank dieser Zugbegleitung nun wieder einige Stellen gerade in der heutigen schwierigen Zeit geschaffen werden konnten. Das ist konkrete Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, solche Massnahmen müssen wir treffen, selbst wenn sie etwas kosten. Aus diesem Grund kann dem sicher auch zugestimmt werden. Allerdings habe ich dann ein bisschen Mühe mit Aussagen wie, die Kundenzufriedenheit sei zu steigern, aber es dürfe um Himmels Willen nicht mehr kosten. Dann müssen sehr wahrscheinlich diese Zugbegleiter im Laufschrift durch die Züge rennen und dann früher aussteigen. Nur, ich frage mich dann, wo der ganze Effekt bleibt.

Noch ein Wort zur Tariferhöhung. Selbstverständlich macht diese Aussicht niemandem Freude. Es ist – soviel ich weiss – die zweite, die der ZVV dekretieren muss und die wir auch abzusegnen haben. Nur, hier erlaube ich mir auch eine Gegenfrage an diejenigen, die immer mit Sparen kommen: Wie schaut es dann aus mit der allfälligen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer? Wann kann dann das Volk auch über die Erhöhung der ZVV-Tarife abstimmen, wenn es schon bei der Motorfahrzeugsteuer abstimmen darf? Wo bleibt da die Gerechtigkeit? Ganz klar ist für mich, dass diese Tariferhöhung massvoll ausfallen muss. Mir wäre es lieber, man könnte darauf verzichten dank zunehmender Frequenzen. Aber wenn sie eben kommen muss, dann werden wir diese Angelegenheit zumindest zu prüfen haben. Anzuführen bleibt, dass die Kosten vom ZVV absolut in Griff gehalten wer-

den; dies gilt seit Anbeginn. Und das ist auch ein Grund, weshalb wir den Grundsätzen und Krediten zustimmen werden.

Vielleicht noch ein Wort zu Europa, zu den Anschlüssen nach München. Selbstverständlich ist das ein Ziel, das erstrebenswert ist, dass diese Verbindungen verbessert werden. Ich muss allerdings zu bedenken geben, dass die Deutsche Bahn ganz andere Prioritäten hat und sehr wahrscheinlich höchstens dann bereit wäre, beispielsweise Lindau–München zu elektrifizieren, wenn die Schweiz einen Beitrag daran bezahlen würde. Aber ich glaube, so weit kann es nun auch wieder nicht gehen. Selbstverständlich soll im Sinne von «steter Tropfen höhlt den Stein» an diesen Vorgaben weitergearbeitet werden. Ich warne aber vor zu grossem Optimismus in dieser Sache.

Die Behindertenfrage soll ja gelöst werden in absehbarer Zeit. Hier gibt es einen Minderheitsantrag, der diese Realisation bis 2014 verlangt. Jetzt sind die neuen S-Bahntritzüge bestellt worden, welche die Behindertengerechtigkeit erfüllen. Ich habe aber noch nichts gehört von den Zwischenwagen, welche dann in die bestehenden Züge eingereiht werden sollen. Selbstverständlich werden wir von der EVP auch den Minderheitsantrag der Realisierung bis 2014 unterstützen. Allerdings müssen wir da einfach von den Vorgaben, dass das entsprechende Rollmaterial und die entsprechenden baulichen Massnahmen ausgeführt werden können, ausgehen.

Ich habe es zu Beginn gesagt: Das Volk steht hinter dem öffentlichen Verkehr und wir müssen danach trachten, dass dies nicht nur in der Vergangenheit gegolten hat, sondern dass es auch in Zukunft gilt. Deshalb müssen wir hier die Massnahmen treffen, zum einen mit dem Beschluss über die Grundsätze und zum anderen mit dem notwendigen Kredit, der selbstverständlich ohne jegliche Abstriche zu genehmigen ist.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Das meiste, was vor zwei Jahren gesagt wurde, könnte eigentlich fast wortwörtlich wiederholt werden. Ich möchte aber darauf verzichten und mich auf vier Punkte beschränken, dafür eingehend auf das eingehen, was nicht in der Weisung steht und einer dringenden Diskussion wert wäre.

Erstens: Die Strategie 2005 bis 2008 basiert auf einer erfolgreichen Unternehmensstrategie der letzten Jahre, das wurde gesagt. Bald sind

wir aber so weit, dass wir vom Erfolg buchstäblich überrollt werden. Ich werde nachher näher darauf eingehen.

Zweitens: Der ZVV und die einzelnen Verkehrsunternehmen im ZVV haben auch in den letzten zwei Jahren die Produktivität massiv gesteigert, das heisst für gleich viel Geld sogar weit mehr Passagiere befördert als geplant.

Drittens: Die Produktivitätssteigerungen dürfen nicht zu Lasten des Personals oder der Umwelt gehen wie zum Beispiel in Winterthur, wo das Personal den Kopf herhalten musste für Versäumnisse der städtischen Politik.

Viertens: Die CVP unterstützt auch den Rahmenkredit, der nur unwesentlich höher ist als der letzte, und dies trotz zusätzlicher Leistungen. Ich erinnere an die Zugbegleitung in der Nacht. Dass jetzt eine Mehrheit der SVP den Rahmenkredit, der jetzt schon die Zitrone auspresst, noch kürzen will, stellt eine Ohrfeige an die Adresse des ZVV und der Unternehmen dar, die sehr kostenbewusst haushalten und die dazu beitragen, einen sehr guten Service public im Bereich Verkehr aufrechtzuerhalten. Das ist direkt ein Angriff auf den öffentlichen Verkehr, diesen Service public, den die SVP machen will.

Die CVP findet es aber stossend, dass die SBB die Abgeltungsquote in wenigen Jahren von 63 auf 44 Prozent senkt. Wieder einmal mehr eine Kostenverlagerung vom Bund auf die Agglomerationen, allen voran auf den Kanton Zürich. Wenn der Bund in seinem Agglomerationsprogramm den Agglomerationsverkehr wirksam unterstützen würde, könnte man diese Kostenverlagerung akzeptieren. Der Vorwurf geht vor allem an das Bundesparlament, das den Agglomerationsverkehr weniger ernst nimmt als den Transitverkehr.

Nun zu den wunden Punkten und damit indirekt zu meinem Minderheitsantrag. Es geht im ersten Ziel um die wichtigste Planungsgrösse, die in dieser Weisung enthalten ist. Es geht darum, um wie viel die Nachfrage gesteigert werden soll. Und hier liegt bereits ein Denkfehler der Regierung. Es liegt nur zum geringeren Teil an der öffentlichen Hand zu bestimmen, um wie viel sich die Nachfrage steigert, dies im Gegensatz zur Angebotssteigerung. Tatsache ist, dass sich die Nachfrage nach Leistungen des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren über alle Prognosen hinaus gesteigert hat, zum kleineren Teil sicher wegen der Angebotsverbesserungen. Zum grösseren Teil bestimmen exogene Faktoren die Nachfrage. Dies zeigen folgende

Zahlen: Die Zürcher Regierung rechnet im Kanton Zürich für die Zeitperiode 2002 bis 2010 mit 60'000 neuen Arbeitsplätzen und 40'000 neuen Einwohnern. Wie sah die Steigerung aber in den letzten Jahren aus? In den Boomjahren kamen in zwei – ich betone – in zwei Jahren im Kanton 30'000 Einwohner hinzu und 20'000 zusätzliche Beschäftigte. In den zwei Spitzenjahren wuchs die Nachfrage beim ÖV um fast 15 Prozent, also um so viel, wie die Regierung in vier Jahren vorsieht. FDP und SVP wollen bis 2008 gar nur eine Steigerung von 10 Prozent, und dies wohlverstanden auf der Basis von 2001. Nun kommen Sie nicht damit, liebe SVP, in einer Konjunkturfalte sei die Nachfragesteigerung geringer. Das stimmt zum Teil. Aber wenn sich zum Beispiel in zwei Jahren nur um 10 Prozent steigern würde, dann wäre die Steigerung bis 2008 immer noch über 20 Prozent. Tatsache ist aber, dass die Zersiedelung nicht zuletzt wegen der Wohnungsnot in den Städten weiter anhält, dass die Pendlerdistanzen länger werden, dass die Staukolonnen auf den Autobahnen wachsen, dass die Zuwanderung zu peripheren Gebieten der Schweiz in die Agglomerationen anhält, dass auch die Zuwanderung aus dem Ausland anhält, dass weiterhin peripher gelegene Freizeit- und Einkaufsstätten geschaffen werden. Und dies alles verursacht Verkehr, zusätzlichen Verkehr. Nun haben wir alle im Richtplan vorgesehen, dass 23 Prozent des zusätzlichen Verkehrs vom öffentlichen Verkehr und 8 Prozent vom Strassenverkehr bewältigt werden sollen. Den Langsamverkehr auf der Strasse klammere ich aus. Wenn Sie diese Vorgabe tatsächlich einhalten wollen, dann müssen Sie sogar mit einer grösseren Angebotssteigerung als 25 Prozent rechnen. Sie werden feststellen, dass ich in diesem Zusammenhang keinen Antrag stelle, die Nachfragesteigerung um 25 Prozent müsse flächendeckend angestrebt werden sowohl in Sternenbergraben als auch zwischen Winterthur und Zürich. Massgebend ist das Kundenpotenzial, und das wurde errechnet.

Sie werden auch feststellen, dass ich in diesem Zusammenhang keinen Antrag auf Erhöhung des Rahmenkredites stelle. Und damit bin ich bei einem weiteren wunden Punkt. Wenn Sie entgegen aller Erfahrung in den letzten Jahren eine unrealistisch tiefe Nachfragesteigerung beschliessen, dann machen Sie den gleichen Fehler wie in den letzten paar Jahren. Das heisst, Sie riskieren massive Kapazitätsprobleme sowohl bei den Trasseen als auch beim Rollmaterial. Und wie bereits vor zehn Jahren besteht keine Hoffnung, dass die Kapazitäts-

engpässe im Schienennetz des Kantons, abgesehen vom Durchgangsbahnhof, bald behoben werden. Warum? Für beides, Rollmaterial und SBB-Trassen ist der Bund zuständig. Und da sind wir bei einem heiklen Punkt unseres ÖV. Wir können nicht über Regional- und Lokalverkehr sprechen, wenn wir nicht gleichzeitig den überregionalen Verkehr anschauen, der bei Engpässen – und das ist das Problem – höhere Priorität genießt als der S-Bahnverkehr. Wenn Sie in den Grundsätzen einer Steigerung von bloss 10 oder 15 Prozent vorsehen, dann signalisieren Sie gegenüber dem Bund, dass die Situation nicht so dramatisch ist, dass zum Beispiel eine Kapazitätsverbesserung bei Effretikon nicht eile, dass man trotzdem die dritte Teilergänzung realisieren könne. Genau diese Understatement gegenüber dem Bund hat den Kanton schon manche Probleme beschert, nicht nur beim Finanzausgleich. Eine löbliche Ausnahme war möglicherweise ein kräftiges Lobbying zu Gunsten des Islisberg-Strassentunnels, ein Lobbying, das die CVP durchaus unterstützt und damit unterstreicht, dass wir nichts davon halten, Lückenschliessung im Strassenbau hinauszuzögern.

Ich habe es bereits angetönt, die Umsetzung der Strategie des ZVV hängt von exogenen Faktoren ab. Wir sind deshalb weiterhin in anderen Politikbereichen gefordert. Durch Massnahmen zum Beispiel in der Raumplanung:

Erstens durch die Förderung einer Siedlungsentwicklung nach innen dank einfacherer Vorschriften,

zweitens durch Berücksichtigung des Kundenpotenzials auch des geringen Potenzials in Randgebieten, indem wir vermehrt Bedarfsverkehr mit Rufbussen schaffen,

drittens durch einen Feinverteiler in den Zentren auch durch den Langsamverkehr – vor allem das Velo – und nicht bloss mit dem ÖV, der dort wegen des fehlenden Raums mittelfristig überfordert sein wird,

viertens durch eine Finanzpolitik die Mittel möglichst effizient einsetzen

und fünftens – das ist mir sehr wichtig – muss das Verkehrswachstum generell gebremst werden. Ohne marktwirtschaftliche Mittel geht das nicht. Verkehr ist zu billig, und da ist der Bund gefordert. Wir tragen etwas dazu bei im ÖV mit der Tariferhöhung.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Die Vorlage 3997a zeigt die Grundsätze über mittel- und langfristige Entwicklungen von Angebot und Tarifen im öffentlichen Personenverkehr. Positiv feststellen darf ich, dass die Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr in den letzten Jahren um zirka 10 Prozent gestiegen ist. Dazu mitgeholfen haben sicher ein besseres Angebot des ZVV mit entsprechender Werbung, letztlich aber auch diejenigen, die vom Auto auf die Bahn umgestiegen sind. Das Angebot bei der S-Bahn soll nun im Rahmen der dritten Teilergänzung verbessert und erweitert werden. Auf das Fahrplanjahr 2006 ist die Inbetriebnahme der Erweiterung der Tramlinie bei Oerlikon im Rahmen der Glattalbahn umzusetzen. Das Nachtangebot wird der Nachfrage entsprechend weiter ausgebaut. Dabei soll grundsätzlich ein kostendeckender Betrieb angestrebt werden. Die Buslinien werden nur dort ausgebaut, wo auch Engpässe entstehen werden.

