


**94. Sitzung, Montag, 14. März 2005, 8.15 Uhr**

 Vorsitz: *Emy Lalli (SP, Zürich)*
**Verhandlungsgegenstände**
**1. Mitteilungen**

- Zuweisung von neuen Vorlagen ..... *Seite 7082*
- Antworten auf Anfragen..... *Seite 7083*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
  - *Protokollauflage*..... *Seite 7083*
- Parlamentarier-Skirennen der Ostschweizer Kantone ..... *Seite 7083*

**2. Ausbau und Finanzierung von Berufs- und Sozialintegrationsprojekten für arbeitslose junge Erwachsene nach der Lehre**

Postulat Ursula Braunschweig-Lütolf (SP, Winterthur), Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) und Susanna Rusca Speck (SP, Zürich) vom 15. November 2004  
 KR-Nr. 392/2004, Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... *Seite 7083*

**3. Praktikumsplätze und Anreize für die Beschäftigung von Lehrabgängerinnen und -abgängern**

Postulat Ralf Margreiter (Grüne, Zürich), Susanna Rusca Speck (SP, Zürich) und Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil) vom 15. November 2004  
 KR-Nr. 393/2004, Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... *Seite 7084*

**4. Machbarkeitsstudie zur Förderung der geothermischen Energienutzung**

Postulat Marcel Burret (SP, Regensdorf), André Bürgi (SP, Bülach) und Sabine Ziegler (SP, Zürich) vom 15. November 2004

KR-Nr. 395/2004, Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... Seite 7084

**5. Schuldenberatung und -prävention**

Postulat Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich), Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich) und Peter Schulthess (SP, Stäfa) vom 13. Dezember 2004

KR-Nr. 451/2004, Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... Seite 7085

**6. Spezialbewilligung für gehbehinderte Fahrzeuglenker**

Postulat John Appenzeller (SVP, Aeugst a.A.) und Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf) vom 13. Dezember 2004

KR-Nr. 452/2004, Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... Seite 7085

**7. Senkung der Einbürgerungsgebühren**

Postulat Benedikt Gschwind (SP, Zürich), Yves de Mestral (SP, Zürich) und Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 13. Dezember 2004

KR-Nr. 453/2004, Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... Seite 7086

**8. Einführung und Förderung von Stellen für Logopädinnen und Logopäden in öffentlichen und öffentlich subventionierten Spitälern und Institutionen**

Postulat Barbara Bussmann (SP, Volketswil), Erika Ziltener (SP, Zürich) und Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich) vom 14. Dezember 2004

KR-Nr. 462/2004, Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... Seite 7086

- 9. Einreichung einer Standesinitiative betreffend Erlass eines «Turbo-Gesetzes» (Reduzierte Debatte)**  
Einzelinitiative Sandro Bassola, Zürich, vom 3. Oktober 2004  
KR-Nr. 362/2004..... Seite 7087
- 10. Kantonalbankgesetz (Änderung; Amtsdauer, Altersbegrenzung)**  
Antrag der Redaktionskommission vom 10. Februar 2005  
KR-Nr. 295b/2004..... Seite 7093
- 11. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr**  
Antrag des Regierungsrates vom 29. September 2004 und geänderter Antrag der KEVU vom 18. Januar 2005 **4207a**..... Seite 7094
- 12. Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2005/2006 (Ausgabenbremse)**  
Antrag des Regierungsrates vom 29. September 2004 und geänderter Antrag der KEVU vom 18. Januar 2005 **4208a**..... Seite 7142
- 13. Genehmigung der Änderung der Kantonalen Waldverordnung (Reduzierte Debatte)**  
Antrag des Regierungsrates vom 8. Dezember 2004 und gleich lautender Antrag der WAK vom 15. Februar 2005 **4228** ..... Seite 7147

## Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
  - *Erklärung der EVP-Fraktion zur geplanten Übernahme der Swiss durch die Lufthansa..... Seite 7111*
  - *Erklärung der SVP-Fraktion zur geplanten Integration der Swiss in die Lufthansa ..... Seite 7112*
  - *Erklärung der CVP-Fraktion zur geplanten Übernahme der Swiss durch die Lufthansa..... Seite 7114*
  - *Erklärung der SP-Fraktion zur geplanten Übernahme der Swiss durch die Lufthansa..... Seite 7115*
  - *Erklärung der Grünen Fraktion zur geplanten Übernahme der Swiss durch die Lufthansa..... Seite 7115*
  - *Persönliche Erklärung von Lukas Briner, Uster, zur geplanten Übernahme der Swiss durch die Lufthansa..... Seite 7116*
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse ..... Seite 7149

## Geschäftsordnung

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

## 1. Mitteilungen

### *Zuweisung von neuen Vorlagen*

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Projektierungen Adliswil, Nordumfahrung; Greifensee, Ortszufahrt; Kollbrunn, Umfahrung; Uster, Lorenstrasse; Zürich, Waidhaldetunnel (Rosengarten)**  
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 21/2002, 4240

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Alternativen zu Ortsumfahrungen für C-Objekte aus der «Prioritätenreihung Ortsumfahrungen Kanton Zürich» der Baudirektion**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 22/2002, 4241

### *Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses*

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 92. Sitzung vom 28. Februar 2005, 8.15 Uhr
- Protokoll der 93. Sitzung vom 7. März 2005, 8.15 Uhr.

### *Antworten auf Anfragen*

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf zehn Anfragen zugestellt:

Kantonsrats-Nummern 431/2004, 442/2004, 457/2004, 458/2004, 459/2004, 460/2004, 461/2004, 465/2004, 24/2005 und 25/2005.

### *Parlamentarier-Skirennen der Ostschweizer Kantone*

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Am letzten Freitag, 11. März 2005, fand das Parlamentarier-Skirennen der Ostschweizer Kantone statt. Der Kanton Zürich hat dabei den Rang sieben belegt von sieben teilnehmenden Kantonen. (*Heiterkeit.*)

Ich gratuliere aber den drei schnellsten Zürcherinnen und Zürchern trotzdem zu ihrem Ergebnis. Es sind dies mit einer Zeit von 1.35,16 auf Platz eins Peter Weber, mit 1.39,21 Karin Maeder auf Platz zwei und mit 1.39,96 Regula Götsch Neukom auf Platz drei.

Das nächste Rennen wird vom Kanton Zürich organisiert. Ich bitte Sie, sich das Datum bereits heute zu reservieren. Es wird am 10. März 2006 stattfinden.

## **2. Ausbau und Finanzierung von Berufs- und Sozialintegrationsprojekten für arbeitslose junge Erwachsene nach der Lehre**

Postulat Ursula Braunschweig-Lütolf (SP, Winterthur), Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) und Susanna Rusca Speck (SP, Zürich) vom 15. November 2004

KR-Nr. 392/2004, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

*Samuel Ramseyer (SVP, Niederglatt):* Ich verlange Diskussion.

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Samuel Ramseyer beantragt Nichtüberweisung. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

## **3. Praktikumsplätze und Anreize für die Beschäftigung von Lehrabgängerinnen und -abgängern**

Postulat Ralf Margreiter (Grüne, Zürich), Susanna Rusca Speck (SP, Zürich) und Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil) vom 15. November 2004

KR-Nr. 393/2004, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

*Samuel Ramseyer (SVP, Niederglatt):* Ich verlange Diskussion.

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Samuel Ramseyer beantragt Nichtüberweisung. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **4. Machbarkeitsstudie zur Förderung der geothermischen Energienutzung**

Postulat Marcel Burlet (SP, Regensdorf), André Bürgi (SP, Bülach) und Sabine Ziegler (SP, Zürich) vom 15. November 2004

KR-Nr. 395/2004, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

*Gaston Guex (FDP, Zumikon):* Ich verlange Diskussion.

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Gaston Guex beantragt Nichtüberweisung. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **5. Schuldenberatung und -prävention**

Postulat Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich), Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich) und Peter Schulthess (SP, Stäfa) vom 13. Dezember 2004

KR-Nr. 451/2004, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

*Bruno Walliser (SVP, Volketswil):* Ich verlange Diskussion.

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Bruno Walliser beantragt Nichtüberweisung. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

## **6. Spezialbewilligungen für gehbehinderte Fahrzeuglenker**

Postulat John Appenzeller (SVP, Aeugst a.A.) und Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf) vom 13. Dezember 2004

KR-Nr. 452/2004, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Es wird kein Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

**Das Postulat 452/2004 ist überwiesen.**

Das Geschäft ist erledigt.

## **7. Senkung der Einbürgerungsgebühren**

Postulat Benedikt Gschwind (SP, Zürich), Yves de Mestral (SP, Zürich) und Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 13. Dezember 2004

KR-Nr. 453/2004, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

*Hanspeter Haug (SVP, Weiningen):* Ich verlange Diskussion.

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Hanspeter Haug beantragt Nichtüberweisung. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

## **8. Einführung und Förderung von Stellen für Logopädinnen und Logopäden in öffentlichen und öffentlich subventionierten Spitälern und Institutionen**

Postulat Barbara Bussmann (SP, Winterthur), Erika Ziltener (SP, Zürich) und Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich) vom 14. Dezember 2004

KR-Nr. 462/2004, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Es wird kein Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

**Das Postulat 462/2004 ist überwiesen.**

Das Geschäft ist erledigt.

## **9. Einreichung einer Standesinitiative betreffend Erlass eines «Turbo-Gesetzes» (*Reduzierte Debatte*)**

Einzelinitiative Sandro Bassola, Zürich, vom 3. Oktober 2004

KR-Nr. 362/2004

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Antrag:

Schaffung eines neuen Gesetzes beziehungsweise Gesetzesgrundlagen zur Anordnung prioritärer, sofortiger Behandlung von Projekten/Verfahren etc. durch die zuständigen Gerichtsinstanzen – Schaffung einer Weisungsbefugnis «Dringlichkeitsweisung».