Die FDP-Fraktion stimmt diesen Grundsätzen, der Entwicklung, den aufgezeigten Zielen und der Stossrichtung zu. Wir anerkennen die grossen Anstrengungen des ZVV. Qualitätsverbesserungen, ein noch besseres Angebot – zum Beispiel ein Viertelstundentakt der S-Bahn und Komfortverbesserungen sind aber hohe Ziele, die letztlich aber auch eine Kostensteigerung mit sich bringen. Hier sind wir der Meinung, dass bei der Nachfrage im Orts- und Regionalverkehr bis 2008 eine Steigerung von 16 Prozent auf der Basis 2001 gerechtfertigt ist, aber nicht mehr. Angebotsausbauten, die höher als 10 Prozent sind, haben mit Komfort zu tun. Wenn wir mehr Komfort wollen, muss dieser auch bezahlt werden. Meistens zeigen uns die Zahlen, dass die Kostenunterdeckung des neuen Rahmenkredites um zirka 14 Millionen Franken höher sein wird. Also müssen wir das anstreben, was auch finanziell machbar ist. Im motorisierten Individualverkehr sind wir schon lange dazu gezwungen worden. Die Strategie, wie sie aufgezeigt wird, kann aber durchaus im Rahmen einer 10-prozentigen Steigerung bei der Nachfrage erfolgen. Dabei wird das unternehmerische Ziel nicht heruntergeschraubt. Die Stossrichtungen dieses Grundsatzpapiers begrünnen wir, insbesondere die verbundsweite Verbesserung der Fahrgastinformation in Fahrzeugen und an Haltestellen. Auch begrünnen wir es sehr, dass im Bereich Sicherheit, Sauberkeit, Vandalismus und Schwarzfahren wirksame Massnahmen ergriffen werden. So sollen in den Abendstunden in den Zügen Doppelpatrouillen für mehr Sicherheit sorgen. Dadurch allein wird schon die

Kundenzufriedenheit sehr schnell erhöht. Das neue Konzept der Kontrolle der Schwarzfahrer, also eine bessere Fahrausweiskontrolle, ist sehr zu begrüßen. Wir sind sicher, dass damit letztlich auch Mehreinnahmen realisiert werden können.

Zum Schluss: Die vorgesehenen Massnahmen zeigen eine positive Entwicklung auf. Da wird auch der Zugang und die Nutzung für Personen mit einer Behinderung verbessert. Die Stärken des ÖV sind mit den vorgesehenen Zielen im Bereich einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität vernünftig aufgebaut. Der ÖV ist nach wie vor ein wichtiger Bestandteil der Gesamtverkehrskonzeption. Allerdings habe ich mit Willy Germain etwas Gemeinsames, nämlich den Vertrag mit der SBB. Was den Vertrag mit der SBB anbelangt, bin ich der Meinung, dass dieser wirklich geändert werden muss. Die SBB, die wohl nur ihr Schienennetz zur Verfügung stellt, ist aber letztlich ein grosser Profiteur unserer Investitionen. Dies sollte in einem neuen Vertrag gebührend berücksichtigt werden.

Die FDP stimmt also der Vorlage 3997a zu und lehnt alle Minderheitsanträge ab. Der Vorlage 3996, dem Rahmenkredit, stimmen wir so in dieser Form zu. Es ist ein Kompromiss, es ist eine Lösung, die für die Fahrplanperiode 2003/2004 nötig ist, und es ist auch nötig, damit diese Sicherheitsmassnahmen, von denen ich vorhin gesprochen habe, auch umgesetzt werden können.

Thomas Weibel (Grüne, Horgen): Der Zürcher Verkehrsverbund hat sich bewährt. Er ist eine Erfolgsgeschichte, das haben wir bereits wiederholt gehört. Er ist ein Vorbild auch für Organisationen gleicher Art in anderen Regionen. Mit den beiden Vorlagen geht es darum, für die Jahre 2005 bis 2008 die entsprechenden Kredite zu bewilligen respektive die Ziele zu setzen. Dies ermöglicht uns, das nächste Kapitel der Erfolgsgeschichte aufzuschlagen. Der Zürcher Verkehrsverbund ist in unserem Kanton Synonym für den öffentlichen Verkehr. Er gewährleistet den Service public in den Randregionen ebenso wie die Bewältigung der Pendlerströme während der «Rush-hour» in der Agglomeration. In der Diskussion zur Gesamtverkehrskonzeption wurde wiederholt auf die Notwendigkeit eines starken, funktionierenden und gut ausgebauten öffentlichen Verkehrs hingewiesen. Nur so kann der Kollaps des motorisierten Individualverkehrs verhindert werden. Die Umweltqualität, insbesondere die Luft- und Lärmwerte erfordern ebenfalls einen starken öffentlichen Verkehr. Deshalb ist Eintreten

auf die Vorlage für uns Grüne diskussionslos gegeben. Wir werden auch dem Rahmenkredit ohne Kürzungen zustimmen.

Bei der Vorlage 3997a unterstützen wir verschiedene Minderheitsanträge, die die Qualität des öffentlichen Verkehrs und des Angebotes weiter unterstützend aufbauen, insbesondere die Nachfragesteigerung um 25 Prozent. Nur damit wird die Verlagerung der Verkehrsströme zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs manifestiert. Die entsprechende Zielsetzung aus der Gesamtverkehrskonzeption wurde von Willy Germann bereits erwähnt. Die Nachfragesteigerung um 25 Prozent wird mit einem Ausbau des Angebotes begründet. Auch hier wurde bereits die Glattalbahn mit der Inbetriebnahme im Jahr 2006 erwähnt. Die Fahrpläne werden verdichtet. Es werden zusätzliche S-Bahnlinien eingeführt. Damit ist gewährleistet, dass die zusätzliche Nachfrage auch übernommen werden kann. Es braucht aber ebenfalls – und da werden wir in Kürze darüber diskutieren müssen – die dritte Teilergänzung der S-Bahn. Und nicht zuletzt das endlich von der SBB bestellte zusätzliche Rollmaterial.

Ich wiederhole: Wir Grünen werden dem Kredit zustimmen und auch den Zielsetzungen.

Die Eintretensdebatte wird unterbrochen.

Erklärung der Grünen Fraktion zur «Swiss»

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Das Konzept «Swiss» ist am Scheitern. Die von den Grünen als notwendig bezeichnete Restrukturierung wird nun schrittweise Tatsache und dies trotz Milliarden Franken Steuergeldern. Ein Abbau von Kurzstreckendestinationen der ehemaligen Crossair war überfällig und hat nichts mit der aktuellen Konjunktur zu tun. Der damit verbundene Arbeitsplatzabbau ist leider unvermeidlich. Doch es werden rasch weitere Abbaumassnahmen auch im Lang- und Mittelstreckenbereich folgen müssen. Nur massiv redimensioniert und solange die Steuergelder in der «Swiss» noch nicht völlig in Kerosin verbrannt worden sind, kann die «Swiss» in einer Allianz Aufnahme finden und somit überleben. Mit der staatlichen Finanzspritze von rund 2,5 Milliarden Franken und von weiteren 2 Milliarden aus der Wirtschaft hat eine unheilige Alli-

anz aus Wirtschaftskapitänen, welche ihre Fehler übertünchen wollten, und den Sozialdemokraten das überdimensionierte «Swiss»-Konzept gegen die Grünen durchgeboxt. Die Verluste zahlen die Angestellten der «Swiss», die kleinen Steuerzahlerinnen und Steuerzahler und die kleinen Angestellten der Grossbanken, die Stellen abbauen müssen, weil sie unter anderem wegen solchen Fehlinvestitionen wie in die «Swiss» Milliarden in den Sand gesetzt haben. Mit dieser falschen Strukturhaltung werden Milliarden an Steuergeldern verpulvert und gleichzeitig wird der Hub Kloten auf Kosten der Umwelt mit möglichst vielen, auch mit Billigstflügen, gefüllt.

Regierungsrat und Unique wollen den mit Steuergeldern subventionierten Fluglärm dann in alle Richtungen verteilen und neue Flugschneisen einrichten. Danach wehren sich die gleichen scheinheiligen Linken und Bürgerlichen in gemeinsamer Sankt-Florians-Politik gegen mehr Fluglärm in der eigenen Region, der durch Steuergelder möglichst aufrecht erhalten wird. Regierungsrat und Unique machen schon heute den Staatsvertrag dafür verantwortlich, dass Süd- und Ostanflüge nötig werden. Dabei haben genau Unique, Regierungsrat und «Swiss» durch ihre aussichtslosen Forderungen von anfänglich weit mehr als 100'000 Anflügen über deutsches Gebiet die Verhandlungsposition der Schweiz dermassen geschwächt, dass zusätzlich die Wochenendregelung aufgenommen werden musste. Man setzt um jeden Preis auf den Mega-Hub, aber eigentlich wollten Unique, Regierung und «Swiss» mit oder ohne Staatsvertrag oder mit der drohenden einseitigen Verordnung Südanflüge mit ILS einführen. Wie kann es sonst sein, dass keine der diskutierten Betriebsvarianten das anfänglich von Deutschland geforderte Kontingent von 80'000 Anflügen ausschöpft. Aber es ist doch so bequem, die Schuld für neue Flugschneisen den Deutschen zuzuschreiben. Da fragt niemand mehr danach, warum die Zürcher Regierung und der Flughafen die Abmachungen mit den Deutschen so lange ignoriert haben, bis es genug war und von deutscher Seite die bisherige Regelung gekündigt wurde. Mit einer falschen Strukturhaltung bezüglich «Swiss» in einem ökologisch fragwürdigen Sektor gehen diese Arbeitsplätze am Ende trotzdem verloren. Nur werden dann diese 4,5 Milliarden Franken fehlen, um Arbeitsplatzverluste finanziell abzufedern, zum Beispiel auch durch Sozialpläne, und daneben innovative neue Konzepte zu entwickeln und damit neue nachhaltige Arbeitsplätze zu schaffen. Zusätzlich wird durch diesen Grössenwahn die rechtzeitige Redimensio-

nierung des Flughafens Kloten verhindert. Dieses Festhalten an der überholten Hub-Strategie wird letztlich auch am Flughafen massiv Arbeitsplätze kosten und den Flughafen in ein finanzielles Desaster mit Hunderten von Millionen Franken an Verlusten stürzen, die wiederum der Steuerzahlende berappen muss.

Die Grünen fordern endlich ein Wegkommen von der verfehlten Hub-Strategie und die Respektierung der immer noch überdimensionierten Frist auch im Lang- und Mittelstreckenbereich. Wir fordern einen Plafond der Flugbewegungen auf 250'000 beziehungsweise maximal 320'000 Bewegungen. Der Flughafen und die «Swiss» sollen den Bedürfnissen des Schweizer Marktes angepasst werden. Die Schweiz braucht keinen Mega-Hub, sondern einen leistungsfähigen Interkontinentalflughafen. Die Zukunft der Schweiz hängt ab von innovativen grösseren, mittleren und kleinen Unternehmen, gut geschulten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und einer hohen Lebensqualität.

Erklärung der SP-Fraktion zur «Swiss»

Regula Götsch Neukom (SP, Kloten): Ich verlese Ihnen eine Erklärung der Sozialdemokratischen Fraktion zu eben diesem Thema, respektive zum Thema «Swiss». Dies eine Bemerkung im Voraus: Es ist ein verhängnisvoller Irrtum der Grünen zu meinen, die Frist oder der Zustand der Frist habe lang- oder mittelfristig etwas mit dem Flughafen, der Auslastung des Flughafens zu tun, oder zu meinen, wenn es die «Swiss» nicht gäbe, wäre die Belastung durch den Fluglärm besser oder tiefer.

Jetzt zur richtigen Erklärung der gesamten Fraktion. Der Zusammenbruch der Swissair hat Politik und Gesellschaft vor schwierige Aufgaben gestellt, weil der viel gelobten Wirtschaft und den mit ihr verbandelten Liberalisierungspropheten und Wachstumseuphorikern das Ruder entglitten war.

Eine dieser Aufgaben war es, die Wut und das Misstrauen der Bevölkerung ernst zu nehmen. Diese Aufgabe ist auf gutem Weg, gelöst zu werden, denn durch die umfassenden Verantwortlichkeitsabklärungen kommt nach und nach zum Vorschein, was insbesondere viele Angestellte längst vermutet haben: Die obersten Etagen der Firma hatten die Sache nicht mehr im Griff. Ihre Unfähigkeit kostete den Staat eine Unmenge Geld und einigen Hundert Menschen die Stelle.

Eine weitere Aufgabe war und ist, dass die Politik den Menschen wieder Hoffnung gibt und den Schaden so klein wie möglich hält. Auch hier gibt es Lichtblicke, denn dadurch, dass der Kanton Zürich geholfen hat, den Start der «Swiss» zu ermöglichen, hat er Tausende von Arbeitsplätzen nicht nur direkt bei der Airline, sondern auch bei den flughnahen Betrieben und beim Gewerbe in der ganzen Region vor dem sofortigen Untergang bewahrt. Mittlerweile hatten viele Betriebe und viele Menschen die Gelegenheit, sich neu zu orientieren. Sie konnten sich auf die neue Situation einstellen, mit anderen Worten: Es wurde ein Strukturschock verhindert, dessen Auswirkungen äusserst schmerzhaft gewesen wären.

Schliesslich ist auch die Aufgabe gelöst, mit einer Investition von 300 Millionen Franken in die «Swiss» einen Neustart der schweizerischen Luftfahrt zu wagen. Die SP wusste damals wie heute, dass dies ein risikoreiches Projekt ist. Wir hofften und hoffen tatsächlich auf eine bessere Entwicklung. Aber wir wussten auch, dass damit zu rechnen war, dass die «Swiss» mit der Zeit noch kleiner werden muss. Und auch dies gilt heute noch. Das Engagement bei der «Swiss» war und ist ein Risiko. Daraus hat die SP nie ein Geheimnis gemacht. Aber es war immerhin kalkulierbar.

Welchen Schaden die Volkswirtschaft genommen hätte, wenn sich die Politik zurückgelehnt und alles der unsichtbaren Hand Adam Smiths oder den «heilsamen Kräften des Marktes» überlassen hätte, kann wohl am besten die SVP quantifizieren, denn ihr war es damals völlig egal, dass bei einem Totalcrash Zehntausende von Arbeitsplätzen im Wirtschaftsraum Zürich verloren gegangen wären.

Die Zürcher Bevölkerung hat im Januar 2002 richtig entschieden, als sie der Beteiligung an der «Swiss» zustimmte, denn damit wurde der Strukturschock verhindert und der Abbau von Stellen konnte verlangsamt und insgesamt bedeutend reduziert werden.

Ratspräsident Thomas Dähler: Wir schalten hier die Pause ein. Die Mitglieder der Interfraktionellen Konferenz mache ich darauf aufmerksam, dass eine Pausensitzung stattfindet.

Die Eintretensdebatte wird fortgesetzt.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Regierungsrat Ruedi Jeker ist ja noch nicht anwesend, oder wo ist er? Ich sehe ihn nicht.

Eine Bestellung im öffentlichen Verkehr aufgeben, das ist die Kurzform für die Umschreibung, was der Kantonsrat mit der Vorlage 3997a, den Grundsätzen zu Angebot und Tarif, eigentlich beschliesst. Nun müssen wir uns aber einig werden, was nur wünschbar und was nötig ist, das heisst, welches Angebot der Kanton Zürich auch in Zukunft im öffentlichen Personenverkehr haben soll und zudem auch bezahlen kann. Wir sind heute in der Funktion eines Bestellers von Dienstleistungen des ZVV hier anwesend.

Geht es Ihnen privat nicht auch manchmal so, dass Ihr Auge mehr aus dem Angebot bestellt, als ihre Person schliesslich braucht? Im Restaurant oder im Einkaufszentrum ist die Auswahl ja oft sehr verlockend. Haben Sie sich dann nicht auch schon dabei ertappt, wie Sie Ihre Konsumation sorgfältig abwägen. Ich hoffe für Sie, dass Sie nie mehr aus dem Angebot bestellen, als Sie abschliessend bezahlen können. Privat trennen Sie leicht oder beschwerlich, bewusst oder unbewusst, aber immer auf Ihr persönliches Budget konsequent ausgerichtet Nötiges von Wünschbarem. Mit dieser Vorlage 3997 sind Sie nun gefordert, das Gleiche mit dem Angebot des öffentlichen Personenverkehrs im Kanton Zürich zu machen. Denken Sie daran, jedes Angebot, jede Dienstleistung hat ihren Preis, den Sie, den wir alle und nicht zuletzt die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler im Kanton bezahlen müssen. Wir müssen uns entscheiden, welches Angebot wir uns leisten wollen und welches Angebot wir schliesslich auch bezahlen können. Diese verantwortungsvolle Aufgabe haben wir heute Morgen mit dieser Vorlage beendet. Denken Sie immer an die Finanzlage des Kantons und an deren düsteren Ausblick im KEF für die kommenden Jahre. Mit dem ZVV besitzt der Kanton Zürich ein ausgezeichnetes Angebot im öffentlichen Verkehr, das zudem auch zukünftig noch ausgebaut wird. Wir wollen das bekannte und beliebte Angebot auf sehr hohem Niveau erhalten. Wir wollen aber keine zusätzlichen finanziellen Zwänge im öffentlichen Personenverkehr für die kommenden Jahre aufbauen. Somit gilt es, das nötige Augenmass, den nötigen Weitblick zu bewahren, ohne die finanziellen Konsequenzen zu vernachlässigen, wollen wir nun die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif für die Fahrplanperiode 2005 und 2006 sowie 2007 und 2008 beschliessen.

Mit der Vorlage 3996 betreffend die Bewilligung eines Rahmenkredites des ZVV für die Fahrplanperiode 2003/2004 geht es um die Begleichung der Rechnung des einmal gewünschten und früher bestellten Angebotes im öffentlichen Personenverkehr. Am 14. Mai 2001 hat der Kantonsrat mit der Vorlage 3830a die Bestellung für eine mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Verkehr beschlossen. Der Zürcher Verkehrsverbund erfüllt seine Aufgaben innerhalb des Rahmenkredites, der vom Kantonsrat für eine Fahrplanperiode von mindestens zwei Jahren festgelegt wird. Diese Fahrplanperiode hat bereits am 15. Dezember 2002 begonnen und der ZVV erbringt seine Leistungen zum heutigen Zeitpunkt ohne bewilligten Rahmenkredit, was sicher nicht im Sinne des Kantonsrates sein kann. Wir, das heisst dieses Parlament, sind wieder einmal spät – mindestens vier Monate zu spät – mit der Erfüllung unserer gesetzlichen Vorgaben und der Bewilligung des Rahmenkredites beschäftigt. Heute sehen wir den Rechnungsbetrag der Bestellung, die wir im Jahr 2001 aufgegeben haben. Es sind 609,8 Millionen Franken für zwei Kalenderjahre, diese unsere Bestellung im öffentlichen Verkehr. Die Zunahme gegenüber dem Rahmenkredit 2001/2002 ist mit 14,6 Millionen Franken eher bescheiden ausgefallen. Dies und der späte Zeitpunkt der Bewilligung des von uns Bestellten haben die SVP-Mitglieder in der Kommission bewogen, dem Rahmenkredit ohne Kürzungsanträge zuzustimmen.

Im Lichte der drohenden Budgetdebatte vom 17. März 2003 hat die SVP-Fraktion aber beschlossen, dieses von den KEVU-Mitgliedern mitgetragene Vorgehen zu ändern. Die Finanzlage des Kantons zwingt uns, jede Ausgabe neu zu beurteilen und auch im öffentlichen Personenverkehr Kürzungen zu beantragen. Diese nötige Reduktion des Rahmenkredites kommt auch den Gemeinden zugute, da diese 50 Prozent der Kostenunterdeckung finanzieren müssen. Ich persönlich werde mich bei dieser Abstimmung nun der Stimme enthalten, da ich zu den Bestellern und Benutzern des ZVV-Angebotes gehöre. Eine kurzfristige Änderung meiner Haltung und persönlichen Meinung gegenüber der Position in der Sachkommission wäre zudem wenig glaubwürdig.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Vor knapp 24 Monaten haben wir uns über die Perspektiven und die Grundsätze des öffentlichen Verkehrs in Zürich unterhalten. Da war noch die Rede, ob es sinnvoll sei, die

Dachmarke des ZVV zu entwickeln. Gleichzeitig fanden ja diese Werbekampagnen «Ich bin auch ein Schiff», «Ich bin auch ein Tram» et cetera statt. Der Gag ist jetzt vorbei, die Initialphase ist vorüber, die Euphorie ist immer noch da. Die Marke hat sich etabliert. Jetzt erleben wir die so genannte Differenzierungsphase. Wir entdecken nicht nur, was wir alles in den Zügen, Trams und Bussen machen können, also schlafen, chatten, «bürolisieren», Sitzungen abhalten. Leider können wir noch nicht politisieren. Vermutlich ist unsere Lobby beim ZVV zu schwach. Ich wäre sehr stolz, wenn es einmal da drauf heissen würde, auch im Zug können wir Politik betreiben. Es könnte auch Kosten sparen hier im Rat.

Diese Phase der Differenzierung ist viel gesetzesrelevanter als nur die Angebotssteigerung oder die Auslösung neuer Trasseen oder neues Rollmaterial et cetera. Denn hier geht es darum, dass jeder Verbesserungspunkt, jeder Punkt, der verbessern kann auf der Ebene der Kundenzufriedenheit, mehr Geld in der Kasse des ZVV zur Entlastung der Staatskasse bedeutet. Es ist so, dass für die ZVV jetzt, da wir uns in einer rezessiveren Phase oder zumindest in einem wirtschaftlichen Abschwung befinden, die Frage zentral ist, wie er die Kunden binden, auch neue Kunden generieren und diese Segmente auch holen kann. Hierin müssen wir das Thema des Nachtangebotes als sehr klugen Schritt beurteilen. Es macht Freude, dass das Angebot sich so gut angelassen hat.

Schauen wir die Grundsätze an und schauen wir den neuen Bericht an, in dem ganz klar auf die Ebene der Qualität, der Sicherheit, aber auch der Kundenzufriedenheit eingegangen wird. Es sieht so aus, dass man jetzt zum Glück, nachdem die Verkehrsbetriebe lange Zeit traditionsgemäss mehr von den Ingenieuren dominiert worden sind – was heisst: neue Strecken ausmessen, neue Fahrpläne erstellen et cetera – ein stärkeres Gewicht auf Marketing, neue Angebote legt oder auch sozusagen eine Nachfragesteigerung und Nachfragequalitäten beeinflussen will. Schauen wir die Tabelle der Qualitätspunkte an, dann sehen wir, wie gesagt, das Thema Sicherheit. Zum Glück konnten wir diese Doppelpatrouillen wieder einführen. Da waren die Personaleinsparungen nicht sinnvoll. Das heisst, hier brauchen wir mehr Personal.

Wir brauchen aber auch mehr neue Telematiklösungen; ich denke hier an die Realzeitangaben, ich denke hier auch an die Information für unsere Kundinnen und Kunden im ganzen Kanton. Was möglich ist in

anderen Grossstädten, aber auch in kleineren Regionalstädten – ich denke hier auch an das Beispiel des Tarifverbunds Nordwestschweiz, welcher schon länger über einen sehr guten Tarif und eine sehr gute Realzeitanzeige verfügt – soll noch nicht möglich sein in unserem Kanton, der doch einen sehr grossen Vorsprung Richtung öffentlicher Verkehr hat? Ich finde das beschämend und bin sehr froh, dass der ZVV jetzt entdeckt hat, dass es wirklich nötig ist, hier zu investieren, weil diese Investitionen, wie gesagt, im Zusammenhang mit Kundenzufriedenheit, Qualität, Sicherheit et cetera ganz stark mit mehr Kundinnen und Kunden, die den öffentlichen Verkehr brauchen, verbunden sind. Das heisst, eigentlich sollte die Vorlage nicht nur lauten «mittelfristige und langfristige Entwicklung des Angebotes und der Tarife im öffentlichen Verkehr», sondern hier können wir für das nächste Mal auch über die Steuerung der Nachfrage nachdenken.

Trotzdem enthält die Vorlage sehr wichtige Punkte in Richtung Infrastruktur und Ausbau. Hier will ich nur eines bemerken, und das sind die Stossrichtungen. Bei den Stossrichtungen wird vom Angebot gesprochen. Als wichtiger Pfeiler ist die dritte Teilergänzung 2008 zu erwähnen. Eine Finanzierungsvorlage sollte im Frühjahr dieses Jahres 2003 zu erwarten sein. Meiner Meinung nach haben wir schon mehr als frühlingshafte Temperaturen – draussen ist das Thermometer schon über 10 Grad gestiegen –, die ersten Vogelschwärme sind am Himmel zu entdecken und eine Sabine ist auch schon wieder glücklich geworden, weil es mehr Licht am Himmel hat. Das heisst, der Frühling ist gekommen, aber leider, Regierungsrat Ruedi Jeker, die Finanzierungsvorlage und die Perspektiven für diese dritte Teilergänzung noch nicht auf dem Tisch. Ich will nicht warten bis nach den Wahlen, ich will nicht zuwarten bis Anfang Mai. Ich will jetzt eine Vorlage, die wirklich sagt, wie es weitergehen soll auf der Ebene des Angebotsausbaus. Sie wissen genau, es wird noch eine längere Zeit der Beratung innerhalb der Kommission brauchen, und wir wollen noch in diesem Frühjahr Antworten haben, wohin es gehen sollte.

Ein wichtiger Punkt – wir konnten es wiederum dieses Wochenende lesen – ist das Thema Investition ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Georg Schellenberg (SVP, Zell): Ich rede zuerst zur Vorlage 3997a. An der übernächsten Sitzung sprechen wir wieder einmal über das Budget. Ich halte nicht viel von diesen Budgetdebatten. Die Bedeutung des Budgets hat sich in den letzten Jahrzehnten auch verändert.

Ein immer grösserer Teil der Ausgaben kann nicht mehr kurzfristig gesteuert werden, sondern hat eine relativ lange Vorlaufzeit. Das bedeutet, dass wenn wir ein Budget beraten, der tatsächliche Kompetenzraum des Parlamentes sehr klein ist. Das heisst aber noch lange nicht, dass wir keine Finanzpolitik machen können. Für mich ist jede Vorlage mit Finanzen verbunden und ruft verschiedene finanzpolitische Fragen auf. Im vorliegenden Traktandum sprechen wir über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr. Wenn wir diese Vorlage durchlesen, finden wir keinen Satz bezüglich Finanzen. Im nächsten Traktandum sprechen wir über den Rahmenkredit, für den wir am 14. Mai 2001, also vor zwei Jahren, die Strategie verabschiedet haben, damals auch ohne finanziellen Hintergrund. Da stimmt etwas nicht. Wenn der Kantonsrat wirklich noch bezüglich Finanzen die Hoheit behalten will, muss er etwas ändern. Darum werde ich zusammen mit zwei Kollegen eine Motion einreichen, die verlangt, dass künftig ein Strategie- oder Grundsatzpapier zusammen mit dem entsprechenden Rahmenkredit beraten und beschlossen wird. Allfällige Änderungen, die Mehrkosten verursachen, sind über Nachtragskredite zu bewilligen. Der Verkehrsverbund ist kein Einzelfall. Immer mehr Institutionen werden in die Selbstständigkeit entlassen. Und wenn das überall so läuft, entmachtet sich das Parlament bezüglich Finanzen selbst. Wir hören dann immer die Antwort, «das Geschäftsjahr läuft bereits, man kann finanziell nichts mehr machen». Eine solche Änderung müsste auch im Interesse der Regierung sein, denn es bringt Sicherheit in die Planung.

Ich spreche dann beim nächsten Traktandum auch und werde dem Regierungsrat und den Verantwortlichen des Verkehrsverbunds keine Freude bereiten, aber das System will es so haben. Bei einem Kredit läuft es richtig. Beim Opernhaus planen die Verantwortlichen auf Grund des gesprochenen Geldes, und damit ist die Finanzhoheit des Rates gewahrt. Die vorliegenden Grundsätze beziehen sich auf die Fahrplanperiode bis 2008. Für mich ist das nicht nachvollziehbar, dass man jetzt plant und nicht weiss, ob man das Geld einmal bekommt. Der Kantonsrat ist unter der Sicht des schlechten finanziellen Horizontes der Zukunft nicht berechenbar. Darum müssen wir den Ablauf bei Rahmenkrediten im Interesse aller Beteiligten ändern. Ich hoffe, Sie teilen meine Ansicht und helfen mit, dass hier eine Änderung sehr schnell vollzogen wird.