Den zuständigen Behörden des Kantons Zürich wird beantragt, mittels Standesinitiative (Art. 160 BV) bei den zuständigen Behörden ordnungsgemäss vorstellig zu werden, damit ein neues Gesetz beziehungsweise Gesetzesgrundlage inklusiv aller nötigen Verordnungen geschaffen werden kann, welches ermöglicht, dass politische Instanzen im Sinne einer neuen Kompetenz den zuständigen Gerichten im Sinne einer dringlichen Weisungsbefugnis auftragen können, bestimmte, zu

beurteilende Projekte/Verfahren zwingend in erster Priorität sofort und rasch zu behandeln. Grossprojekte sollen effizient und schnell umgesetzt werden können, so dass sie ihre volle Wirkung innerhalb des Rechtsrahmens entfalten können, und keine Verhinderungs- oder Verzögerungstaktik zum Schaden der Volkswirtschaft, der Investoren, der Reputation oder der Bürgerin/Bürger möglich ist. Die politischen Instanzen (Regierung /Parlament) der Gemeinde-, Kantons- und Bundesregierung sollen neu entsprechende Kompetenzen erhalten, damit auf diesem Weg der Gang der Wirtschaft, die kulturelle und wirtschaftliche Standortpolitik sowie die Imagepflege effektiv und effizient unterstützt werden können. Die positive Wirtschafts- und Arbeitsplatzförderung soll dadurch unterstützt und Zeitverluste in den Realisations- und Verfahrenswegen minimiert werden. Die Interaktion zwischen den verschiedenen Feldern Projektträgerschaft, Judikative, Verbände und Politik soll um ein Element erweitert werden, so dass die Politik grösseren Einfluss auf die Tempi nehmen kann.

Das neue Gesetz soll neu die Kompetenz der Weisungsbefugnis der politischen Gemeinde-, Kantons- und Bundesinstanzen derart festlegen, dass diese den Gang durch die Gerichtsinstanzen aktiv mittels dieser Weisungsbefugnis beschleunigen können. Die Weisungsbefugnis soll für folgende Projekte/Vorhaben gelten (nicht kumulativ):

1. Projekte/Vorhaben, über die eine Volksabstimmung stattgefunden hat (Gemeinde, Kanton oder Bund)
2. Projekte und Grossanlässe mit überregionalem Wirkungsgrad und/oder Charakter in der Schweiz
3. Projekte und Grossanlässe mit internationaler Ausstrahlung und Bedeutung, Projekte mit internationaler Beteiligung von Weltverbänden (Sportverbände, wie FIFA, UEFA, OK, FIA etc.)
4. Grossprojekte von grossem wirtschaftlichen Interesse (Einkaufszentren, Grosshotels, Sportstätten etc.) öffentliche Infrastrukturbauten
5. Projekte im Verkehrswesen

Es spielt dabei keine Rolle, ob es sich um Grossinvestitionen, Bauvorhaben, Sport- oder Kulturanlässe handelt und es spielt keine Rolle, wer der Träger der Projekte ist.

Die Weisungsbefugnis der politischen Instanzen zur prioritären sofortigen Behandlung der Projekte/Verfahren durch die zuständigen Gerichte soll jeweils stufengerecht sein, etwa:

- a) Gemeinde: Bezirksgericht/Obergericht etc. ( Alle Gerichte Bezirksstufe)
- b) Kanton: Bezirksgericht/Obergericht etc. (Alle Gerichte Kantonsstufe etc.)
- c) Bund: Bundesgericht (Gerichte Bundesstufe Bundesgericht etc.)

Sollte ein Instanzensprung nötig sein, so kann die untere politische Instanz der nächst höheren politischen Instanz dringlich auftragen, umgehend entsprechende Weisungen an die anzusprechenden Gerichtsinstanzen zu erlassen. Die angerufene nächst höhere politische Instanz hat das Begehren umgehend umzusetzen und entsprechende Weisungen zuhanden des Gerichts zu erlassen.

Sollte es nötig sein, dass eine höhere politische Instanz Weisung einer niederrangigen Gerichtsinanz erteilen muss, so soll dies jedenfalls möglich sein.

Die Dringlichkeitsweisungen sollen innerhalb von 10 Tagen nach Antrag durch die politischen Instanzen erlassen werden, die Bearbeitung der als prioritär bezeichneten Dossiers/Verfahren soll innerhalb von 45 Tagen durch die zuständigen Gerichte abgeschlossen sein. Die Gerichtsinstanzen haben sich entsprechend zu organisieren damit sie dies leisten können. Ideal wäre eine Beschlussfassung im jeweiligen Parlament mit anschliessendem Auftrag an den Regierungspräsidenten, die entsprechende Dringlichkeitsweisung an das zuständige Gericht zu erteilen. Sollte dies so nicht möglich sein, wäre auch denkbar, diese Kompetenz bei Vorliegen eines Antrages dem Gemeinde-, Regierungsrats- oder Bundespräsidenten direkt zuzuschreiben. Jedenfalls soll bei Vorliegen eines rechtsgültigen Antrages auf Dringlichkeit eine Pflicht zur sofortigen Aus- und Zustellung der Dringlichkeitsweisung durch die kompetenten politischen Instanzen festgeschrieben werden. Die Dringlichkeitsweisungen oder -verfügungen der politischen Instanzen sind für die Gerichte jedenfalls verbindlich, dagegen soll seitens Gerichte keine Einsprachemöglichkeit bestehen.

Der Antrag auf Erlass einer Dringlichkeitsweisung an die zuständigen Gerichte soll von jedem rechts- und stimmfähigen Bürger in der Schweiz, von den Trägern der Projekte, Unternehmungen oder von den politischen Instanzen selbst jederzeit gestellt werden können. Das Antragsrecht soll möglichst breit abgestützt werden, sind doch bei solchen Projekten viele Personen angesprochen beziehungsweise in ihren Interessen tangiert, die Bürgerin und der Bürger/die Steuerzahlerin und der

Steuerzahler, die Investoren, die Träger der Projekte, die Politik etc.. Es sollen daher alle Interessierten legitimiert sein, ihr Interesse an einer Beschleunigung der Verfahren auf diesem Wege anzumelden. Der Antrag durch diese Interessengruppen muss immer bei der tiefsten politischen Instanz (Gemeinde) eingereicht werden. Ausnahmen wären die Mitglieder von politischen Gremien (Regierung/Parlament) die entsprechend ihrer Rechte stufengerecht Eingaben machen könnten. Eine Abkennung von diesem Antragsrecht soll vollumfänglich ausgeschlossen werden, ebenso dessen gerichtliche Anfechtung von Interessensgegnern.

Grundsätzlich soll bei mehreren Anträgen jener zur Anwendung kommen, der das Verfahren am besten beschleunigt.

Ein rechtskonformer Antrag durchläuft folglich zuerst den politischen Instanzenzug von unten nach oben, bis er stufengerecht im Sinne einer Dringlichkeitsweisung an die zuständige, hierarchiekonforme Gerichtsinstanz weitergeleitet wird. Mit diesem geordneten Verfahren würde der unkoordinierte Wildwuchs von Anträgen über alle Ebenen der Matrix Politik-Judikative verhindert und es würde zugleich eine Kontrolle und Legitimation stattfinden. Die Entscheidung, ob ein Projekt/Vorhaben die Kriterien für eine Dringlichkeitsweisung erfüllt, muss letztlich in die politischen Gremien fallen. Dem entsprechend ist die Aufgabe der Prüfung der Anträge und der Berechtigungen ebenfalls bei den politischen Gremien anzusiedeln. Da es sich aber immer um bekannte Grossprojekte handelt, dürfte es den zuständigen lokalen politischen Instanzen und Bürgern kaum schwer fallen, über das Projekt beziehungsweise den Dringlichkeitsantrag zu befinden, falls es Schwierigkeiten bei der Realisation etc. geben sollte. Pro Projekt/Verfahren soll ein Dringlichkeitsantrag ausreichen, um bei Erfüllung der Kriterien zu einer Dringlichkeitsweisung auf entsprechender Stufe zu führen. Unter Umständen muss bei der nächsten Stufe das Prozedere wiederholt werden. Das ergäbe maximal drei bis vier Stufen bis ein Verfahren «hierarchisch abgeschlossen» wäre. Die Dringlichkeitsanträge sollen für alle kostenlos sein.

Ein solches Gesetz sollte möglichst rasch geschaffen und in Kraft gesetzt werden.

Begründung:

Das offensichtliche Trauerspiel, das wir in der Schweiz in den letzten Jahren bei Grossprojekten erleben mussten und das seinen vorläufig

jüngsten Höhepunkt beim EM2008-Stadion-Desaster findet, muss ein Ende haben. Das öffentliche Interesse ist zu gross, als dies immer so weiter gehen könnte. Der Streit um 50 Parkplätze mehr oder weniger und um Tramfahrten und -stationen, nur um Verfahren vom Stapel zu lassen und alles zu verzögern muss verhindert werden. Grossagglomerationen wachsen und verändern sich, dem muss Rechnung getragen werden, «internationale Blamagen» bei Grossprojekten schaden dem Wirtschaftsstandort und letztlich allen. Die Inkompetenz der Akteure, Grossprojekte erfolgreich und rasch zu realisieren schadet der Volkswirtschaft. Sie kostet beziehungsweise verhindert Arbeitsplätze, schreckt Investoren ab und lähmt und schädigt die Wirtschaft letztendlich auf allen Stufen bis hinab zum Bürger/Konsumenten/Steuerzahler. Leidet die Wirtschaft leidet auch das Steueraufkommen und damit die Politik. Vom Standortnachteil generell im Sinne des Images muss man nicht reden.

Das Beispiel des Stadionbaus für die EM 2008 zeigt krass die Inkompetenz der involvierten Figuren. Die Schweiz bewirbt sich mit grossen Versprechen für eine Fussball-Europameisterschaft und ist nicht fähig, ein entsprechendes Organisationskomitee zu bilden, indem die Wirtschaft, die Landesregierung, die kantonale Politik und die Sportfunktionäre dauerhaft zusammenarbeiten, um diesen internationalen Grossanlass erfolgreich zu realisieren. Dabei müsste man nicht einmal etwas erfinden, man müsste nur im Ausland schauen, wie solche Gremien bestückt sind und wie dabei vorgegangen wird. Der Schweizer Fussballverband bastelt für sich, die Investoren sind mit ihren Interessen alleine gelassen, die Stadt Zürich wurstelt (hilflos vermittelnd) vor sich hin, der Kanton Zürich tut gar nichts und in Bern findet sich niemand der tatkräftig unterstützt und vorantreibt. Nirgends sind Kompetenzen und Mittel vorhanden, derart dass eine Instanz der anderen sagen könnte, was zu tun ist oder Gruppierungen im Sinne des Erfolges zu vereinen oder zwingend in die Pflicht zu nehmen. Das fragmentierte Geschehen auf diversen Aktionsfeldern ist ohne zwingende Interaktion unter den Akteuren. Mit Vernunft erreicht man im öffentlichen Interesse offensichtlich nichts, denn jede Partei reduziert ihre Verantwortung und ihre Rolle auf die eigenen Interessen und Pflichten. Elemente des Gesamterfolges fallen so offensichtlich und erwiesenermassen zwischen Stuhl und Bank. Einige wenige blockieren so mit ihren Einsprachen und gerichtlichen Verfahren etc. den gesamten Prozess, obschon das öffentliche Interesse in eine ganz andere Richtung läuft. Die Politik hat nur

begrenzten Spielraum, bei solchen Grossprojekten mitzureden, der politische Prozess erlaubt keinen Einfluss auf die Judikative und irgendwelche Gruppierungen könnten sich im Namen der Schweiz um internationale Projekte bewerben, ohne bei der Landesregierung Garantien für den Erfolg und stichhaltige Konzepte mit Machbarkeitsstudie, Project Governance etc. abgeben zu müssen. (Sehr wahrscheinlich brauchen wir auch dafür ein Gesetz, das sie Organisation und Führung vorschreibt.)