Nun spreche ich zur Vorlage 3996, dem Rahmenkredit. Wir alle schätzen das gute Angebot, das der Kanton zusammen mit den Gemeinden den Bürgern im Kanton anbietet. Das Gesundheitswesen, die Sicherheit, die Bildung, der Verkehr – alles auf einem sehr hohen Niveau. Wir Bürger haben uns daran gewöhnt, dass es immer besser geht. Die Erträge der Gemeinden und des Kantons erlaubten es während den letzten 40 Jahren, den Service dauernd auszubauen. Die Finanzplanung zeigt aber bis ins Jahr 2008 eine ungünstige Entwicklung. Dazu kommt, dass die wirtschaftliche Entwicklung in diesem Zeitraum auch nicht erfreulich ist. Der Regierungsrat hat das erkannt und bereitet ein Sanierungsprogramm vor, das vermutlich schmerzliche Abstriche vorsieht. Meine Erfahrung mit solchen Programmen ist sehr schlecht. Ich glaube nicht, dass es der Regierung und diesem Rat gelingen wird, in absehbarer Zeit etwas Nützliches in der Finanzpolitik zu erreichen. Dazu drei Gründe:

Das Regierungssystem unseres Kantons erlaubt es nicht, in schwierigen Zeiten das Angebot zu reduzieren. Wir haben in der Regierung sieben Einzelkämpfer, von denen zwar jeder für seine Direktion eine gute Arbeit leistet, aber für das Gesamtwohl wenig Energie aufbringt. Beispiele könnten aufgeführt werden, aber die Redezeit ist zu kurz.

Zweitens: Dieses Parlament wird auch nach den Wahlen nicht anders zusammengesetzt sein und somit werden keine grossen Würfe von ihm ausgehen. Es wird weiterhin ein Blockdenken vorherrschen.

Drittens: Ich glaube, erst wenn man Bilanzfehlbeträge nicht mehr mit Eigenkapital decken kann, werden sich in Regierung und Kantonsrat Allianzen bilden, die dann etwas bewegen können.

Wie schon erwähnt, muss bei jeder Vorlage Finanzpolitik gemacht werden, so auch bei dieser Vorlage. Es geht hier nicht gegen den öffentlichen Verkehr, sondern ich betrachte es aus rein finanzieller Sicht. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Regierungsrat Ruedi Jeker: Ich möchte mich zuerst bei den Votanten anfangs der Debatte für mein Zuspätkommen entschuldigen. Der Weibeldienst ist zwar schnell, aber der Kantonsrat war noch einmal schneller und ich gratuliere ihm dazu.

Jetzt zu diesen beiden Vorlagen meine Gesamtbeurteilung. Der öffentliche Verkehr ist nach wie vor ein Hauptbestandteil der Gesamtverkehrskonzeption und ohne dieses kräftige Rückgrat wären wir

schlecht bestellt, um auch in krisenhaften Zeiten – von einer Rezession mag ich noch nicht sprechen – in die Zukunft gehen zu können. Darum müssen wir dem öffentlichen Verkehr in diesem gut strukturierten Kanton Sorge tragen. Wir haben den Vorteil, dass wir dichte Siedlungsgebiete haben, wir haben den Vorteil, dass wir bereits ein gutes öffentliches Verkehrsnetz haben und wir haben auch den Vorteil, dass uns ein – sage ich mal – passables Strassennetz zur Verfügung steht. Wir kennen die Schwächen des Strassennetzes, umso mehr ist es wichtig, dass wir auf diesen Schienen, die wir befahren können, das bestmögliche Angebot haben – ich sage Ihnen das bestmögliche. Es geht hier nicht, wie Lorenz Habicher sagen wollte, um ein unbehelfliches Beispiel des Menüplans. Es geht nicht darum, zwischen Filet und Cervelat zu wählen. Ich muss Ihnen sagen, Sie haben einen verkehrspolitischen Cervelat auf dem Tisch, und Vegetarier wollen wir alle nicht werden, denn damit würden uns im Gesamten die Kräfte fehlen, auch wenn ich damit nichts gegen Vegetarier gesagt haben möchte. Daran muss sich Kollege Georg Schellenberg erinnern, dass wir aus dieser Gesamtkonzeption heraus bereits ein Strategiepapier haben. Sie haben es auf dem Tisch, Sie haben es auch bei Ihrer Lektüre mitnehmen können.

In seiner Weitsicht hat der Kantonsrat bereits am 22. März 1999 einen Strategiebericht des ZVV für die Jahre 2001 bis 2005 bekommen. Sie können ja wohl selbst nicht im Ernst einen Strategiebericht, der Ihnen vorliegt und den wir jetzt fortgeschrieben haben für die Jahre 2005 bis 2008, verlangen. Wir beschränken uns nur auf das Notwendige und selbstverständlich ist auch hier Mass angesagt, umso mehr es beim Kredit ja um ein qualifiziertes Mehr des Parlamentes geht. Das Verkehrsangebot wird nur dort ausgebaut, wo heute oder in absehbaren Zeiten, das heisst eben im Zeitraum von 2005 bis 2008, also innerhalb der nächsten fünf Jahre, sich ein Engpass abzeichnet. Dabei gehen wir noch einmal auf die zentralen Elemente ein. Es geht um die dritte Teilergänzung der S-Bahn. Es geht um die Realisierung und Inbetriebnahme einer ersten Etappe der Glatttalbahn. Bei der dritten Teilergänzung muss aus finanziellen Gründen auf einige Vorhaben verzichtet werden. Und auch bei der Glatttalbahn wird mit der beschlossenen Etappierung der finanziellen Situation des Kantons gebührend Rechnung getragen. In die Qualität muss so viel wie nötig investiert werden, was auch beim Angebotsausbau selbstverständlich gilt.

Die folgenden Bereiche werden in den nächsten Jahren Verbesserungen bringen und bringen müssen: Es ist einmal die Zugsbegleitung – Sie haben es in Ihren Voten erklärt –, aber auch Sicherheit und Sauberkeit im Bereich Vandalismus sind ein Gebiet, das wir zwingend abdecken müssen, denn es geht ja darum – wie auch mit der Fahrgastinformation –, dass wir im Ganzen einen zeitgemässen Standard erreichen können und müssen, weil wir hier nicht nur irgendein Angebot platzieren möchten, sondern es auch mit den Kunden zu tun haben. Und der Kunde bringt uns natürlich einen schönen Batzen an die Gesamtkosten. Wir decken ja hier mit den Rahmenkrediten die Kostenunterdeckung. Darum ist es auch an uns gelegen, diese Kostenbeiträge des Kunden hier verbessern zu können auf der einen Seite für Qualitätssteigerung.

Ich muss Ihnen sagen, ich bin echt stolz und mein Dank gilt der Leistung der Mitarbeiter des ZVV. Über neun Jahre konnten wir es ohne Tarifierhöhung aushalten. Das müssen Sie – bei dieser Qualitätssteigerung – auch in privaten Unternehmungen erst einmal ausführen können, bevor hier wieder Kritik angebracht wäre. Bei der Finanzierung der ZVV-Strategie beschränken wir uns auf einen bescheidenen Kostenunterdeckungsanstieg. Auch die neuen Verkehrsangebote müssen finanziert werden. Wir haben also nicht nur Qualitätsverbesserungen aus der Produktivitätssteigerungen, meine Damen und Herren auf der rechten Ratsseite. Das heisst gespart: bei gleichen Mitteln bessere Leistungen erbringen. Das ist nicht nur ein Qualitätsmerkmal, sondern eben auch echtes Sparen in einer öffentliche Aufgabe. Darum muss ich auch die bittere Pille weitergeben. Es kann nicht angehen, dass wir auf die nächsten Jahre hinaus auf Tarifierhöhungen weiterhin verzichten können, wollen und müssen. Auch hier muss der Konsument das Seinige beitragen.

Aus diesen Überlegungen möchte ich Sie zu beiden Vorlagen, wie sie der Regierungsrat respektive die Kommission verabschiedet haben, um Zustimmung bitten. Ich bitte Sie auch um eine qualifizierte Zustimmung bezüglich des Quorums für den Rahmenkredit.

Und ganz zum Schluss kann ich Sabine Ziegler sagen: Eine Schwalbe macht noch keinen Frühling, aber der Volkswirtschaftsdirektor hat an den letzten Wintertagen die dritte Teilergänzung unterschrieben. Sie ist unterwegs, und der Frühling beginnt am 1. März 2003. Auch hier sind wir nach wie vor einmal mehr zeitgerecht.

15804

Ratspräsident Thomas Dähler: Vom meteorologischen Standpunkt her haben Sie mit dem Frühlingsbeginn am 1. März Recht. Eigentlich ist es der 21. März.

Eintreten auf die Vorlage 3997a

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

Ratspräsident Thomas Dähler: Auf Seite 4 dieser Vorlage 3997a hat sich noch ein kleiner Fehler eingeschlichen. Der Minderheitsantrag Regula Ziegler bezieht sich auf Litera e) wie Emil und nicht, wie gedruckt, auf Litera c) wie Cacao, die so genannten Stossrichtungen.

Datailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

1. Ziele

Lit. a)

Minderheitsantrag Peter Stirnemann, Esther Arnet, Gerhard Fischer (in Vertretung von Kurt Schreiber), Sabine Ziegler und Regula Ziegler-Leuzinger:

a) Die Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr wird bis 2008 um 15% gesteigert (Basis 2001).

Minderheitsantrag Willy Germann und Thomas Weibel:

a) Die Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr wird bis 2008 um 25% gesteigert (Basis 2001).

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Der Regierungsrat beantragt eine Nachfragesteigerung von 15 Prozent in der Zeitspanne von 2001 bis 2008. Diese Steigerung entspricht den Zielen und Grundsätzen der Gesamtverkehrskonzeption und auch den Bahnperspektiven, in denen die

Wachstumsziele von 1995 bis 2025 definiert sind. Die vorgesehene Steigerung setzt sich wie folgt zusammen:

Der Mobilitätszuwachs, und zwar nicht nur im Bereich des öffentlichen Verkehrs, sondern der gesamte Mobilitätszuwachs um 2 Prozent pro Jahr macht den grössten Anteil aus. Kleinere Zuwachse sind vorgesehen als Folgen aus dem Marketing und schliesslich dem Angebotszuwachs durch die Glattalbahn sowie der dritten Teilergänzung der S-Bahn, auf die wir uns ja jetzt schon sehr freuen können.

Der Regierungsrat vertritt in seiner Vorlage die Ansicht, dass damit die 15 Prozent zu erreichen wären. Die Kommission war in ihrer Mehrheit ein bisschen weniger optimistisch und zuversichtlich. Sie ist der Ansicht, dass eine Steigerung um 10 Prozent genüge. Wir haben somit drei Anträge: Einen Antrag um 10 Prozent Steigerung der Nachfrage – das ist der Antrag der Mehrheit der Kommission –, dann den Antrag um 15 Prozent Steigerung – das ist der Antrag des Regierungsrates und einer KEVU-Minderheit – und dann schliesslich noch den Antrag um 25 Prozent Steigerung – ein Antrag ebenfalls einer KEVU-Minderheit. Die KEVU beantragt Ihnen mehrheitlich, einer Nachfragesteigerung um 10 Prozent zuzustimmen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Von 1995 bis 2001, das heisst in den vergangenen sechs Jahren, ist die Nachfrage um 16 Prozent und nicht nur um 10 Prozent gestiegen, Martin Mossdorf. Dies kann man auch dem Strategiebericht 2000 bis 2006 – man muss eben auch ein bisschen in die Vergangenheit gucken – und dem Strategiebericht 2002 bis 2008 entnehmen. Davor, in den davor liegenden sechs Jahren von 1989 bis 1995 – das kann man dem Geschäftsbericht des ZVV des Jahres 1998 entnehmen – betrug die Steigerung insgesamt 14,7 Prozent. Ich habe in meinen Ausführungen zu den Grundsätzen bereits darauf hingewiesen und streiche das jetzt nochmals hervor. Dieser Trend hält an. Bedarfsgerechte Angebote, gutes Marketing, gutes Image der Marke ZVV und die hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung im Kanton Zürich bürgen dafür. Es ist daher nur richtig, für die nächsten fünf Jahre von 2002 bis 2008 in Folge wieder 15 Prozent als Zielgrösse für die Nachfragesteigerung vorzugeben, das heisst also im Schnitt 2,5 Prozent im Jahr, wie dies unsere Fraktion bereits vor vier Jahren in den Grundsätzen konkret gefordert hat und wie es schliesslich für das nächste Mal in den Grundsätzen auch vom Rat so beschlossen worden ist.

Wir wollen mit diesem Minderheitsantrag die Vorgabe der Regierung in ihrer Vorlage stützen. Die Regierung hat richtigerweise 15 Prozent vorgegeben. Nur die hauchdünne Kommissionsmehrheit will mit der Vorgabe von lediglich 10 Prozent den ZVV offensichtlich zur Selbstbescheidung gegenüber dem herrschenden Trend zwingen. Soll der ZVV etwa die Bevölkerung in ihren Präferenzen von der Benützung des ÖV abgehalten werden? Oder will man bereits ein Erfolgsergebnis für den nächsten Strategiebericht vorgeben, indem man einfach die Messlatte tief setzt auf 10 Prozent, damit man dort dann nachher nachweisen kann, dass es 16, 17 oder gar 18 Prozent Steigerung gewesen sind? Aber solche Erfolgserlebnisse wegen einer nachweislich zu tief angesetzten Messlatte ist Schummelei und wenig motivierend. Ebenso wenig motivierend ist auf der anderen Seite, wenn man die Vorgaben zu hoch ansetzt, wie mit dem Minderheitsantrag Willy Germann. 25 Prozent, das heisst 4 Prozent pro Jahr, ist ganz klar zu hoch. Seriöses unternehmerisches Handeln, Denken und Planen zeitigt seriöse und erreichbare Zielvorgaben. Anderes ist Spekulation. Und wenn es dann eben nicht eintritt, erzeugt dies Frust.

Also unterstützen wir den Minderheitsantrag mit der Vorgabe von 15 Prozent und somit eigentlich das, was die Regierung hat vorgeben wollen!

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich hoffe, es setze nun nicht ein Zahlenbazar um die Nachfragesteigerung beim ÖV ein, so nach dem Motto diese Zahl sei ein Gradmesser für Strassen- oder ÖV-Freundlichkeit. Mir geht es bei meinem Antrag nicht im Entferntesten um ein Ausspielen ÖV gegen motorisierten Individualverkehr. Mein Antrag, Peter Stirnemann, basiert nicht auf Spekulation oder auf übertriebenem Optimismus oder auf Schwarzmalerei, sondern er basiert auf Fakten. Mein Minderheitsantrag stützt sich auf Erfahrungswerte der letzten Jahre nicht bloss im Kanton Zürich. Ich sage es noch einmal: Eine Steigerung in Spitzenjahren von gegen 15 Prozent in zwei Jahren auf der einen Seite und dann bis 2008 ebenfalls nur eine Steigerung um 15 Prozent, da stimmt das Verhältnis nicht mehr.

Mein Minderheitsantrag nimmt auch die Vorgaben des Richtplans ernst. Er zielt darauf hin, leistungsbestimmende Engpässe rasch zu beheben und darum setzt er ein Signal an den Bund.

Und zu guter Letzt: Mein Antrag stützt sich auf eine brisante, eine sehr brisante Untersuchung des Bundesamtes für Raumentwicklung zum künftigen Autobahnausbau und zum künftigen Verkehrswachstum, eine Studie, die Strassen-Hardlinern der SVP als Bettlektüre dienen sollte, eine der wichtigsten verkehrspolitischen Entscheidungsgrundlagen der letzten 20 Jahre, die in diesem Kanton überhaupt nicht zur Kenntnis genommen wurde. Ich möchte Ihnen die wichtigsten Ergebnisse nicht vorenthalten, dann sehen Sie, dass mein Antrag nicht aus dem hohlen Bauch kommt. Jährlich investieren Bund, Kantone und Gemeinden 5 Milliarden Franken in den Strassenbau, und trotzdem werden die Staukilometer Jahr für Jahr länger. Wenn das jetzige Verkehrswachstum anhält, wächst der Personenverkehr in der Schweiz bis zum Jahre 2020 um 26 Prozent. In der Grossagglomeration Zürich wäre es weit mehr. Nun hat das Bundesamt zwei Szenarien angenommen, wie dieses Wachstum bis 2020 bewältigt werden könnte, ein Extremszenario mit dem Verkehrswachstum bloss auf den Strassen mit dem Ergebnis, dass in der Schweiz und vor allem im Kanton Zürich dann in den Spitzenstunden noch viel mehr Strassenkilometer überlastet werden, also 415 überlastete Strassenkilometer, 415 Kilometer Stau täglich. Das zweite Szenario – und das ist jetzt interessant für den Kanton Zürich – geht von einem Verkehrswachstum von 24 Prozent auf den Nationalstrassen, von 9 Prozent auf den übrigen Strassen und sage und schreibe über 80 Prozent beim ÖV aus, also eine massive Entlastung der Strassen von zusätzlichem Verkehr unter anderem zu Gunsten des Gewerbeverkehrs. Trotz dieser massiven Umlagerung – ich sage es noch einmal – von über 80 Prozent Steigerung bis 2020 würden noch 200 Staukilometer verbleiben. Die Quintessenz davon: Der Staukanton Zürich ist beim ÖV massiv mehr gefordert als bisher, wenn er nicht den völligen Verkehrskollaps riskieren will.

Ich bitte Sie, akzeptieren Sie eine anhaltende sinnvolle Entwicklung beim ÖV! Produzieren Sie mit schönfärberischen tiefen Zahlen nicht weitere Engpässe zum Beispiel beim Rollmaterial! Verstärken Sie nicht bereits bestehende Engpässe zum Beispiel bei den Trasseen. Lieber keine Zahl wie vor vier Jahren als eine zu tiefe Zahl, die Fehlplanungen produziert. Stimmen Sie meinem Minderheitsantrag zu!

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Wenn wir diesen Minderheitsanträgen zustimmen, befürchte ich, dass Sie die Vorlage 3996 sehr stark

gefährden, und ich bitte Sie, davon Abstand zu nehmen. Wenn Sie mehr Steigerung wollen, wenn Sie mehr Effizienz wollen, wenn Sie mehr Komfort wollen, dann müssen wir auch bereit sein, mehr zu bezahlen. Das sind wir aber nicht und ich glaube auch nicht, dass im öffentlichen Verkehr der Bürger nun höhere Rechnungen bezahlen will, als dass er es heute schon muss. Ich glaube, es ist heute nicht die Zeit, diesen Komfort zu verbessern. Belassen wir es bei diesen 10 Prozent!

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Der Streit um 10 oder 15 Prozent scheint mir gar nicht ausserordentlich wichtig zu sein. Nach gewalteter Diskussion hat sich die Kommission für den Antrag von 10 Prozent ausgesprochen. Sollten diese 10 Prozent früher erreicht werden als nach Ablauf der Periode, so ist es ja nicht verboten, auf diesem Gebiet weiter zu arbeiten und die Nachfrage allenfalls auch weiter zu steigern. Die Förderung der Nachfrage ist jedoch auch mit Kosten verbunden. Diese Kosten wollen wir auf einem tragbaren Niveau halten. Ich ersuche Sie daher, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Regierungsrat Ruedi Jeker: In eigener Sache noch ein Wort zum Frühling. Sie wissen, ich bin vor vier Jahren angetreten, um die Uhren der Verwaltung auf die Uhren der Wirtschaft umzustellen. Ich habe das verinnerlicht und daher herrscht bei mir seit dem 1. März politischer Frühling.

Nun zur Sache selbst. Mit Prognosen ist es so eine Sache, aber die Fahrplanperiode 2005, 2006, 2007 und 2008 hat eben auch eine Zielsetzung des Rates vor Augen, und zwar – Sie erinnern sich an die Gesamtverkehrskonzeption und zuvor auch an die richtplanerische Vorgabe des Kantonsrates von 1995 – den Modalsplit so zu beurteilen, dass das Wachstum zur Hälfte auf der Schiene und zur Hälfte auf der Strasse stattfinden kann. Dass auf der Strasse die Bauprojekte noch nicht so stark fortgeschritten sind, macht eben auch den ZVV und die Regierung nachdenklich, und darum empfehlen wir Ihnen, bei diesen 15 Prozent zu bleiben. Das ist eine vorsichtige Schätzung der Angebote, die wir dann machen müssen. Sie wissen es, im öffentlichen Verkehr gehen Planungen eben nicht von Monat zu Monat, sondern über Jahre. Darum ist es in der Einschätzung der Regierung eben mit 15 Prozent auf der sicher richtigen Seite, um diese Planungsannahme

zu treffen. Daher unterstützt der Minderheitsantrag die Regierungsmeinung und in diesem Sinne bleiben wir dabei. Sie können es jetzt so halten und mit dem Minderheitsantrag die Regierung unterstützen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich bitte Sie jetzt Platz zu nehmen. Wir kommen zu einer Abstimmung. Jeder sitzt an seinem Platz! (*Heiterkeit.*)

In einem ersten Schritt stelle ich die beiden Minderheitsanträge einander gegenüber. Der Rat bestimmt, welchem Prozentsatz er dann den Vorzug geben will. In einem zweiten Schritt stelle ich den obsiegenden Minderheitsantrag dem Kommissionsantrag gegenüber. Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

Abstimmungen

Der Minderheitsantrag von Peter Stirnemann wird dem Minderheitsantrag von Willy Germann gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Antrag von Willy Germann mit 54 : 18 Stimmen ab.

Der Minderheitsantrag von Peter Stirnemann wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 87 : 73 Stimmen ab.

Litera b)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Litera c)

Minderheitsantrag Adrian Bergmann und Lorenz Habicher:

c) Die Kundenzufriedenheit ist bei 73 Punkten zu halten. Eine Erhöhung der Kundenzufriedenheit ist möglich, darf aber nicht zu einer erhöhten finanziellen Mehrbelastung führen. Ein allenfalls erhöhter Mittelbedarf muss durch Effizienzsteigerungen und Synergien erbracht werden.

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Ich habe im Eintretensreferat ausführlich zu diesem Thema berichtet und verzichte darauf, mich zu wiederholen.

Die KEVU-Mehrheit ist mit dem Regierungsrat einverstanden, dass die Kundenzufriedenheit von heute 73 auf neu 78 Punkte erhöht werden soll, ohne zusätzliche Mittel. Eine kleine Minderheit erachtet es als genügend, die Kundenzufriedenheit auf dem bestehenden Niveau zu halten.

Die Kommission beantragt Ihnen, die redaktionell geänderte Version des Regierungsrates anzunehmen.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Nicht nur das privatwirtschaftlich geführte Unternehmen, sondern auch die öffentliche Hand muss bei jeder Ausgabe das Verhältnis Nutzen–Aufwand sorgfältig abwägen. So sollte dies auch bei Aufgaben für den ZVV sein.

Als wir in der Vergangenheit Einsparungsanträge beim ZVV auf den Tisch legten, kam ein Aufschrei. Man könne nicht kürzen, denn die Strategie habe eine Kundenzufriedenheit definiert und Kreditkürzungen hätten eine Reduktion der Kundenzufriedenheit zur Folge, womit hiermit bewiesen ist, dass die geplante Steigerung der Kundenzufriedenheit mehr Mittel absorbieren wird. Im Strategiebericht steht, dass die Erwartungen der Kunden gut erfüllt werden. Und jetzt aufgepasst: Weiter steht, dass mit 73 Punkten bereits ein gutes Niveau erreicht sei. Eine weitere Erhöhung der Gesamtzufriedenheit sei immer schwieriger zu erreichen. Wir wissen alle, um ein Niveau von gut auf sehr gut zu steigern, braucht es einen überdurchschnittlichen Einsatz beziehungsweise Aufwand. Der Aufwand nimmt exponential zu. Ich frage Sie, wie ist es mit der Kundenzufriedenheit auf der Strasse? Fragen Sie einmal die Anwohner und Strassenbenützer im Aathal und auf dem Hirzel! Die Zufriedenheit ist dort auf einem katastrophal tiefen Niveau. Für die Opfer von Frontalkollisionen im Aathal ist es ein Affront, wenn sie sehen, wo wir eine sehr hohe Kundenzufriedenheit anstreben.

Wenn ich heute den ZVV betrachte, dann haben wir wirklich ein gutes Niveau. Und ich habe schon wiederholt betont, dass dieses eine Erfolgsgeschichte ist. Aber eben, Erfolg blendet und man verliert oft das Mass. Vor lauter Euphorie über diesen Erfolg besteht die Gefahr, dass dieser Rat, wie in anderen Bereichen, die Sorgfalt im Geldausgeben verliert. Und gerade jetzt, wo unsere Partei und auch einzelne FDP-Vertreter Steuern und Abgaben reduzieren wollen, dürfen wir nicht ein schwer erreichbares Luxusniveau anstreben. Das Niveau

«gut» zu halten, wird in Zukunft schon anspruchsvoll genug sein und entsprechende Mittel verschlingen. Ich frage Sie auch angesichts unserer Budgetdebatten: Können wir uns dies leisten? Ich bitte Sie deshalb eindringlich mitzuhelfen Mass zu halten. Eine gewisse Bescheidenheit bei den Ansprüchen und damit auch beim Geldausgeben würde diesem Rat gut anstehen. Mit der Unterstützung dieses Antrags bleiben wir mit den Ansprüchen an den ZVV auf dem Boden der Realität und des Machbaren und machen – ich betone – ein weiterhin gutes Angebot. So steht es jedenfalls im ZVV-Strategiebericht. Die Erfolgsgeschichte – und da kann ich die Gegenseite beruhigen – kann auch mit einer Kundenzufriedenheit von 73 Punkten weiter geschrieben werden.

Ich bitte Sie um Unterstützung dieses Antrags.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Kundenzufriedenheit, Selbstzufriedenheit ist der Anfang des Niedergangs eines Unternehmens, das dürfte eigentlich Adrian Bergmann als Geschäftsführer einer Firma und auch Lorenz Habicher als verantwortlicher Abteilungsleiter bei der Flugzeugwartung klar sein. Grösstmögliche Kundenzufriedenheit zu erreichen, ist wohl das A und O unternehmerischen Handelns, daher ist dieser Minderheitsantrag, die erreichte Kundenzufriedenheit zu halten und nicht etwa zu steigern, Unsinn. Diese Festsetzung, die ja vom ZVV kommt, ist eine Aufforderung, bei der Gestaltung der Angebote und der Dienstleistungen sich an den Kundenbedürfnissen zu orientieren, die Kundenerwartungen zu erfüllen und darauf abzustellen. Also stimmen Sie dem Antrag der Regierung zu und lehnen Sie diesen Minderheitsantrag ab.

Thomas Weibel (Grüne, Horgen): Ich möchte kurz auf das Votum von Adrian Bergmann eingehen und ihn darauf hinweisen, dass die Steigerung der Kundenzufriedenheit kostenneutral erfolgen wird, denn es heisst ja «durch Effizienzsteigerung». Sie müssen keinen Franken zusätzlich bewilligen, sondern Sie müssen zulassen, dass intern Umlagerungen möglich sind. Dann zu Ihrem Beispiel der Kundenzufriedenheit entlang der Hirzelstrasse: Da vergleichen Sie Äpfel mit Birnen. Es geht um die Benutzer und nicht um die Anwohner. Es gibt auch Anwohner von Bahnstrecken, die keine sehr hohe Zufriedenheit ausstrahlen.

Zusammenfassend möchte ich sagen, Stillstand ist Rückschritt. Und deshalb bitte ich Sie, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Der Antrag will eigentlich, dass wir ein selbst deklariertes Ziel des ZVV beschneiden. Hier haben wir zurzeit die 73 Punkte einer Kundenzufriedenheit und Sie wollen nicht, dass diese auf 77 Punkte hinauf geht. Ich empfinde das eigentlich von der Lehre der Betriebswirtschaft und der Motivationslehre aus als ein total falsches Ziel. Eine Unternehmung, die das bringen kann, was sie will, beschneiden zu wollen, zeigt eigentlich, dass wir kein Vertrauen in diesen Betrieb haben. Und das ist ein falsches Signal, egal welche politische Seite davon spricht. Zuvor habe ich ja auch gesagt, dass die Kundenzufriedenheit eines der wichtigsten Elemente dieser Grundsätze darstellt. Wir haben den Perspektivenwechsel von reinen Angebotsänderungen hin zu einer Nachfragesteuerung. Der ZVV bietet sich immer mehr als Berater oder als Service Provider und ich denke hier ans neu eingerichtete Kontaktcenter, welches sich doch mit 900 Anrufen pro Tag zu einem wichtigen Element dieser Kundenbindung, dieser Haltung von Kunden und Generierung von neuen Kunden entwickelt hat.