Den möglichen Schaden aus solchen individualistischen Ansätzen trägt dann die Nation, falls diese Gruppierungen ganz oder teilweise scheitern. Diverse Beispiele können auch unter dem Stichwort Olympiakandidaturen (mit nicht realisierbaren Projekten, falschem Kostenmanagement etc.) angeführt werden.

Die Bundesräte beispielsweise zucken beim internationalen Grossanlass mit weltweiter Ausstrahlung (EM 2008) mit Austragungsort Schweiz in dieser Problematik hilflos und weinerlich mit den Schultern und argumentieren sich schützend, sie hätten kein Instrumentarium, um die Prozesse zu lenken oder zu beschleunigen. Sie seien daher für nichts verantwortlich die Verantwortung läge bei anderen. Die Warnungen der UEFA verlaufen im Nichts, weil niemand sich zuständig fühlt und weil offenbar niemand die nötigen Instrumente hat, den Projektfortschritt zu beeinflussen und nötigenfalls im öffentlichen Interesse erfolgreich durchzusetzen. Eine Beschleunigung und Deblockierung scheint nicht offensichtlich möglich.

Ähnliches gilt auch für Grossprojekte von IKEA, Migros, COOP etc. die ihre Vorhaben wegen Einreden von VCS unter anderem blockiert und verhindert sehen. Das Verbandsbeschwerderecht betreffend Umweltrecht unter anderem hat sich in den letzten Jahren als äusserst hinderlich erwiesen beziehungsweise ist missbräuchlich verwendet worden. Es beinhaltet unter anderem auch den verwerflichen Verdacht des blossen Ablasshandels als Ziel um Geld zu verdienen und die Kasse der Projektgegner damit zu füllen oder für gewisse Personen sich politisch mit Medienunterstützung wochenlang zu exponieren. Dies nota bene alles nicht im öffentlichen Interesse. Bei beiden Elementen spielt die Zeitachse eine wesentliche Funktion. Je länger die Zeitachse, desto mehr Geld steht auf dem Spiel oder desto länger können sich Projektgegner eine medienwirksame Plattform sichern. Das Verbandsbeschwerderecht dürfte überarbeitet werden – in der einen oder anderen

Form. Die politischen Prozesse dazu laufen bereits im Anfangsstadium. Ein überarbeitetes Verbandsbeschwerderecht löst aber nicht das Fristenproblem, weshalb der Initiant der Meinung ist, dass es der Politik möglich sein muss, bei Grossprojekten richtig «Dampf zu machen» falls dies von Investoren, Politikern, Bürgern etc. gewünscht wird. Damit die Politik der Judikative raschere Verfahren verordnen kann, muss ein entsprechendes Instrumentarium geschaffen werden. Es gibt rechtlich keinen Grund, weshalb die Politik diese Kompetenz nicht erhalten könnte. Mit einem solchen Instrument könnte die Politik bei Grossprojekten bei Bedarf den Turbo einschalten, zum Wohle aller und ohne bestehende Rechtsinstrumente auszuschliessen, kein Recht würde beschnitten oder verunmöglicht.

Mit dieser Initiative soll dazu der Anfang gemacht werden. Mit einer Dringlichkeitsweisung wird schliesslich die Judikative nur zu rascherem Arbeiten und anderer Prioritätensetzung angewiesen, die Gewaltenteilung bleibt gewahrt. Qualitative Einbussen in den Verfahren sind nicht zu befürchten, sind doch die langen Zeitintervalle in den Verfahren nicht von Analysetätigkeiten unter anderem der Gerichte herrührend, sondern in der Regel blosser Wartezeiten.

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Gemäss Paragraf 139 des Gesetzes über die politischen Rechte habe ich festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von mindestens 60 Ratsmitgliedern vorläufig unterstützt wird.

Das Wort wird nicht gewünscht.

#### *Abstimmung*

**Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht.** Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

## **10. Kantonalkbankgesetz (Änderung; Amtsdauer, Altersbegrenzung)**

Antrag der Redaktionskommission vom 10. Februar 2005

7094

KR-Nr. 295b/2004

*Raphael Golta (SP, Zürich), Präsident der Redaktionskommission:* Die Redaktionskommission hat in der Vorlage ersichtlich keine Änderungen vorgenommen.

*Detailberatung**Titel und Ingress**§§ 15 und 16*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Die Vorlage ist somit redaktionell durchberaten.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 154 : 0 Stimmen, der Vorlage 295b/2004 zuzustimmen.**

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Die Vorlage untersteht dem fakultativen Referendum. Der Minderheitenstandpunkt wird, sofern das Referendum ergriffen wird, von der Geschäftsleitung verfasst.

Das Geschäft ist erledigt.

## **11. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr**

Antrag des Regierungsrates vom 29. September 2004 und geänderter Antrag der KEVU vom 18. Januar 2005 **4207a**

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Ich danke für diesen Anfangsapplaus sozusagen, denn eigentlich geht es nicht um mich; es geht um die mittel- und langfristige Planung des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). (*Der Rat hat mit Heiterkeit auf das temperamentvolle und hellwache Auftreten der Votantin reagiert.*) Ich bitte auch um ein bisschen Ruhe, weil die Vorlage doch umfangreich und auch komplex ist.

Am 29. September 2004 hat der bürgerliche Regierungsrat die Vorlagen 4208, Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Verkehr, und 4207, Rahmenkredit

des Zürcher Verkehrsbundes für die Fahrplanperiode 2005/2006, unter der Federführung der Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer dem Kantonsrat überwiesen. In der «NZZ am Sonntag» von gestern, 13. März 2005, konnten wir in einem Interview mit Regierungsrat Christian Huber über die verheerenden Folgen für den Kanton Zürich lesen, wenn dieser aus dem Triple-A-Rating fallen würde. Es ist klar, dass eine direkte Korrelation zwischen einer guten Infrastruktur – und hier hauptsächlich einer guten Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs – und dem Triple-A-Rating besteht. Auf der eidgenössischen Ebene haben alle Zürcher National- und Ständerätinnen und -räte sich für die Realisierung des Durchgangsbahnhofs eingesetzt und die Wichtigkeit des öffentlichen Verkehrs erkannt. Das Zürcher Stimmvolk hat mit einem deutlichen Ja zum Durchgangsbahnhof und einem klaren Ja zur Glattalbahn auch bestätigt, dass ohne Bahn, Bus und Tram kein Wirtschaftswachstum möglich ist. Die vorliegenden Vorlagen sind also keine Verkehrsvorlagen, sondern stellen eine dringend notwendige Leistung für eine prosperierende Wirtschaft dar. Sie sagen nicht nur Ja zu einem ZVV, Sie sagen Ja zu einer gut funktionierenden Wirtschaft, wenn Sie diese zwei Vorlagen heute deutlich mit einem Ja unterstützen. Ich bitte Sie deshalb eindringlich, diese Vorlagen nicht nur unter einem einengenden ideologischen Gesichtswinkel zu diskutieren.

Gesamtbeurteilung: Die Vorlage 4207 ist ein ausgewogener, effizienter und dringend notwendiger Projektplan. Der ZVV wird immer mehr Opfer seines eigenen Erfolges. Es fahren heute täglich 320'000 Personen mit der S-Bahn über die Stadtgrenze; das sind doppelt so viel wie 1990. Und in den letzten fünf Jahren hat die Zahl der Abo-Kunden um 40'000 neue Kunden zugenommen. In den Hauptverkehrszeiten sind die Züge übervoll und es gibt keine Sitzplatzgarantie mehr. Auch mit dem Ja zu diesen Vorlagen wird es keine Sitzplatzgarantie mehr geben. Also müssen wir hier sehen: Es ist keine Luxusvorlage, es ist eine dringend notwendige Vorlage für einen prosperierenden Wirtschaftsraum Zürich. Der Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2004 mag verdichtet sein und es werden mehr Züge gefahren, aber diese sind bekanntlich schon übervoll und es zeigen sich schon erste Qualitätseinbussen; hier denke ich an die Problematik der Pünktlichkeit, hier denke ich aber auch an die prekäre Situation bei der Beschaffung des neuen Rollmaterials.

Schauen wir die Vorlagen an; ich denke hier an die Vorlage 4207, die Grundsätze. Was wollen diese Grundsätze? Sie werden hauptsächlich

die Kapazitätsengpässe aufheben. Wo sind diese zu finden? Ich liste auf: Furttal, Limmattal, Unterland, die Verbindung Winterthur–Zürich, die Verbindung Pfäffikon–Zürich und das rechte Seeufer. Es werden auch immer mehr neue Nachfragen generiert durch die Siedlungs- und die neue Arbeitsplatzentwicklungen – Stichwort: Zersiedlung. Hier muss ein Angebot des öffentlichen Verkehrs bestehen, sonst bricht das System zusammen.

Die Highlights der Vorlage: Die fahrplanmässige Umsetzung der dritten Teilergänzung, welche vom Rat diskutiert worden ist, ist auf Plan und wird umgesetzt. Die erste und zweite Bauetappe der Glattalbahn mit den Stichdaten 2007 und 2008 sind voll enthalten und werden realisiert. Die Tramnetzerweiterung Zürich West wird auf 2010 in Betrieb genommen. Eine Verbesserung der Anbindung der Buslinien an das neue S-Bahn-Netz ist vorgesehen. Hier werden Angebotsstandards im Limmattal, aber auch im Glattal aufs städtische Niveau gehoben, denn Sie wissen auch, dass die Glattal-Stadt längst nicht mehr aus einzelnen Gemeinden besteht, sondern wirklich schon ein städtisches Naturell aufweist. Hier braucht es dringend ein Bussystem, ein Angebot, welches wirklich dem städtischen Niveau gleicht. Zudem sollen auf der Ebene der Information im Rahmen eines integrierten Verkehrsmanagements das Wissen, die Informationssysteme und hauptsächlich der Umbau in Richtung Intermodalität geboten werden.

Die Weiterführung des Nachtangebotes, das heisst hier das Einschlagen der Innovation für den Kanton Zürich mit dem 99-prozentigen Deckungsgrad, weist schon heute Kapazitätsengpässe auf. Auch diese Engpässe werden mit der Vorlage 4207 aufgehoben. Die Verbesserung der Fahrgastinformation in Bus und Tram und an den Haltestellen ist vorgesehen. Sie wissen alle, dass Zürich in diesem Bereich gegenüber anderen Städten nachhinkt. Während Basel, Bern und Genf schon lange, seit ein paar Jahren, erfolgreich Realzeitangaben kennen, werden in Zürich erste Versuchsanlagen getestet. Es hat sich gezeigt, dass eine effiziente und verlässliche Fahrgastinformation mehr Gäste auf ein funktionierendes Verkehrssystem umsteigen lässt und hauptsächlich diese treue Nutzer sind. Alle, die sich heute für einen wirtschaftlich starken Standort Zürich einsetzen, sich einsetzen wollen, wissen genau, dass auch hier die Konkurrenz stark ist und dass auch Zürich sich mindestens auf dem schweizerische Niveau – eben Bern, Basel, Genf – halten sollte und muss.

Zur Kundenzufriedenheit. Die Kundenzufriedenheit soll auf 77 Punkte angehoben und dort gehalten werden. Sie ist ein Indikator, der auf verschiedene Faktoren aufgeteilt wird. Für den ZVV sind die Faktoren Sauberkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit ausschlaggebend, damit die Fahrgäste weiterhin auf dem öffentlichen Verkehrssystem bleiben. Die 77 Punkte, die hier vorgesehen sind, sind bei weitem keine Note sechs, stellen aber einen guten, einen effizienten und einen sinnvollen Standard dar. Neu wird dem Thema «Sicherheit» mehr Gewicht gegeben. Hier denke ich an den Einbau von Videoanlagen. Wer hier im Bereich der Kundenzufriedenheit denkt und handelt, der denkt und handelt wirtschaftlich gesehen langfristig und im Sinn, dass auch mehr Gäste auf das System umsteigen und gehalten werden können.

Die Marketing-Massnahme, die Marke «ZVV» zu fördern, ist wesentlich. Nur eine bekannte Marke ist eine starke Marke. Sie wissen, dass der ZVV eine Dachmarke darstellt und seit 1999 alle Produkte und Services im Kanton vereinigt. Nur gemeinsam können eine Identität geschaffen und die Produkte weiterentwickelt werden. So werden Leistungen vom Kunden nicht mehr als VBZ- oder VBG-Leistungen angesehen, sondern die Marke «ZVV» wird anerkannt und als qualitativ hoch stehend wahrgenommen. Der ZVV steht nicht nur für den Verbund, sondern für ein modernes intermodales Verkehrssystem mit guten Bedingungen und hohem Standard. Wer hier wirtschaftlich korrekt denkt, weiss, dass eine starke Marke und ein starkes Produkt wie der ZVV ein Rückgrat für die Zürcher Wirtschaft darstellt.

Auch die engere Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen darf nicht unterschätzt werden. Wie Sie bestimmt schon wissen, bewegt sich der Kanton Zürich nicht mehr in den normalen Kantonsgrenzen. Der Kanton Zürich stellt einen wirtschaftlich zentralen Faktor dar für einen sogenannten Metropolitan-Raum. Die Anbindung und die besseren Verbindungen mit den umliegenden Kantonen bedeuten, dass die Zu- und Wegpendler auch mit dem öffentlichen Verkehr bedient werden müssen. Denn jeder Pendler, der weniger auf der Strasse ist, ist ein Plus für die Zürcher Wirtschaft.

Die vorliegenden Vorlagen wurden an fünf Sitzungen seriös geprüft und als gut befunden. Die rasche, effiziente und gute Information durch die ZVV muss an dieser Stelle verdankt werden. Es zeigt sich auch im Auftritt und in der Art des ZVV: Wäre er an der Börse kotiert, würde auch er ein Triple-A-Rating bekommen. Wir können darauf stolz sein.

Und wir müssen nochmals sehen, dass ein effizienter, moderner und intermodaler ZVV ein wichtiger und zentraler Wirtschaftsfaktor für den Kanton Zürich ist. Und noch einmal bitte ich Sie inständig, nicht zu einer Verkehrsvorlage Ja zu sagen, sondern zu der Zürcher Wirtschaft.

*Esther Arnet (SP, Dietikon):* In einer Zeit, in der wir uns mehr und mehr dem internationalen Mittelmass annähern, in der wir teilweise sogar Mühe bekunden, mit unseren Nachbarn mitzuhalten, gibt es einen funkelnden Stern der Superlative: die Zürcher S-Bahn. Tag für Tag und seit kurzem auch in der Nacht fahren mehrere hunderttausend Personen öffentlich. Über 300'000 Pendlerinnen und Pendler strömen täglich mit Zug, Bus, Tram in die Stadt Zürich. Es ist nicht vorstellbar, wie das gehen sollte ohne einen gut funktionierenden öffentlichen Verkehr.

Es bewegt einen, wenn man liest, wie Hans Künzi in seiner Schrift «Zürichs öffentlicher Verkehr und seine S-Bahn» schreibt: «Es ist zu hoffen, dass die Zürcher S-Bahn, gebaut durch den Willen des Zürcher Volkes weiterhin in hohem Masse dazu beitragen wird, dass auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen wird.» Wir wissen alle, dass der Wille des Zürcher Volkes zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs immer wieder sehr klar kundgetan wird. Wir wissen aber auch, dass Hans Künzis Wille auch sehr massgebend zum stolzen Projekt der S-Bahn und des Zürcher Verkehrsverbunds beigetragen hat. Wenn wir heute also die Strategie des ZVV beschliessen, dürfen wir dies mit einem gewissen Stolz und getragen durch die wiederkehrende Unterstützung des Zürcher Volkes tun. Die Bevölkerung hat uns nicht nur mit der überaus deutlichen Zustimmung zum Durchgangsbahnhof Löwenstrasse und auch der Glattalbahn ihren klaren Willen mitgeteilt. Sie zeigt uns auch jeden Morgen an den Bahnhöfen, den Bus- und Tramhaltestellen und an den Schiffstegen, dass wir auf dem richtigen Weg sind, wenn wir den öffentlichen Verkehr weiter ausbauen.

Es ist mir angesichts dieser Umstände ein Rätsel, wie eine Partei, die sich sonst so sehr auf den Volkswillen beruft, einen Rückweisungsantrag und beim Rahmenkredit sogar einen Ablehnungsantrag stellen kann. Der vorliegende Antrag des Regierungsrates und der Kommission ist ausgewogen und den heutigen Verhältnissen angepasst. Es sind keine grossen Würfe enthalten, das Visionäre fehlt. Wir finden keine Tangentialverbindungen zum Beispiel vom Limmattal ins Glattal. Wir finden keine offensive Haltung in der Fahrplandichte und kein Tempo

in der behindertengerechten Ausrichtung der öffentlichen Verkehrsmittel. Es wird bei der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs auf kleinem Feuer gekocht. Aber immerhin, es wird weiterentwickelt und der Nachholbedarf wird realisiert. Und das verdient in einer Zeit der Sparhysterie Anerkennung. Die Lorbeeren, die die Verantwortlichen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich durchaus mit Recht tragen, sind noch nicht verwelkt. Trotzdem, wenn die wahrlich nicht revolutionären Ziele der Entwicklung des Modal-Splits eingehalten werden sollen, dass heisst, wenn mindestens die Hälfte der Mobilitätszunahme durch den öffentlichen Verkehr übernommen werden soll, wenn wir den Nachfrageentwicklungen im Bereich des Freizeitverkehrs gewachsen sein wollen, wenn wir die raumplanerisch festgelegten Entwicklungsgebiete angemessen erschliessen wollen, dann reicht die Sparflamme nicht aus. Dann brauchen wir irgendwann wieder eine offensive, eine visionäre Haltung, wie sie Hans Künzi damals hatte. Pannen wie diejenige mit der Rollmaterialbeschaffung, auch wenn sie ausserhalb unseres Einflussgebietes passiert ist, darf es nicht mehr geben. Kleine Schritte reichen dann nicht mehr aus.

Die SP-Fraktion ist heute zufrieden, dass wenigstens die kleinen Schritte vollzogen werden können. Wir fordern aber Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer auf, sich auch mit den grossen Schritten zu befassen. Die Bevölkerung steht hinter den Investitionen in den öffentlichen Verkehr. Sie trägt die Weiterentwicklung in der Region, aber auch die Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz mit und ist, wie das Beispiel der Glattalbahn beweist, auch bereit, visionäre, zukunftsgerichtete Projekte zu finanzieren. Das müsste den Regierungsrat beflügeln, sich engagiert und mutig den künftigen Problemen der Mobilität zu stellen.

Zu den einzelnen Anträgen in der Strategie nehmen meine Kolleginnen und Kollegen in der Detailberatung Stellung. Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion, auf die Vorlage einzutreten.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* Für unsere Fraktion kommt eine Rückweisung überhaupt nicht in Frage. Auch die Einfrierung der Unterdeckung in der Fahrplanperiode 2007–2010 auf dem Stand von 2004 mit höchstens 300 Millionen Franken ist für uns kein Thema. Dies würde zu brutalen Abstrichen führen. Man muss bedenken, 1996/1997 wurde die Finanzierung geändert. Wir wurden von Belastungen des

Bundes betroffen. Es liefen mehr Effizienzsteigerungsprogramme in den Unternehmungen an. Die Kostendeckung ging bis 2001 zurück, danach stieg sie wieder an. Unter Einbezug der Teuerung ist die Kostenunterdeckung 2006 geringer als 1996, und das bei über 10 Prozent mehr Leistungen. Es gab in diesem Zeitpunkt nicht einmal einen Tarifaufschlag. Wenn wir nun die Kostenunterdeckung der dritten Teilergänzung stark zurückfahren müssten, würde dies bedeuten, dass die Angebotsausbauten der dritten Teilergänzung, welche grundsätzlich von niemandem bestritten wird, nicht möglich wären. Auch wenn ja die SVP die Kundenzufriedenheit herunterbastelt auf 75 Prozent, ist dies ein klarer und unakzeptabler Eingriff in den operativen Bereich. Wir steuern die Kosten über die Kostenunterdeckung, alles Weitere ist überflüssig.