Ich bitte Sie, die richtigen betriebswirtschaftlichen Signale weiterzugeben und die Kundenzufriedenheit auf die 77 Punkte steigern zu lassen. Es ist noch nicht sehr gut, es ist lediglich gut. Bei 100 Punkten wäre es exzellent.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): 73 Punkte seien ein gutes Niveau. Ja, das ist ein gutes Niveau, nur frage ich Sie, Adrian Bergmann: Ist es ein gutes Niveau, wenn man jeden zweiten Tag besprayed Zügen begegnet? Ist es ein gutes Niveau, wenn man in den Zügen verschmutzte Polster feststellt? Ist es ein gutes Niveau, wenn in den Zügen die Polster zerschnitten werden? Ist es ein gutes Niveau, Adrian Bergmann, wenn Sie sich abends nicht mehr getrauen, mit der S-Bahn nach Hause zu fahren oder Ihrer Tochter sagen, «ich komme dich wieder abholen», weil man nicht mehr sicher ist? Und dann sagen Sie, «Das reicht. Hauptsache ist, dass die Staatsschatulle geschützt bleibt». So geht es doch nicht. Das hat nun wirklich mit einer sorgfältigen Ausgabenplanung nichts zu tun.

Wir haben einen Mangel bei der S-Bahn festgestellt, die Regierung hat dieses Anliegen aufgenommen und in unbürokratischer Weise dafür gesorgt und sorgt dafür, dass dieser Mangel behoben wird. Und jetzt müssen wir nicht kommen und sagen, es sei schon recht. Und ich möchte Sie, Adrian Bergmann, und vielleicht den einen oder anderen Ihrer Kollegen hören, wenn Sie in einen so verschmutzten Zug einsteigen müssen, was Sie dann nachher sagen würden. Sie würden nämlich beanstanden, die Leute sollten endlich einmal für Ordnung sorgen und so weiter. Nur, wie wollen Sie das tun, wenn niemand vorhanden ist?

Aus diesem Grund verdient dieser Minderheitsantrag wirklich keine Unterstützung.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Die Ratsmehrheit sieht heute eine realistische Nachfragesteigerung bei 10 Prozent. Wir wollen ein erreichbares, ein bezahlbares Ziel in dieser Vorlage und keinen Bazar von Wünschen. Alle Prognosen müssen in der heutigen Zeit angepasst werden. Wir haben gesehen, 10 Prozent sind für die Nachfragesteigerung angemessen und als Zielvorgabe mehrheitsfähig. Ich glaube, bei der Kundenzufriedenheit sind 73 Punkte anzustreben und realistisch. Die Kundenzufriedenheit ist ein zentrales Anliegen jedes Dienstleistungsunternehmens. Wir wollen auch einen guten ZVV und eine hohe Kundenzufriedenheit, aber in der heutigen Situation und in der heutigen Finanzlage des Kantons müssen wir eine Steigerung der Kundenzufriedenheit gegen den erhöhten Mittelbedarf abwägen.

Die Kundenzufriedenheit auf einem sehr hohen Niveau zu halten, ist nicht unmöglich. Zudem soll ja eine weitere Steigerung möglich sein. Wir dürfen aber nicht vergessen, dass jeder zusätzliche Punkt der Kundenzufriedenheit auch einen erhöhten Aufwand mit sich bringt, einen Aufwand und damit zusätzliche Kosten, die der Kanton Zürich im heutigen Zeitpunkt nicht tragen kann. Unser Minderheitsantrag will die virtuelle Vergoldung des öffentlichen Personenverkehrs stoppen.

Abschliessend ist klarzustellen: Was spricht gegen die heutige Form des ZVV? Was spricht gegen die Beibehaltung der Kundenzufriedenheit auf heutigem Niveau? Der Kunde bestellt, bezieht und bezahlt schlussendlich auch eine Leistung. Die Kundenzufriedenheit hängt sehr stark vom Tarif ab, und dieser soll ja bekanntlich erhöht werden.

Die Kundenzufriedenheit wird tendenziell also abnehmen mit dem Ausbau und Erwerb neuer Kundengruppen. Die Swissair war immer führend in Kundenumfragen und bei der Kundenzufriedenheit. Schlussendlich war dieses Unterfangen, dieses Ziel aber unbezahlbar und Sie haben gesehen, wohin es führt. Der Erhalt der Kundenzufriedenheit vor allem im Bereich Sicherheit wird uns genügend Kopfzerbrechen bereiten.

Bleiben wir also auf dem Boden der Realität, verlassen wir die Schiene des Bewährten nicht! Unterstützen Sie den Minderheitsantrag. Er ist kein Abbau, denn er will einen sehr guten und bezahlbaren Zustand bewahren.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Die Antragsteller des Minderheitsantrages haben zwar die Seite 19 der Strategie gelesen, aber die Grafik, die viel mehr aussagt über die Zufriedenheit und die Auswirkungen, hat sie offenbar bei der Diskussion ausgeblendet. Also wenn wir sagen, «wir wollen Qualitätssteigerung», dann geht es ja darum, ein Produkt besser zu machen. Wir haben Ihnen auch dargelegt, dass wir die Tarife anheben wollen und müssen. Wir haben Ihnen aber auch dargelegt, dass wir nicht überall im Kundenziel von diesen 73 Punkten sind. Es ist immer das Schicksal der Durchschnittszahlen, dass wenn man an einem Ort sehr gut ist, man am anderen Ort auch sehr schlecht sein kann. Und was will die Bevölkerung und was wollen wir, um ein gutes Produkt nicht nur noch besser machen, sondern auch erhalten zu können? Schauen Sie einmal auf die Seite 17. Da sehen Sie bei der Kundenzufriedenheit «Genügende Präsenz von Personen, welche die Sicherheit gewährleisten»: 47 Punkte, nicht 73 Punkte. Lesen Sie dann weiter «Korrekte und deutliche Ansage der Haltestellen»: 64 Punkte, nicht 73 Punkte. Oder schauen Sie da beim «Einhalten von Anschlüssen»: nicht mehr 65 Punkte wie 1998, sondern im Jahr 2000 59 Punkte. Also es sind ganz klar auch Merkmale dabei, die wir von den Unternehmungen des ZVV eben in unseren Ansprüchen bezüglich Qualität abverlangen, und dann will der Kantonsrat kommen und sagen, «nein, nein, geht da nur runter! Nehmt den Anreiz und diese Führungsaufgabe nicht wahr, die auch mit weniger Geld noch mehr Qualität fordert!». Wir haben gesagt, es gibt einen Anteil – und da spreche ich jetzt ganz bewusst den Nachtbetrieb an –, der kostet Geld. Aber das ist eine Führungsvorgabe des ZVV auf seine Betriebe. Und wenn Sie sparen und hier den Druck wegnehmen wollen, dann verste-

he ich also diese Kurzschlussverbindung von Qualität zu mehr Kosten eigentlich nicht. Sie können ja beides tun. Sie können den Qualitätsanspruch, den wir vom ZVV in die Unternehmungen hineingeben, hoch halten und trotzdem kostengünstig umgehen.

In diesem Sinne möchte ich den Rat bitten, diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Adrian Bergmann wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 101 : 36 Stimmen ab.

Litera d)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

2. Stossrichtungen

Litera a)

Sabine Ziegler (SP, Zürich) singt: «Veronika, der Lenz ist da. Die Vögel singen, trallalla. Die ganze Welt ist verhext. Veronika, die S-Bahn wächst.» (Heiterkeit.)

Es freut mich sehr, Regierungsrat Ruedi Jeker, dass Sie anscheinend zum Frühlingsanfang die dritte Teilergänzung unterschrieben haben. Aber etwas ist verhext und dazu will ich noch Auskunft: Wo genau sind die Abstriche, von denen Sie gesagt haben, dass Sie in dieser dritten Teilergänzung erscheinen werden? (*Beträchtlicher Geräuschpegel im Ratsaal.*) Seien Sie bitte ruhig! Wir wollen wissen, ob es eine «Teilergänzung light» ist, oder ob es eine ernst zu nehmende dritte Teilergänzung ist.

Ratspräsident Thomas Dähler: Sabine Ziegler, das Lied «Veronika, der Lenz ist da» haben die «Comedian Harmonists» gesungen. Ich weiss nicht, ob das mehr «Comedians» oder «Harmonists» waren. (Heiterkeit.)

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Ich muss zum Angebotsausbau natürlich etwas sagen. Die S-Bahn ist ein Erfolg, aber im Unterland

ist sie dem Erfolg nicht gewachsen. Jeden Morgen trifft man sich zur Stehparty in den Gängen der S 5. Viele meiner Kolleginnen und Kollegen haben in die erste Klasse gewechselt, ohne dass sie dort einen Sitzplatz auf sicher hätten. Das ist leider etwas, was zur Kundenzufriedenheit beiträgt. Im Unterland fühlen wir uns langsam zur vernachlässigten Region degradiert, und das ist nicht sehr angenehm. Die Kapazitätsengpässe sind schon seit langem bekannt; dass man in den Stosszeiten kaum Platz findet. Man hat versucht, mit Notlösungen einzugreifen, und hat eigentlich immer neue Probleme geschaffen. Seit 1996, ja seit der Einführung der S-Bahn, verspricht man uns den integralen Halbstundentakt auf beiden Ästen der S-Bahn. Leider lese ich davon nichts bei den Ausbauplänen, wahrscheinlich werden wir auch in der dritten Teilergänzung nichts davon hören. Wir werden einfach immer weiter vertröstet. Es wird kein richtiger Ausbau der Kapazität geplant. Das Unterland hat in den letzten Jahren einen sehr grossen Bevölkerungszuwachs erlebt, und er wird weitergehen.

Besonders traurig ist es, wenn man sieht, dass der Motorisierungsgrad, der bei den Jungen eigentlich zurückgeht, im Unterland und gerade in den Wehntalgemeinden viel höher ist als in vergleichbaren Gemeinden mit ähnlicher Distanz zur Stadt. Und das ist schlimm, wenn wir hier nicht ein Angebot schaffen, damit wir diesen Motorisierungsgrad auf ähnlichem Niveau halten können.

Das Gleiche ist zum Nachtangebot zu sagen. Auch da gibt es viele Junge, die sich in den überfüllten Bussen im Unterland vernachlässigt vorkommen.

Ich bitte Sie, lieber Volkswirtschaftsdirektor Ruedi Jeker und liebe Vertreter des ZVV, das Problem nicht auszusitzen – dafür fehlen nämlich die Sitzplätze –, sondern das Problem anzugehen.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Ich möchte nur etwas ergänzen. Die Problematik der S 5 ist dem ZVV auch bekannt. Erste Massnahmen sind aber bereits getroffen worden vor ungefähr ein oder zwei Monaten. In den Stosszeiten wird die Doppelstock-S-Bahn auf der Linie S 5 eingeführt.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

Litera b), c) und d)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Litera e)

Minderheitsantrag Regula Ziegler-Leuzinger, Esther Arnet, Willy Germann, Peter Stirnemann, Thomas Weibel und Sabine Ziegler:

e) Zugang und Nutzung für Personen mit einer Behinderung werden schrittweise verbessert. Neubeschaffungen, insbesondere in den Bereichen Rollmaterial, Ticketautomaten und Fahrgastinformationssysteme, werden behindertengerecht sein. Für die Umrüstung von bestehendem Rollmaterial wird bis 2004 ein Programm erarbeitet.

Bis spätestens 2014 ist eine gute Grundversorgung im Sinne des bestehenden Behindertenkonzepts im ganzen Kantonsgebiet gewährleistet.

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Mit dem Behindertenkonzept «Mobil plus» hat der ZVV bewiesen, dass er es ernst nimmt auch im Bereich des Zugangs zum öffentlichen Verkehr für Behinderte. Das wurde in der KEVU allseits anerkannt. Der Minderheitsantrag will den im Konzept «Mobil plus» erwähnten Zeitrahmen in die Strategie einfügen. Die Mehrheit erachtet dies aus formalen Gründen als falsch, weil die Strategie nur für die Jahre 2005 bis 2008 festgelegt wird. Die KEVU beantragt Ihnen daher, den Zugang für Behinderte zu verbessern, aber auf die konkrete Jahreszahl in der Strategie zu verzichten.

Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur): Unter Punkt 2, Stossrichtungen, litera e) wird eine schrittweise Verbesserung des Zugangs und der Nutzung für Personen mit einer Behinderung zugesichert. Dies tönt recht vage und zeitlich unverbindlich. In der Weisung dagegen wird mit Blick auf das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes, das auf 2004 in Kraft treten soll, konkreter auf die behindertengerechte Benutzung des ÖV eingegangen. Bis spätestens 2014 soll eine gute Grundversorgung im ganzen Kantonsgebiet gewährleistet sein. Mit dieser Äusserung hat die Regierung eine gute wichtige Zusicherung gemacht. Sie konnte zudem auf ihr sehr gutes Behindertenkonzept vom Oktober 2002 verweisen. Das freut uns ausserordentlich für die Betroffenen.

Leider stehen aber all diese wertvollen Bezeugungen nicht in den Grundsätzen. Daher möchten wir dieses Eisen schmieden, solange es heiss ist. Konkret unser Antrag: Den Satz aus der Weisung möchten wir als Ergänzung unter Punkt 2. e) an den Schluss stellen. Er lautet: «Bis spätestens 2014 ist eine gute Grundversorgung im Sinne des bestehenden Behindertenkonzepts im ganzen Kantonsgebiet gewährleistet.» In der Kommission unterlag der Antrag nur ganz knapp mit 7 : 8 Stimmen.