Wir sind uns einig, dass dieser Antrag – ich meine den Antrag für eine Etappierung – eigentlich gar nicht zulässig ist. Und bereits ist ja auch der Beschluss da, dass die weitere Etappe in Angriff genommen wird. Die Kompetenz zur Auslösung der weiteren Kredite der Glatttalbahn wurde mit der Volksabstimmung ganz klar dem Regierungsrat übertragen. Wir sind dezidiert der Meinung, dass die dauernden Angriffe auf den öffentlichen Verkehr kontraproduktiv und gefährlich sind. Dieses Trauerspiel wird auf unserer Seite langsam so entgegengenommen, dass wir der Meinung sind, die SVP sei gar nicht so sehr an der Mobilität interessiert. Wir können also auch bei den Strassen ohne weiteres Abstriche machen, es kommt nicht drauf an.

*Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht):* Die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr sind uns in der KEVU kompetent, detailliert und plausibel erläutert worden. Ich muss gestehen, die Anträge der SVP waren schon in den Beratungen der KEVU nicht plausibel; sie sind es auch heute nicht. Mit zehn Minderheitsanträgen und zwei Eventualminderheitsanträgen soll der öffentliche Verkehr torpediert werden, das heisst also, im Zielerreichungsanspruch heruntergefahren werden, und er soll in der Entwicklung behindert werden durch Beschränkung der Mittel, durch Verschiebung oder Begrenzung der Investitionen. Die wissenschaftliche und die professionelle Einschätzung der Verkehrsplaner ist doch eindeutig: Der Verkehrszuwachs muss primär über öffentliche Verkehrssysteme geschaffen werden. Wir stellen uns voll hinter die in der

Richtplanvorlage gestellte Zielsetzung der Regierung, dass der zukünftige Verkehrszuwachs zu mindestens 50 Prozent vom öffentlichen Verkehr übernommen werden muss. Davor ist das massvolle und sorgfältig etappierte ÖV-Investitionsprogramm notwendig. Selbstverständlich besteht eine gewisse Konkurrenz der Mittel zwischen motorisierten Individualprojekten und ÖV-Investitionen. Viel wichtiger als die Konkurrenz ist aber heute die Einsicht, dass diese Verkehrsfahrten auch komplementär sind, das heisst, sie ergänzen sich. Der Einzelne ist in der Verkehrsmittelwahl frei. Die Gesellschaft ist heute aber nicht mehr völlig frei. Gerade weil wir heute bei jedem Franken vernünftig abwägen müssen, was wir damit machen, gerade deshalb haben wir nicht die Mittel, für alle allzeit freie Bahn auf der Strasse zu schaffen. Dazu ist der motorisierte Individualverkehr einfach zu wenig effizient. Wir müssen uns auf die effizienten Verkehrssysteme konzentrieren, auf die ÖV-Systeme. Seien Sie doch froh, liebe Automobilisten, dass wir Zug- und Tramfahrenden Ihnen den Raum auf der Strasse nicht auch noch streitig machen, dass wir uns abgasfrei fortbewegen, dass wir Sie und Ihre Kinder nicht an Leib und Leben gefährden. Seien Sie froh, liebe Automobilisten, dass es einen beträchtlichen Teil der Bevölkerung gibt, der bereit ist, seine Mobilitätsbedürfnisse rationell und effizient zu senken. Seien Sie deshalb bereit, der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs die nötigen Rahmenbedingungen, die Mittel und die Chancen zu geben; dies als Gebot der Vernunft – der ökologischen und der wirtschaftlichen.

Die Anträge der SVP sind nicht nachvollziehbar und sie sind destruktiv. Treten Sie auf die Vorlage ein und versenken Sie all diese Minderheitsanträge.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Das Loblied auf den ZVV wurde in diesem Rat schon des Öfteren gesungen, zu Recht. Zuerst könnten wir eine weitere Strophe singen, denn kaum ein Unternehmen steigerte die Leistungen bei fast gleich bleibenden Mitteln so stark wie der ZVV. Höhere Produktivität, höhere Effizienz. Aber beides stösst beim ZVV bald an Grenzen. Was nützen effizient arbeitende Verkehrsunternehmen, wenn dort, wo sich die Verkehrsströme bündeln, Kapazitätsengpässe weitere Leistungssteigerungen dieser Unternehmungen gar nicht zulassen? Durchgangsbahnhof und Kapazitätserweiterung Oerlikon–Winterthur sind aber längst nicht mehr Sache des Kantons. Der Bund

mit seiner regionalpolitischen Bahnpolitik hemmt bald einmal mögliche Leistungssteigerungen vom ZVV und seiner Unternehmungen. Dass eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur zu einem der wichtigsten Standortfaktoren gehört, das hat die Präsidentin schon ausgeführt. Ich bin überzeugt, wenn es so weiter geht, wird es sogar langsam zum Schlüsselstandortfaktor.

Ich möchte nun aber nicht auf einzelne Details eingehen, weil ich mich dem anschliesse, was bereits gesagt wurde, nämlich dass die SVP-Anträge samt und sonders untauglich sind, vor allem der Rückweisungsantrag. Aber ich möchte das Parlament in der Verkehrsdiskussion doch mehr in die Pflicht nehmen, vor allem angesichts des Richtplans. Ich möchte uns alle auch in die Pflicht nehmen, Visionen zu entwickeln in Bezug auf die Raumentwicklung und in Bezug auf die Mobilitätsentwicklung. Aber das sind andere Visionen, als die SVP dies wünscht. Darum bringt der Rückweisungsantrag überhaupt nichts. Es stimmt, wir politisieren allzu sehr und allzu oft visionslos und technokratisch. Aber wenn sich die Visionen bloss auf einer technokratischen Ebene bewegen, wenn Visionen bloss Illusionen auslösen, dann hemmen sie letztlich eine vernünftige Entwicklung. Das würde der SVP-Antrag auslösen. Aber ich frage jetzt trotzdem in dieser Debatte die SVP: Was für Visionen wünschen Sie sich? Denken Sie zum Beispiel an eine raumschonende Mobilität? Dann müssten Sie den Mut aufbringen, eine Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern, die nicht mehr motorisierten Individualverkehr auslöst, massive Verdichtung der Knoten des öffentlichen Verkehrs, aber ohne zusätzliche Zielparkplätze. Die SVP-Realpolitik widerspricht einer solchen Vision zu 100 Prozent. Sie müssten dann auch manchen Strassenbau in Agglomerationen hinein hinterfragen. Oder wünschen Sie sich mit Ihrem Rückweisungsantrag eine Vision von einer effizienten Bahnpolitik, die auf wenig Raum grosse Transportleistungen ermöglicht? Dann müssten Sie unverzüglich die dritte Etappe der Glattalbahn verlangen; Sie haben ja die zweite schon in Frage gestellt, ja auch schon die erste. Oder Sie müssten unverzüglich eine Stadtbahn Limmattal verlangen oder eine vierte Teilergänzung der S-Bahn, sobald der Bund die Kapazitäten auf dem Bahnweg schafft. Oder Sie müssten einen besseren Güterverkehr ermöglichen, Umladestationen mit vielleicht völlig neuen Umladesystemen. Kurz: Sie müssten eine Bahninfrastruktur verlangen, die dringend zusätzliche Investitionen erfordert und für die Wirtschaft von viel grösserer Bedeutung wäre als eine 3-prozentige Steuerschonung.

Vielleicht will die SVP aber eine Mobilität, die externe Kosten integriert und dadurch den Staatshaushalt schont. Dann müssten Sie aber beim motorisierten Individualverkehr anfangen, der gemessen an der Teuerung immer billiger wurde. Sie müssten also vorerst mit marktwirtschaftlichen Mitteln die ungleichen Spiesse angleichen – Roadpricing, CO<sub>2</sub>-Abgabe –, genau das Gegenteil von dem, was die SVP ja verlangt. Wenn Sie eine raum- und kostenschonende Mobilität wünschen, müssen Sie vor allem das zu 80 Prozent nicht ausgeschöpfte Potenzial des Langsamverkehrs in Agglomerationen ausschöpfen. Ist das Ihre Vision? Das ist genau das Gegenteil von dem, was Sie eigentlich wünschen. Also, liebe Antragsteller, was sollen dann Ihre Visionen, die Sie in da mit einem Rückweisungsantrag wünschen? Wollen Sie vielleicht bloss das Blaue vom Himmel versprechen, zum Beispiel ein billiges Wachstum gleichzeitig von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr bis zum buchstäblichen Geht-nicht-mehr? Das ist etwa so himmelblau, wie wenn ein Regierungsanwärter verspricht, allein mit Steuersenkungen effizient Milliarden zu sparen.

Bitte treten Sie auf die Vorlage ein, verzichten Sie auf eine Ehrenrunde im Sandkasten und lehnen Sie die Rückweisung ab!

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* «Richtig verkehrt» – der ZVV eine Erfolgsgeschichte sondergleichen – und mit jedem Grundsätzen wollen wir ein neues, erneut erfolgreiches Kapitel hinzufügen. Seit zehn Jahren oder zumindest, seit ich in diesem Rat bin, verläuft die Debatte zum ZVV immer aus und in gleich bleibenden Positionen. Alle Fraktionen sind immer darauf bedacht, sich und den öffentlichen Verkehr möglichst zuvorkommend zu präsentieren. An dieser Stelle möchte ich dem Direktor und den Mitarbeitern des ZVV für die umfassende Dokumentation und die präzisen Antworten auf unsere Fragen recht herzlich danken.

Eine Bestellung im öffentlichen Verkehr aufgeben, das ist die Kurzform für eine Umschreibung, was der Kantonsrat mit dieser Vorlage 4207a, den Grundsätzen zu Angebot und Tarif, eigentlich beschliesst. Wir geben eine Bestellung auf. Nun müssen wir uns aber einig werden, was nun wünschbar und was nötig ist, das heisst, welches Angebot der Kanton Zürich auch in Zukunft im öffentlichen Personenverkehr haben soll und zudem auch noch bezahlen kann. Wir sind heute in der Funktion eines Bestellers von Dienstleistungen des ZVV hier anwesend. Denken

Sie immer an die Finanzlage des Kantons und an den 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. Esther Arnet, Eintreten auf diese Vorlage ist unbestritten.

*Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen):* Ich bin kein Kurvenwunder. Ich bin auch kein Linksausser. Aber trotzdem werde ich mich heute – und das auch im Namen der FDP-Fraktion – für die beiden Vorlagen des öffentlichen Verkehrs einsetzen.

Ich, Sie und der ganze Kanton Zürich sind auf funktionierende Verkehrsbeziehungen angewiesen, sei es auf Schiene oder auf der Strasse. Beide sind Hauptträger unserer Mobilität, bei beiden herrscht Nachholbedarf, wenn es auch von der linken Seite nicht immer so eingesehen wird. Ich teile die oft geäusserte und gehörte Unzufriedenheit der Strassenseite – da liegt wirklich vieles im Argen –, aber heute ist nicht der Moment, dieser Unzufriedenheit mit einer Abstrafung des öffentlichen Verkehrs Ausdruck zu geben. Die Diskussion in der Kommission hat gezeigt, dass die Grundsätze, wie wir es vom ZVV gewohnt sind, wohlüberlegt sind und sich auch in die Gesamtverkehrskonzeption des Kantons einfügen. Der Rahmenkredit stützt sich auf die Grundsätze 2005 bis 2008, ist also die Rechnung für die Aufträge, die wir am 3. März 2003 dem ZVV erteilt haben. Die Rückweisung muss also fast als Zechprellerei bezeichnet werden.

Die FDP wird also den Grundsätzen zustimmen, so wie wir sie in der Kommissionsarbeit abgeändert haben, mit einer Ausnahme – das betrifft die Ausschreibung der Fahrleistungen – werden wir alle Minderheitsanträge ablehnen. Die FDP wird auch dem Rahmenkredit zustimmen, das heisst sowohl den Minderheitsantrag als auch den Eventualminderheitsantrag ablehnen.

*Regierungsrätin Rita Fuhrer:* Es geht hier um die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebotes von öffentlichem Verkehr. Es geht also um die Schwierigkeit, sich auch für die Zukunft etwas vorstellen zu können, man sagt, Visionen zu haben. Aber ich denke doch, dass es

nicht nur Visionen sein sollten, sondern dass sie auch einer gewissen Realität entsprechen sollten. Für Visionen haben wir im Moment vermutlich keine Finanzen oder wir würden uns dem Vorwurf aussetzen, diese einfach nicht zu beachten. Es geht um den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich und damit geht es ganz klar auch um die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Es geht um das Verhältnis der Verkehrsträger untereinander. Wir haben ja nicht nur die Schiene, wir haben auch die Strasse. Und je nachdem, wie wir den einen Verkehrsträger behandeln, hat das Auswirkungen auf den andern Verkehrsträger. Es geht um die Kapazitäten also, um die Kapazitäten auf der Schiene und um die Kapazitäten – vergessen Sie das bitte nicht – auf der Strasse. Es geht damit auch um Verkehrslenkung, wichtige, natürlich auch visionäre Entscheidungen. Es geht um Anreize, um den öffentlichen Verkehr auch zu benützen, wenn man ihn schon zur Verfügung stellt. Es geht um Effizienz im Verkehr, darum, mit möglichst wenig Energie möglichst viele Menschen möglichst schnell und zuverlässig von A nach B zu bringen. Und es geht um die für die Zürcher Volkswirtschaft wichtige Infrastruktur, die Mobilität ermöglicht und damit auch Freiheit zu wirtschaften ermöglicht.

Ich bitte Sie sehr, dies alles zu bedenken, wenn wir anschliessend die Details besprechen. Ich bitte Sie auch, daran zu denken, dass alle diese Faktoren lenkend waren für den ZVV und für die Regierung und auch für die Kommission, diese Vorlage hier vorzulegen. Ganz herzlichen Dank.

#### *Eintreten*

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

#### ***Minderheitsantrag Heinrich Frei, Ernst Brunner, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Luzius Rüegg:***

***I. Die Vorlage wird an die Regierung zurückgewiesen mit dem Auftrag, diese unter Beachtung der folgenden Richtlinien zu überarbeiten:***

##### ***I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr***

###### ***1. Ziele a) / b) / c) / d)***

##### ***II. Nationaler und Internationaler Verkehr***

### *III. Langfristige Angebotsplanung*

*sind durch folgende Ziele und die sich daraus ergebenden Prioritäten zwingend anzupassen. Diese Ziele sind übergeordnet, also vor I./II./III./ zu stellen, gelten zwingend für alle folgenden Artikel und lauten wie folgt:*

*Für die Fahrplanjahre 2007 bis 2010 gelten folgende Ziele:*

*a) Die Sicherheit, die Pünktlichkeit und die Anzahl Benützer sowie die Sauberkeit sind zu erhöhen. Die Kenndaten sind zu messen und zu vergleichen, mit sich selbst, den Städten in der Schweiz und im Ausland.*

*b) Die Kostenunterdeckung ist zu stabilisieren und zu senken (Stand 2004 höchstens 300 Mio. Franken). Ausbau und Rückbau erfolgen kostendeckend oder kostenneutral über 3 Jahre. 1% der Gesamtkosten ist zwingend für Umweltverbesserungen einzusetzen, dies in Bezug auf die Hauptrelevanzen.*

*c) Eine Subkommission, bestehend aus Mitgliedern von Raumplanung, Verkehr und Umwelt, suchen nach neuen Visionen, in Bezug auf die Mobilität (Wachstum 50% bis 2020). Diese Visionen bilden die Grundlagen für die künftige Strategie. Daraus werden die Ziele für die nächste Periode definiert.*

### *II. Mitteilung an den Regierungsrat*

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU: Eine Minderheit der KEVU stellt einen Rückweisungsantrag, will aber weiterhin die Sicherheit, Pünktlichkeit und Sauberkeit stabilisieren oder besser sogar erhöhen. Es soll eine Gesamtbeurteilung, Prüfung des Systems durch eine Subkommission gemacht werden. Zusätzlich soll auch die Kostenunterdeckung auf das Niveau von 2004 von 300 Millionen Franken stabilisiert werden. In der Diskussion in der KEVU wurde leider nicht ersichtlich, wie wir das alles machen könnten. Eine zusätzliche Subkommission einzurichten in dieser ganzen komplexen Struktur von Verkehrsrat, von regionalen Verkehrskonferenzen, von der Fahrplanvernehmlassungen und vom Kantonsrat, eine zusätzliche Struktur einzubringen, um Visionen zu diskutieren und eine Überprüfung dieser Ziel auch durch andere Strategien anzugehen, wie das funktionieren soll, ist nicht klar. Und hauptsächlich ist das wieder ein kostentreibender Faktor. Der Rückweisungsantrag will aber eine Kostensenkung erzielen. Es ist unklar, wie das gemacht werden soll.*

Zweitens, zur Stabilisierung auf diese 300 Millionen Franken: Wie ich in meinem Eintretensvotum gesagt, haben wir ja gesehen, dass diverse Anträge oder – besser gesagt – diverse Aktivitäten schon längst durch Volksabstimmungen und kantonsrätliche Beratungen ausgelöst worden sind. Wie hier nun plötzlich eine Senkung zu erzielen, plötzlich noch mehr Effizienz zu erbringen ist, ist unklar, ist nicht ersichtlich. Es ist auch klar, dass in jeder unserer Budgetberatungen in der Kommission eine Subkommission sehr effizient, gut und detailliert Informationen vom ZVV bekommt, wo genau die Finanzströme hinfließen. Hier wurde nie, nie aufgezeigt, wie man mehr sparen kann und wie man plötzlich ein Ergebnis von 300 Millionen Franken erhält ohne einen Leistungsabbau.

Einen Rückweisungsantrag kann man natürlich machen und stellen, wenn man unsicher ist, ob ein Unternehmen wirtschaftliche problematisch wirtschaftet. Aber dann müsste man auch aufzeigen, wo die Leistungen abgebaut werden sollen und wo hauptsächlich eine Effizienzsteigerung zu erzielen ist.

*Heinrich Frei (SVP, Kloten):* Die von mir und der SVP-Fraktion beantragte Rückweisung und Überarbeitung der Vorlage 4207 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Verkehr ist einem Marschhalt gleichzusetzen. Diese Rückweisung gibt der Regierung und dem ZVV die Möglichkeit, die Grundsätze neu zu überdenken und der heutigen Situation anzupassen. Folgende drei Hauptziele bilden dabei die Grundlage:

Erstens: Sicherheit, Pünktlichkeit und die Anzahl der Benutzer sind zu erhöhen. Die Sicherheit ist die oberste Priorität. Diese ist mit der Fahrplandichte und der Ausdehnung stark gefährdet. Nur dank dem Einsatz aller Beteiligten und viel Glück sind wir bis heute von grossen Unfällen verschont geblieben.

Zweitens: Die Kostenunterdeckung ist zu stabilisieren und zu senken. Aus- und Rückbau erfolgen kostendeckend oder kostenneutral über drei Jahre. Diese wichtige Zielsetzung muss bereits in den Grundsätzen festgehalten werden. Nur so kann ein Aus- und Rückbau sinnvoll geplant werden. Ich bin für den öffentlichen Verkehr, aber die Benutzer müssen für die Kosten aufkommen und nicht die Steuerzahler.

Drittens: Visionen für die Mobilität. Eine Subkommission, bestehend aus Mitgliedern von Raumplanung, Verkehr und Umwelt – und nicht

wir – suchen nach neuen Visionen in Bezug auf die stark wachsenden Mobilitätsbedürfnisse. Diese werden stark zunehmen, bis zu 50 Prozent, und ich denke, mit den heutigen Systemen ist es sehr schwer, dies aufzufangen. Denken Sie selber daran, wenn Sie am Morgen im Zug sitzen: Alles ist eng, und da sollen nochmals gleich viele Personen dazukommen!