Das Behindertenkonzept zeigt auf, dass es im Einzugsgebiet des ZVV 150'000 mobilitätsbehinderte Personen gibt und weitere 150'000 Menschen, die faktisch mobilitätsbehindert sind. Zusammen sind dies 300'000 Menschen, eine Zahl, die uns realisieren lässt, wie notwendig es ist, endlich vorwärts zu machen mit dem Zugang des ÖV für mobilitätsbehinderte Personen. Diese Menschen müssen auch mit unserem heutigen verbesserten Antrag noch sicher elf Jahre warten, bis nur eine Grundversorgung im ÖV für sie ermöglicht wird. Das ist noch lange.

Findet unser Antrag keine Mehrheit, besteht bei der Sparstimmung, die sich für die nächsten Jahre abzeichnet, die Gefahr, dass die geplanten Vorhaben noch wesentlich weiter in die Zukunft verschoben werden. Geben Sie den mobilitätsbehinderten Menschen begründete Hoffnung auf die konkrete Umsetzung des Behindertenkonzepts 2014! Helfen Sie mit, dass unser hohes Niveau an Lebensqualität, das uns heute – speziell Zürich – attestiert wurde, erhalten bleibt! Geben Sie nicht der SVP die Chance, diese herunterzureissen! Unterstützen Sie bitte unseren Antrag.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ob Sie diesem Minderheitsantrag zustimmen oder ihn ablehnen, ändert wenig an der Sache. Der Minderheitsantrag entspricht weit gehend den Absichten des Regierungsrates. Der Minderheitsantrag verschiebt das Anliegen des Regierungsrates von den Materialien zum Antrag und gibt ihm etwas Rückhalt, und zwar dann, wenn das Sanierungsprogramm 2004 Wunden schlagen muss. Und diese Wunden werden gross sein.

Warum habe ich da trotzdem mitunterzeichnet? Ich gebe es offen zu, es ist auch ein Hauch Populismus dabei. Ich habe nämlich genug von der grassierenden Kategorisierung in behindertenfreundliche und behindertenfeindliche Politiker und Parteien. Ich habe genug davon zu

hören, aus ethischen Gründen müsse jede Forderung der Behindertenverbände unterstützt werden, jede Initiative, jeder Vorstoss. Was alles unter dem Titel «Integration» nicht nur für Behinderte gefordert wird, kann nämlich finanzpolitisch ruinös sein. Für diesen Minderheitsantrag trifft dies nicht zu. Er ist nicht ruinös, er ist gerechnet. Für die eidgenössische Initiative «Gleiche Rechte für Behinderte» könnte das aber nicht zutreffen.

Ich möchte da differenzierend sagen, was möglich ist, kann man durchaus unterstützen.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Der Text lautet: «Neubeschaffungen, insbesondere in den Bereichen Rollmaterial, Ticketautomaten und Fahrgastinformationssysteme, werden behindertengerecht sein», und das bis ins Jahr 2004. Und der Vorschlag, der nun vorliegt, heisst: Bis ins Jahr 2014 ist eine Grundversorgung im Sinne des bestehenden Behindertenkonzepts auszuarbeiten. Was das genau beinhaltet, wissen wir nicht. Eines weiss ich aber, dass der ZVV mit dem Behindertenkonzept sehr vorbildlich ist. Es wäre doch aber auch angebracht, wenn dieser Vorschlag schon durchkommt, dass auch die SBB dann gleich mitziehen. Sonst nützt nämlich dieser Vorschlag überhaupt nichts.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Ich bitte den Rat, bei der Formulierung, wie sie die Regierung vorgeschlagen hat, zu bleiben. Der Vorschlag ist eben realistisch. Sie wissen auch, Regula Ziegler, dass wir nicht alleine ein behindertengerechtes System aufbauen. Wir sind von sehr vielen baulichen Anpassungen abhängig. Wir haben einmal abgeschätzt, dass es ungefähr 300 Millionen Franken kosten wird. Und all diese Leistungen aufzubringen, ist nicht nur Sache des Staates, sondern ist auch Sache der Kommunen und der Privaten. Darum haben wir Ihnen hier nicht leere Versprechungen ins Konzept geschrieben, sondern eine realistische Annahme. Und da wir ja schon Frühling haben oder bald Frühling sein wird: Bis Ende dieses Jahres haben wir dieses Konzept und wollen es dem Rat Anfang 2004 vorlegen. Dem können Sie dann unsere Detailangaben und weitere Konzepte entnehmen.

Ich bitte Sie, beim Text zu bleiben.

15820

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Regula Ziegler-Leuzinger wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Minderheitsantrag wird mit 85 : 63 Stimmen abgelehnt.

Litera f), g) und h)

II. Litera a) und b)

III., IV., V. und VI.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 134 : 0 Stimmen, der Vorlage 3997a gemäss Antrag der vorberatenden Kommission zuzustimmen.

Die Vorlage geht an den Regierungsrat zum Vollzug.

Abschreibung eines Vorstosses

Postulat KR-Nr. 177/2000 betreffend Ausbau des S-Bahn-Angebotes während der Nächte der Wochenenden (Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag)

Ratspräsident Thomas Dähler: Die Kommission beantragt, das Postulat 177/2000 als erledigt abzuschreiben. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt.

Das Wort wird nicht gewünscht. Sie haben somit beschlossen, das Postulat 177/2000 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsident Thomas Dähler: Wir kommen nun zur Detailberatung und Beschlussfassung der Vorlage 3996, Rahmenkredit, welche der Ausgabenbremse untersteht.

*Detailberatung**Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Georg Schellenberg (SVP, Zell): Unter Berücksichtigung des bereits Gesagten und der nachfolgenden Begründung stelle ich im Namen der SVP den Antrag,

den vorliegenden Kredit auf 580 Millionen Franken zu kürzen, was 2,14 Prozent des Gesamtaufwandes entspricht.

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich ist auf einem sehr hohen Niveau. Wir glauben, dass es hier durchaus möglich ist, zu Gunsten der schlechten Finanzperspektiven etwas zu ändern, wenn das überhaupt nötig ist. Denn der Verkehrsverbund hat zu viel Geld. Das ist nicht eine Erfindung von mir, sondern der Direktor des Verkehrsverbundes, Franz Kagerbauer, erklärt seit zwei Jahren öffentlich bei Zusammenkünften mit den Gemeindevertretern: «Wir haben keine Geldsorgen, uns geht es finanziell sehr gut.» Das lässt aufhorchen und zeigt, dass mit der vorgeschlagenen Reduktion problemlos die gleiche Leistung erbracht werden kann.

Ich möchte Sie bitten, zu Gunsten des Finanzhaushaltes des Kantons Zürich diesem Antrag zuzustimmen.

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Wir konnten diesen Antrag in der Kommission leider nicht diskutieren. Auf Grund der einstimmigen Zustimmung der KEVU zum Regierungsantrag erlaube ich mir aber, Ihnen im Namen der Kommission zu empfehlen, diesen Antrag abzulehnen. Ich möchte auf Folgendes hinweisen:

Der Antrag Georg Schellenberg oder der Antrag der SVP-Fraktion, wie er ja jetzt dasteht, sieht eine Reduktion des Rahmenkredites um rund 30 Millionen Franken vor. Das entspricht nach meiner Rechnung einer Senkung um 5 Prozent und nicht um 2,-irgendetwas Prozent,

wie sie soeben von Georg Schellenberg genannt wurde. Diese rund 30 Millionen Franken teilen sich auf, das heisst, sie betreffen mit 15 Millionen Franken die Gemeinden und mit 15 Millionen Franken den Kanton. Das heisst, dieser Antrag senkt den Kantonsaufwand lediglich um 15 Millionen Franken, dies nur zur Klarstellung des Antrages. Im Weiteren möchte ich Sie nochmals auf die Führungsinstrumente hinweisen, weil hier offensichtlich noch Missverständnisse bestehen. Wir beschliessen heute die Strategie – oder wir beschliessen heute die Strategie 2005 bis 2008. Der Rahmenkredit betrifft die Jahre 2003/2004. Er basiert auf der letzten Strategie 2003 bis 2006. Das ist ein kluges Verfahren. Wir legen damit frühzeitig die Strategie fest und erhalten mit dem Antrag des Rahmenkredites sozusagen die Rechnung für die bestellten Leistungen. So kann der Kantonsrat effektiv lenken, so kann er effektiv führen. Und mit der Vorlage 3997a haben wir das soeben getan.

Noch etwas Weiteres: Der Rahmenkredit ist eng, er ist sehr eng. Wir haben den Zuwachs der Kundenzufriedenheit beschlossen für die Jahre 2005 bis 2008 und wir haben 5 Millionen Franken Aufwand durch die integrale Zugsbegleitung am Abend beschlossen, die sofort umgesetzt wird. Zusätzlich wurde das alles in diesen beantragten Rahmenkredit gepackt. Kommt dazu – ich habe beim Eintreten bereits darauf hingewiesen: Die Erträge sind aus heutiger Sicht zu optimistisch, zu hoch prognostiziert. Der ZVV hat erklärt, dass er bereit ist, dies mit Aufwandminderungen aufzufangen. Das ist schwierig genug. Eine weitere Kürzung um 5 Prozent liegt schlicht nicht drin.

Ich bitte Sie – und ich glaube, dass ich dies im Namen der KEVU tun darf –, diesen Antrag abzulehnen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Die SVP will sich wohl einmal mehr negativ profilieren in Sachen ÖV, so wie sie es versucht hat bei der Glattalbahn und entgegen dem, was die Bevölkerung will, braucht und erwartet, etwas anderes beschliessen, das heisst dies desavouieren. Ich will nur noch einmal darauf hinweisen: Letztes Mal haben wir den Rahmenkredit mit den Grundsätzen auf das Niveau 1996 beschränken wollen. 1996 kam ja der Antrag, den Rahmenkredit auf 712 Millionen festzulegen. Diesmal sind es 610 Millionen, sage und schreibe 112 Millionen Franken weniger als damals 1996. Die Rechnung 1996/1997 hat gezeigt, dass der ZVV tatsächlich von diesen 712

Millionen nur 638 Millionen, das wären also 80 Millionen Franken weniger, gebraucht hat. Dies ist doch ein Beweis dafür, dass das, was hier vorgegeben ist, realistisch ist, und dass es diese Mittel braucht, um die Begehren, die aus der Bevölkerung kommen und auch was durch Volksabstimmungen bereits beschlossen ist, durchzuführen. Ich denke hier an die S 33 mit dem Halbstundentakt; das ist ein Volksbeschluss, der muss durchgeführt werden. Dann auch der Halbstundentakt im Wehntal zur Hauptverkehrszeit, auch er ist mit diesem Kredit abgedeckt. Auch der 15-Minutentakt durch Zusatzzüge auf der S 5 und der S 12, die überlastet sind, wird damit finanziert. Und diverse Fahrplanverbesserungen beim Bus, die auf Begehren und Anträge der regionalen Verkehrskonferenzen durchgeführt werden sollen, müssen und sollen damit finanziert werden.

Lorenz Habicher hat vorhin gesagt, man muss oder wir wollen die Angebote auf hohem Niveau erhalten. Das ist nichts anderes, was hier geschehen soll mit diesem beantragten Kredit. Also bitte, stimmen Sie den beantragten 610 Millionen Franken zu und lehnen Sie diesen Minderheitsantrag ab.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Mit etwas Verwunderung habe ich von Georg Schellenberg gehört, dass der ZVV offenbar keine Geldsorgen hat. Auch ich habe jeweils an diesen Fahrplankonferenzen teilgenommen und in aller Regel musste ich die Leute beruhigen und ihnen sagen, dass man halt in Gottes Namen nicht alle Wünsche erfüllen kann. Offenbar herrschen im Tösstal andere Verhältnisse oder offenbar ist das untere Tösstal mit dem oberen Tösstal damit beschäftigt, sich gegenseitig dabei auszuspielen, welcher Fahrplan nun möglicherweise angewandt werden soll, so dass sie gar nicht richtig über die Sache sprechen können. Kurz und gut, die Erfahrungen, die wir bei den Fahrplankonferenzen machen, sind anders. Wir müssen die Leute beruhigen und sagen, «es ist nicht alles möglich, was gewünscht wird». Und das wird übrigens im Tösstal auch nicht anders sein.

Nun, man soll Einsparungen machen. Es sind ja nur etwa 30 Millionen Franken, hat Georg Schellenberg im Namen seiner SVP-Mehrheit gesagt. Da kann man ja einsparen! Der Regierungsrat hat es einmal aufgezeigt: Dann hören wir halt auf damit, dass die S-Bahn abends nach 20 Uhr noch fährt. Das ist die eine Variante. Es gibt aber noch eine andere. Dumm ist nur, dass die SBB die neuen Doppelstocktrieb-

züge bestellt haben, damit genügend Platz vorhanden ist, sonst hätte ich nämlich vorgeschlagen, sie sollten doch die alten Gepäckwagen aufbewahren. Dann kann man diese als S-Bahnkompositionen einsetzen. Dann hat man das Stehplatzvergnügen à la SVP. Man kann sogar noch so weit gehen und offene Güterwagen einsetzen und die Leute da hineinstellen, auf dass das SVP-Mehrheits-«Sünneli» über diese Leute hinwegscheinen möge.

Nein, dieser Vorschlag ist nun tatsächlich etwas total Untaugliches. Ihm gehört ein klares Nein entgegengesetzt. Stimmen Sie bitte dem Originalkredit zu!

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Am Wochenende durften wir in den Zeitungen Überschriften lesen wie «Doppelstöcker mit mehr Komfort». 35 neue Kompositionen sind bestellt und das Konsortium Siemens Schweiz AG und Transportation Systems haben den Zuschlag bekommen. Es freut uns riesig. Diese Investitionen sind absolut notwendig, und solche Investitionen in einer Zeit wirtschaftlichen Abschwungs sind noch wichtiger. 447 Millionen Franken sind die Investitionsvolumina und davon sind 35 Prozent für die Schweiz vorgesehen. Also wir rechnen: Das sind 200 Millionen, die in solchen Investitionen in die Schweiz kommen. Und für typische Technologie-Multiplikatoren mit einem Faktor 10 heisst das, die Schweiz kann von solchen Rahmenkrediten bis auf eine Höhe von 2 Milliarden Franken beziehen. Der grösste Teil wird dem Kanton Zürich zugute kommen. Das ist Wirtschaftspolitik. Das ist das richtige Verhalten und keine «Schmürzeleien» des Rahmenkredits – das ist falsch. Und wollen Sie jetzt diese Art von Investitionskredit und Investitionsart beweisen?