Verpassen wir heute nicht die Möglichkeit zur Rückweisung. Heute können wir ein klares Signal setzen und die neue Strategie vorgeben. Unterscheiden wir zwischen nötig und Luxus. Was klar ist: Die Mobilität wird zunehmen. Der dafür zur Verfügung stehende Raum wird nicht grösser. Also braucht es ein Gesamtkonzept oder Visionen, wie wir diese Mobilität bewältigen können.

Bitte unterstützen Sie diese Rückweisung! Danke.

*Esther Arnet (SP, Dietikon):* In einem ersten Punkt fordert die SVP die Sicherheit, die Pünktlichkeit und die Anzahl Benutzer sowie die Sauberkeit seien zu erhöhen und zu messen. All diese Punkte werden bei der Kundenzufriedenheit tatsächlich bereits gemessen, aber bei diesem Punkt sagt die SVP, dass das Niveau zu senken sei. Daneben fordert sie beim Rahmenkredit eine Reduktion des Betrages. Ich würde mich gerne, wirklich gerne ernsthaft mit den Anträgen der SVP auseinandersetzen, aber wenn sie so widersprüchlich sind, fällt das schwer. Wir teilen aber ausdrücklich die Haltung, dass Sicherheit, Pünktlichkeit, Sauberkeit und die Nachfragesteigerung wichtige Themen sind, und erwarten vom ZVV, dass er die Vorgaben der Kundenzufriedenheit gerade in diesen Punkten einhält. Und konsequenterweise sind wir natürlich bereit, die nötigen Mittel zur Verfügung zu stellen.

Den zweiten Teil des Antrags verstehe ich schlicht nicht. Da steht zum Beispiel, 1 Prozent der Gesamtkosten sei zwingend für Umweltverbesserungen einzusetzen. Ich muss Ihnen sagen: Ich erwarte vom ZVV, dass er 100 Prozent der Kosten für Umweltverbesserungen einsetzt, weil es sich nämlich um ein Unternehmensziel im Bereich der Umweltverbesserungen handelt. Auch die Frage, was die Hauptrelevanzen sind, die da erwähnt werden, müsste wohl noch diskutiert werden. Mir ist dieses Wort nicht sehr verständlich.

Im dritten Punkt wird dann noch eine Subkommission, bestehend aus Mitgliedern von Raumplanung, Verkehr und Umwelt gefordert. Was genau Mitglieder der Raumplanung et cetera sind, ist mir jedenfalls

schleierhaft, aber darüber könnten wir uns vielleicht noch einigen. Da die SVP aber diesen Mitgliedern einen Auftrag erteilen will, der längst erfüllt ist, nämlich das Verfassen einer Vision, macht mich etwas ratlos. Die entsprechenden Broschüren können beim ZVV bestellt werden. Ich empfehle Ihnen die Lektüre ausdrücklich und bitte Sie, den Rückweisungsantrag abzulehnen.

*Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen):* Die SVP will die Gestaltung der Grundsätze abändern und will ja auch eine neue zusätzliche Subkommission einsetzen. Sie will also ein erfolgreiches Konstrukt – ich kenne keine kantonale Institution, die uns Kantonsräten so grosse Mitwirkung gestattet – abändern und verkomplizieren. Alles, was Heinrich Frei angeblich neu will, ist in den Grundsätzen eigentlich schon enthalten. Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Die Kommissionsarbeit gestaltete sich nach bewährtem Muster und Heinrich Frei konnte seine Fraktionskollegen in der KEVU und danach die SVP-Fraktion überzeugen, das vorgelegte Muster und die vertraute – um nicht zu sagen: verstaubte – Denkweise zu verlassen. Ist es nicht Aufgabe der Politik, Neues anzudenken und anzustossen, um längerfristig und nachhaltig eine Verbesserung zu erzielen? Meistens sind es ja mehr Worte als Taten, die Parlamentarier auszeichnen. Meistens findet man sofort zehn Ausreden, 100 Gründe, um etwas nicht zu tun, ist es doch auch viel einfacher so. Ich nenne es einmal die bezahlte Untätigkeit.

Nun stehen wir vor der Aufgabe, vor der Herausforderung, neue Wege zu beschreiten und ein bekanntes, gut funktionierendes Gebilde wie unseren ZVV von einer anderen Seite zu besichtigen und zu beurteilen. Es braucht heute Mut und es ist also nicht einfach, dem Rückweisungsantrag von Heinrich Frei zuzustimmen; für einige, weil der Rückweisungsantrag von der SVP stammt, für andere, weil sie sich bewegen müssten. Aber dieses Risiko bringt uns neue Möglichkeiten, ein weiteres Erfolgskapitel im ÖV zu schreiben. Machen wir es nicht zum heutigen Zeitpunkt, werden wir es möglicherweise bei den nächsten Grundsätzen versuchen oder den übernächsten oder später vielleicht einmal gezwungenermassen.

Es ist nichts Aussergewöhnliches, nach den geschilderten Zielsetzungen und unternehmerischen Schwerpunkten ein neues Grundsatzpapier

zu erstellen und erneut politisch zu beurteilen. Wir haben hier die erste Chance. Packen wir es an und stellen wir uns der Herausforderung! Unterstützen Sie den Minderheitsantrag und Sie ersparen sich alle weiteren Anträge. Die Debatte um «richtig verkehrt» im öffentlichen Personenverkehr soll erneut stattfinden, und vergessen Sie dabei nicht, dass bis heute jeder weitere Ausbau des Systems uns eine grössere Kostenunterdeckung, einen höheren Staatsbeitrag beschert hat. Die Grösse und Vielfalt alleine kann uns nicht glücklich machen, wenn wir dabei finanziell mehr belastet werden und immer tiefer in die Tasche greifen müssen.

Esther Arnet, 100 Prozent des ZVV für die Umwelt einzusetzen, ist schlicht nicht möglich, weil Sie dann keine Leute mehr transportieren.

*Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur):* In der Analyse könnte ich der SVP teilweise durchaus noch folgen; es stimmt tatsächlich, dass wir enge Beziehungen zwischen dem Verkehrsaufkommen und der Raumplanung haben. Wir haben zum Teil sogar prognostizierte Verkehrszuwächse von mehr als den 50 Prozent, die Heinrich Frei genannt hat. Für städtische Regionen im öffentlichen Verkehr müssten wir mit 70, 80 Prozent rechnen, wenn wir die Kapazitäten ausschöpfen wollen und wenn wir uns bewusst sein wollen, dass in den Städten die Kapazität auf den Strassen gar nicht vorhanden und auch nicht mehr finanzierbar ist. Im dicht besiedelten Kanton Zürich haben wir gar keine Alternative zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs, und damit komme ich zum logisch für mich sehr unverständlichen Schluss der SVP, dann das Ganze zurückzuweisen und dann noch sybillinisch von einer Chance zu sprechen. Das ist irgendwie merkwürdiger als die Quadratur des Zirkels, was Sie da bringen.

Von der Raumplanung her gesehen ist ganz klar: Die Raumplanung, die das Verkehrsaufkommen beim ZVV beeinflusst, wird längst nicht mehr nur hier drinnen gemacht. Die wird auch in den Kantonen Aargau, Schwyz, Thurgau und Zug gemacht. Da nähme es mich wunder, wie Sie diese Raumplanung und diese Bestellungen an Leistungen des ZVV beeinflussen wollen; das ist nicht ganz einfach. Der Kanton Thurgau hat zum Beispiel Verlängerungen der S8 bestellt. Wenn die Leute dann wirklich im Thurgau aufs Auto verzichten, ist es gut so, dann ist es auch für den Kanton Zürich so.

Es ist durchaus auch richtig, wenn die SVP sagt, in gewissen Punkten müssten ausgetretene Pfade vielleicht neu beschriftet werden. Aber auch da kommen Sie mit dem Rückweisungsantrag ganz sicher nicht zum Ziel, sondern da müssen Sie mit ganz gezielten Fragen, die Sie dem ZVV stellen – und da müssen Sie halt vielleicht auch das System zuerst genauer analysieren und nicht pauschal zurückweisen –, mit solchen Fragen können Sie vielleicht den ZVV zu innovativeren Lösungen bewegen, aber ganz sicher nicht mit einer Rückweisung.

Lehnen Sie diese ab. Danke.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Lorenz Habicher hat mich herausgefordert. Sein Vorwurf ist ungeheuerlich: Die KEVU bewege sich nicht, sei nicht bereit zu diskutieren, verstaubt, mutlos. Lorenz Habicher, wir hatten Visionen in der Richtplandebatte. Lesen Sie einmal die Leitlinien! Wer hat sich dagegen gesträubt? Wir hatten S-Bahn-Visionen, wir haben sie andiskutiert. Wer hat sich dagegen gesträubt? Ich habe vorhin im Eintreten vier mögliche Visionen dargestellt – auch finanzpolitischer Art –, das haben wir alles schon andiskutiert, auch in der KEVU und möglicherweise in andern Diskussionen. Wer hat jeweils Sturheit bewiesen? Wer war verstaubt? Also bitte hören Sie auf mit Vorwürfen an die KEVU, indirekt auch an die Präsidentin Sabine Ziegler, an Regierungsrätin Rita Fuhrer und an den ZVV, man würde sich nicht bewegen.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 110 : 53 Stimmen, den Rückweisungsantrag von Heinrich Frei abzulehnen.**

*Die Beratungen werden unterbrochen.*

***Erklärung der EVP-Fraktion zur geplanten Übernahme der Swiss durch die Lufthansa***

*Thomas Weibel (GLP, Horgen):* Erlauben Sie mir zuerst eine Vorbe-merkung, um meiner Enttäuschung Ausdruck zu geben, dass die SVP nicht in das Agreement eingebunden werden konnte, heute nicht zur Swiss zu sprechen. Ich verlese nun eine Erklärung der EVP-Fraktion.