Deshalb stellt die SP den Antrag auf Namensaufruf.

Wer jetzt Ja sagt, sagt Ja zu 2 Milliarden Franken für den Kanton Zürich.

Thomas Weibel (Grüne, Horgen): Ich möchte mich kurz halten, aber dieser Antrag läuft unter dem Motto, «wer gut arbeitet, wird bestraft». In der Eintretensdebatte wurde von allen Seiten attestiert, dass der ZVV gut arbeitet und mit den Mitteln vorbildlich haushälterisch umgeht. Wir haben gehört, wie viel bereits aufgefangen worden ist, Bei-

spielsweise die reduzierten Bundesbeiträge. Kommissionspräsidentin Esther Arnet hat daran erinnert, dass auch die eher optimistisch budgetierte Einnahmeseite durch Aufwandsminderung aufgefangen werden soll. Und dass in diesem Zustand, wenn alles bereits ausgereizt ist, noch 5 Prozent gestrichen werden sollen, liegt das wohl quer in der Landschaft.

Ich bitte Sie, dem Originalkredit zuzustimmen.

Georg Schellenberg (SVP, Zell): Kommissionspräsidentin Esther Arnet hat mir unterstellt, dass ich nicht rechnen könne. Ich sage aber, die Kommissionspräsidentin hat mir nicht zugehört, denn ich habe gesagt, es sind 2,14 Prozent des Gesamtaufwands. Und der Gesamtaufwand für diese zwei Jahre ist 1,495 Milliarden Franken.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Wir stimmen ja heute über einen Rahmenkredit ab – das ist die Vorlage – und er beziffert sich auf 595,2 Millionen Franken respektive mit der Zunahme aus den Jahren 2001/2002 auf 609,8 Millionen Franken. Das steht hier zur Debatte und nichts anderes.

Diese Information hat Georg Schellenberg sicher nicht so mitbekommen. Mein ZVV-Direktor Franz Kagerbauer sitzt mir vis-à-vis (*auf der Tribüne*) im Rat. Er kann sich nicht zu Wort melden. Er hat sich mit Körpersprache vehement gemeldet, dass er das nicht gesagt habe, wie es Ihnen offenbar zugetragen wurde. Ich habe mit meinem Natel nachgefasst und mein Direktor Franz Kagerbauer hat es mir bestätigt. Was er gesagt hat, ist, dass wir eine gute Ertragsentwicklung haben. Ich glaube, das ist eine gute Mitteilung, die er auch den kostenpflichtigen Gemeinden mitgegeben hat. Aber Ertragsentwicklung heisst ja eigentlich Kostenminderung für die Kostenunterdeckung, welche die öffentliche Hand zu tragen hat. Die Vorlage datiert vom 21. August 2002 und ich glaube, es ist uns allen klar, dass wir nicht mit Einnahmensteigerungen rechnen können. Umso mehr ist der Rahmenkredit gerechtfertigt. Und Sie wissen es, es ist ein Rahmenkredit und Sie können versichert sein, ich werde wie der Teufel auf einer armen Seele Druck machen, dass dieser Rahmenkredit wenn immer möglich nicht ausgeschöpft wird. Das sind Handlungsspielräume in unserer Führungsaufgabe. Ich bitte Sie, diesem Rahmenkredit, wie beantragt und von der Kommission verabschiedet, zuzustimmen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Sabine Ziegler, Zürich, hat den Antrag gestellt, die Abstimmung über den Antrag Georg Schellenberg unter Namensaufruf durchzuführen. Dazu braucht es die Unterstützung von 30 Ratsmitgliedern.

Abstimmung

Für den Antrag, die Abstimmung über den Antrag von Georg Schellenberg unter Namensaufruf durchzuführen, stimmen deutlich mehr als 30 Ratsmitglieder. Die Abstimmung wird unter Namensaufruf durchgeführt.

Abstimmung unter Namensaufruf

Für den Antrag der Kommission stimmen folgende 114 Ratsmitglieder:

Achermann Christian (SVP, Winterthur); Amstutz Hanspeter (EVP, Fehraltorf); Annen Ueli (SP, Illnau-Effretikon); Anderegg Peter (SP, Dübendorf); Arnet Esther (SP, Dietikon); Attenhofer Hartmuth (SP, Zürich); Bachmann Ernst (SVP, Wädenswil); Balocco Claudia (SP, Zürich); Bapst-Herzog Regina (SP, Zürich); Baumgartner Michel (FDP, Rafz); Bäumle Martin (Grüne, Dübendorf); Bergmaier Guido (SVP, Zürich); Bernasconi-Aeppli Susanne (FDP, Zürich); Bertschi Jean-Jacques (FDP, Wettwil a.A.); Biemann Peter F. (CVP, Zürich); Boder Rolf (SD, Winterthur); Bolleter-Malcom Nancy (EVP, Seuzach); Brandenberger Markus (SP, Uetikon am See); Brändli Sebastian (SP, Zürich); Briner Lukas (FDP, Uster); Brunner Ernst (SVP, Illnau-Effretikon); Buchs Hugo (SP, Winterthur); Burlet Marcel (SP, Regensdorf); Bütler Vinzenz (CVP, Wädenswil); Cavegn Reto (FDP, Oberengstringen); Clerici Max F. (FDP, Horgen); Denzler Oskar (FDP, Winterthur); Derisiotis-Scherrer Elisabeth (SP, Zollikon); Dollenmeier Stefan (EDU, Rüti); Dürr Lucius (CVP, Zürich); Egg Bernhard (SP, Elgg); Eugster-Wick Yvonne (CVP, Männedorf); Fischer Gerhard (EVP, Bäretswil); Fischer Hans Jörg (SD, Egg); Frey-Wettstein Franziska (FDP, Zürich); Furrer Käthi (SP, Dachsen); Furter Willy (EVP, Zürich); Galladé Chantal (SP, Winterthur); Gerber Rüeegg Julia (SP, Wädenswil); Germann Willy (CVP, Winterthur); Götsch Neukom Regula (SP, Kloten); Guex Gaston (FDP, Zollikon); Gurny Cassee Ruth (SP, Maur); Guyer Esther (Grüne, Zürich); Gübeli

Jacqueline (SP, Horgen); Hany Urs (CVP, Niederhasli); Hardegger Thomas (SP, Rümlang); Hartmann Hansruedi (FDP, Gossau); Hatt Ruedi (FDP, Richterswil); Heinimann Armin (FDP, Illnau-Effretikon); Hess Markus (FDP, Wädenswil); Hirt Richard (CVP, Fällanden); Honegger Andreas (FDP, Zollikon); Honegger Werner (SVP, Bubikon); Hösly Balz (FDP, Zürich); Huber Severin (FDP, Dielsdorf); Hunziker Wanner Barbara (Grüne, Zürich); Hutter Markus (FDP, Winterthur); Isler Thomas (FDP, Rüslikon); Jauch Heinz (EVP, Dübendorf); Jaun Dorothee (SP, Fällanden); Johner-Gähwiler Brigitta (FDP, Urdorf); Kamm Silvia (Grüne, Bonstetten); Keller Ueli (SP, Zürich); Kessler Gustav (CVP, Dürnten); Krebs Kurt (SVP, Zürich); Kündig Jörg (FDP, Gossau); Lais Ruedi (SP, Wallisellen); Lalli Emy (SP, Zürich); Lauffer Urs (FDP, Zürich); Maeder-Zuberbühler Karin (SP, Rüti); Marty Kälin Barbara (SP, Gossau); Marty Robert (FDP, Affoltern a.A.); Mäder-Weikart Regula (CVP, Opfikon); Mendelin Markus (SP, Opfikon); Mittaz Germain (CVP, Dietikon); Mossdorf Martin (FDP, Bülach); Müller Felix (Grüne, Winterthur); Müller Thomas (EVP, Stäfa); Munz Roland (SP, Zürich); Petri Gabriele (Grüne, Zürich); Pillard Luc (SP, Illnau-Effretikon); Portmann Hans-Peter (FDP, Kilchberg); Prelicz-Huber Katharina (Grüne, Zürich); Ramer-Stäubli Blanca (CVP, Urdorf); Reinhard Peter (EVP, Kloten); Reist Walter (SP, Zürich); Riedi Anna Maria (SP, Zürich); Rihs-Lanz Susanne (Grüne, Glattfelden); Ruggli Marco (SP, Zürich); Rusca Speck Susanna (SP, Zürich); Scheffeldt Kern Elisabeth (SP, Schlieren); Schmid Hansruedi (SP, Richterswil); Schneebeili Hanspeter (FDP, Zürich); Schreiber Kurt (EVP, Wädenswil); Schürch Christoph (SP, Winterthur); Schwitter Stephan (CVP, Horgen); Spillmann Charles (SP, Ottenbach); Stirnemann Peter (SP, Zürich); Styger Laurenz (SVP, Zürich); Thalmann-Meyer Regula (FDP, Uster); Tremp Johanna (SP, Zürich); Troesch-Schnyder Franziska (FDP, Zollikon); Vischer Daniel (Grüne, Zürich); Vonlanthen Peter (SP, Oberengstringen); Waldner Liliane (SP, Zürich); Walker Späh Carmen (FDP, Zürich); Walti Beat (FDP, Erlenbach); Weber Peter (Grüne, Wald); Weibel Thomas (Grüne, Horgen); Winkler Gabriela (FDP, Oberglatt); Ziegler Sabine (SP, Zürich); Ziegler-Leuzinger Regula (SP, Winterthur); Ziltener Erika (SP, Zürich).

Gegen den Antrag der Kommission stimmen folgende 46 Ratsmitglieder:

Ackeret Rudolf (SVP, Bassersdorf); Bachmann Ruedi (SVP, Winterthur); Bär Hansruedi (SVP, Zürich); Bergmann Adrian (SVP, Meilen); Binder Fredi (SVP, Knonau); Bosshard Kurt (SVP, Uster); Bosshard Werner (SVP, Rümlang); Dobler Bruno (SVP, Lufingen); Duc Pierre-André (SVP, Zumikon); Egloff Hans (SVP, Aesch b. Birmensdorf); Frehsner-Aebersold Rosmarie (SVP, Dietikon); Frei Hans Peter (SVP, Embrach); Good Peter (SVP, Bauma); Haderer Willy (SVP, Unterengstringen); Heer Alfred (SVP, Zürich); Hess Felix (SVP, Mönchaltorf); Heusser Hans-Heinrich (SVP, Seegräben); Hürlimann Werner (SVP, Uster); Jucker Johann (SVP, Neerach); Kern Othmar (SVP, Bülach); Knellwolf Ernst (SVP, Elgg); Leuthold Jürg (SVP, Aeugst a.A.); Manser Emil (SVP, Winterthur); Mächler Peter (SVP, Zürich); Meier Oliver (SVP, Zürich); Mettler Christian (SVP, Zürich); Moor-Schwarz Ursula (SVP, Höri); Ramseyer Samuel (SVP, Niederglatt); Raths Hans Heinrich (SVP, Pfäffikon); Rüegg Luzius (SVP, Zürich); Rutschmann Hans (SVP, Rafz); Schellenberg Georg (SVP, Zell); Schmid Hansjörg (SVP, Dinhard); Schneider-Schatz Annelies (SVP, Bäretswil); Stutz-Wanner Inge (SVP, Marthalen); Styger-Bosshard Maria (SaS, Zürich); Suter Arnold (SVP, Kilchberg); Toggweiler Theo (SVP, Zürich); Trachsel Jürg (SVP, Richterswil); Weber-Gachnang Theresia (SVP, Uetikon a.S.); Wickli Hans (SVP, Dachsen); Wild Hans (SaS, Zürich); Wuhrmann Heinrich (SVP, Dübendorf); Züblin Hans-Peter (SVP, Weiningen); Züllig Hansueli (SVP, Zürich); Züst Ernst (SVP, Horgen).

Der Stimme enthalten haben sich folgende 2 Ratsmitglieder:

Habicher Lorenz (SVP, Zürich); Stocker-Rusterholz Ernst (SVP, Wädenswil).

Abwesend sind folgende 17 Ratsmitglieder:

Bachmann Oskar (SVP, Stäfa); Badertscher Hans (SVP, Seuzach); Bernoulli Rita (FDP, Dübendorf); Fahrni Hans (EVP, Winterthur); Filli Peider (AL, Zürich); Frei Hans (SVP, Regensdorf); Grossmann Bruno (SVP, Wallisellen); Heiniger Thomas (FDP, Adliswil); Hollenstein Erich (pl, Zürich); Isler Ulrich (FDP, Seuzach); Kübler Ueli (SVP, Männedorf); Leibundgut Jürg (SVP, Zürich); Meyer Ernst (SVP, Andelfingen); Noser Ruedi (FDP, Hombrechtikon); Sallenbach Hansueli (FDP, Wallisellen); Volland Bettina (SP, Zürich); Walliser Bruno (SVP, Volketswil).

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

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Thomas Dähler: Somit kommen wir zur Schlussabstimmung, die der Ausgabenbremse untersteht.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 118 : 18 Stimmen, der Vorlage 3996 gemäss Antrag des Regierungsrates und der Kommission zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Revision des Stipendienreglements des Kantons Zürich**
Postulat von *Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil)*
- **Stellungnahme des Kantons Zürich zum Entwurf zu einem verschärften Waffengesetz**
Anfrage von *Felix Hess (SVP, Mönchaltorf)*
- **Auswirkungen Änderungen Arbeitslosenversicherungsgesetz und Zunahme der Arbeitslosen und Stellensuchenden im Kanton Zürich**
Anfrage von *Anna Maria Riedi (SP, Zürich)*
- **Bauvorhaben in der Greifenseeschutzzone**
Anfrage von *Werner Hürlimann (SVP, Uster)*

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Zürich, den 3. März 2003

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 14. April 2003.