Wie den Medien zu entnehmen ist, soll die Übernahme der Swiss durch die Lufthansa kurz vor dem Abschluss stehen. Die Fraktion der EVP mit EDU und Grünliberalen begrüsst diese Entwicklung. Die EVP erwartet Verhandlungsergebnisse, welche nachhaltig das Label Swiss und die Langstreckenverbindungen für Zürich und damit möglichst viele Arbeitsplätze sichern. Mit der Übernahme wird die deutsche Fluggesellschaft zum grössten Carrier auf dem Flughafen Zürich werden. Auf Grund der neuen Situation ist auch der Zürcher Regierungsrat gefordert, sich einzuschalten. Mit Deutschland ist der Staatsvertrag neu zu verhandeln. Das Ziel heisst zurück zum Regime vor der einseitigen deutschen Verordnung, nämlich: In der Regel Nordausrichtung und nur ausnahmsweise Süd- und Ostanflüge, mindestens acht Stunden Nacht-ruhe für Süddeutschland und die Schweiz, Verzicht auf die für die Schweiz diskriminierende Wochenendregelung und zusätzlich eine Plafonierung auf maximal 320'000 Flugbewegungen. Damit erhält die Bevölkerung von Deutschland und der Schweiz endlich eine verbindliche Limite zur Sicherung der Lebensqualität und unseres Wirtschaftsstandortes.

Ausserhalb der Fraktionserklärung ist aus grünliberaler Sicht zu ergänzen: Es ist äusserst schade, dass mehrere Milliarden Franken, davon auch 300 Millionen Franken Zürcher Steuergelder vernichtet worden sind. (*Unruhe auf der rechten Ratsseite.*) Ein Fehler, den zu begehen wir immer bekämpften. Man hat in den Markt eingegriffen und dadurch unnötigerweise den Todeskampf der Swissair-Nachfolgegesellschaft künstlich verlängert. Wie wir heute wissen, war dies eine teuersten und sinnlosesten Struktur- und Arbeitsbeschaffungsmassnahmen der letzten Jahrzehnte.

### ***Erklärung der SVP-Fraktion zur geplanten Integration der Swiss in die Lufthansa***

*Alfred Heer (SVP, Zürich):* Thomas Weibel, ich möchte Sie nur daran erinnern, dass die EVP, für die Sie ja die Fraktionserklärung verlesen haben, den 300 Millionen Franken zugestimmt hat.

Das gemeinsame Engagement von Politik und Wirtschaft zu Gunsten der neuen nationalen Fluggesellschaft Swiss hat mittlerweile Milliarden von Volksvermögen vernichtet. Was den privat bezahlten Anteil betrifft, ist es an den Firmen und Banken, die von ihnen verbrannten Summen gegenüber den Aktionären zu rechtfertigen. Bezüglich der

Steuermittel, die den Bürgern entzogen worden sind, wäre es allerdings an den Politikern, sich heute für den damaligen Mitteleinsatz zu erklären, denn die verfehlte 26/26/82-Konzeption orientierte sich zu keinem Zeitpunkt an den Bedürfnissen des Marktes. Sie war das Ergebnis eines Politdiktates. Seltsamerweise vernehmen wir gerade von jenen Personen, die im turbulenten Herbst 2001 am lautesten von Verantwortung gesprochen haben, heute kaum mehr ein Wort.

Bundes- und Regierungsrat haben ihr Swiss-Engagement vorwiegend mit der Verkehrs- und Beschäftigungspolitik begründet. Dabei war schon damals klar, dass die Verkehrsanbindung unseres Landes von einem funktionierenden Flughafen, nicht aber von einer steuergeldsubventionierten, aufgeblasenen Fluggesellschaft abhängt. Wenn die Schweizer fliegen wollen, stellt ihnen der freie Markt das entsprechende Flugzeugangebot jederzeit zur Verfügung. Und was den Erhalt von Arbeitsplätzen angeht, sind wir mittlerweile bald da, wo wir beim Zusammenbruch gewesen wären; nur sind wir heute einige Milliarden ärmer. Das teuerste Beschäftigungsprogramm aller Zeiten erwies sich als Riesenflop. Dabei war es keineswegs so, dass damals keine Alternative vorhanden gewesen wäre, nur wollte die Politik auf das Angebot der Wirtschaft zur Bildung einer drastisch reduzierten privaten Gesellschaft nicht eintreten. Vor allem die Linke befand sich ob der Aussicht, endlich einmal das Primat der Politik gegen die Wirtschaft durchzusetzen, in einem wahren Begeisterungstaumel.

Die zu gründende Swiss wurde vor etwas über drei Jahren der Zürcher Stimmbevölkerung, welche über den 300-Millionen-Kredit zu befinden hatte, mit folgenden drei Hauptargumenten verkauft:

Erstens: Beste Kapitalisierung aller Airlines. Zusätzlich sei noch das Geld für die Überbrückung der ersten Jahre dabei. Zweitens: Sie werde eine hervorragende Kostenstruktur haben, besser als alle anderen europäischen Airlines. Drittens: Die dritte Stärke sei die Allianzfähigkeit. Eine Airline mit dieser Kostenstruktur, die etwas biete, werde Allianzpartner finden. Man sei im Moment im Gespräch und man sei überzeugt, dass man hier gute Lösungen für die Zukunft fände.

Diese drei meist genannten Argumente haben sich mittlerweile als vollkommene Fehleinschätzung erwiesen. Wir wissen heute, dass es nicht nur Stimmen aus der SVP waren, welche vor dem Swiss-Debakel warnten. Namhafte Fachleute der Luftfahrtindustrie haben sich äusserst skeptisch zur grössenwahnsinnigen Gründung der Swiss geäußert.

Heute nun, drei Jahre nach der Gründung und einigen verschleuderten Milliarden, muss sich die Swiss an den Hals des deutschen Kranichs werfen. Die Kostenstruktur war von Anfang an zu hoch, was der stete Abbau von Flugverbindungen und Personal bewiesen hat. Die beste Kapitalisierung aller Airlines der Welt ist nach nur drei Jahren faktisch Geschichte. Was die Allianzfähigkeit betrifft, so soll diese offenbar mit heutigem Tage mit der angestrebten Integration in die Lufthansa enden. Die Realität hat mittlerweile die damaligen Fantasien eingeholt.

Der Verwaltungsrat der Swiss hat zu entscheiden, ob es sich bei der Lufthansa um die richtige Gesellschaft handelt. Zentral ist für die Schweiz die Luftverkehrsanbindung, nicht die Fluggesellschaft, die diese sicherstellt. Sollte die Lufthansa die Swiss tatsächlich übernehmen, muss die Schweiz erreichen, dass die einseitige deutsche Verordnung gegen den Zürcher Flughafen aufgehoben wird und das alte Flugregime vor 2001 wieder hergestellt wird. Zudem wird sich die SVP dafür einsetzen, dass auf schweizerischer Seite nicht wieder dieselben Leute – also in erster Linie Bundesrat Moritz Leuenberger – verhandeln, die für das frühere Versagen verantwortlich sind.

### ***Erklärung der CVP-Fraktion zur geplanten Übernahme der Swiss durch die Lufthansa***

*Lucius Dürri (CVP, Zürich):* Ich habe eine rein formelle Fraktionserklärung.

Dass die Swiss und ihre Übernahme ein Thema für diesen Rat sind, ist auf Grund unserer Erfahrungen, auf Grund der Tatsache, dass der Hub Zürich wichtig ist für den Standort Zürich, unbestritten. Was wir aber brauchen, sind Fakten, die heute noch nicht vorliegen. Es macht keinen Sinn, wenn wir heute improvisiert aus dem Bauch heraus irgendwelche Überlegungen anstellen, sondern wir wollen wissen, was der Regierung heute – und heute ist ja, glaube ich, gemäss Zeitung dieses Gespräch – an Fakten übergeben wird. Was sind die Auswirkungen dieser Übernahme auf den Kanton Zürich? Das interessiert uns, das wollen wir wissen, das wollen wir auch hier verhandeln.

Ich schlage namens meiner Fraktion vor, dass wir nächsten Montag hier eine geordnete Debatte darüber abhalten. Ich bitte auch Regierungsrätin Rita Fuhrer, dass sie oder ihre Stellvertretung hier anwesend sein wird. Es ist ein wichtiges Thema. Wir wollen es rechtzeitig diskutieren und nicht zu spät, aber in Kenntnis der Fakten.

7116

Ich bitte die andern Fraktionen, ein Gleiches zu tun und am nächsten Montag diese Debatte hier stattfinden zu lassen. Danke.

***Erklärung der SP-Fraktion zur geplanten Übernahme der Swiss durch die Lufthansa***

*Dorothee Jaun (SP, Fällanden):* Namens der SP Folgendes: Auch uns wäre es lieber gewesen, zur Übernahme der Swiss durch die Lufthansa dann Stellung zu nehmen, wenn wir die Details kennen; es wäre auch seriöser und mir damit lieber gewesen. Man kann aber heute vier Dinge feststellen:

Hätten wir die Swiss damals fallen lassen, hätten wir keine Verhandlungsposition gehabt, um heute noch etwas auszuhandeln. Dann würden andere Fluggesellschaften den Hub Zürich möglicherweise ohne Direktverbindungen anfliegen. Zweitens: Wenn wir die Swissair damals fallen gelassen hätten, gäbe es den Namen Swiss heute nicht mehr. (*Unruhe auf der rechten Ratsseite.*) Drittens: Hätten wir die Swiss damals fallen gelassen, wären 25'000 Arbeitsplätze auf einen Schlag verloren gegangen. So konnte nur ein moderater und langsamer Abbau erfolgen, der wirtschaftsverträglich ist. Viertens: Die grössere Vernichtung von Steuergeldern als diese Investition in die Swiss war der Flughafenausbau, in den 800 Millionen Franken Steuergeldern investiert worden sind.

Und, um mit Alfred Heer zu sprechen, der damals diesen Ausbau auch mit der SVP vehement befürwortet hat: Die Realität hat die damaligen Fantasien eingeholt.

***Erklärung der Grünen Fraktion zur geplanten Übernahme der Swiss durch die Lufthansa***

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Zuerst zur Klärung: Es waren die Grünen, welche die Kampagne gegen den 300-Millionen-Kredit geführt haben und dafür breitflächig belächelt wurden. Die SVP hat sich da doch eher zurückgehalten. (*Heiterkeit.*)

Wir stellen fest: Zwei Milliarden Franken wurden in die Luft verpufft. Es wurden keine Perspektiven geschaffen, welche zukunftsfähig sind, welche beschäftigungswirksam sind. Wir erwarten vom Regierungsrat und vom Bundesrat, das Angebot seriös zu prüfen und darauf einzugehen. Wir erwarten aber auch vom Regierungsrat und vom Bundesrat, dass die Eckwerte des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt überprüft werden. Und wir fordern vom Regierungsrat, dass das Objektblatt Flughafen im Teilrichtplan zu stornieren ist, bis wir wissen, bis wir Klarheit haben, welche Dimension ein künftiger Landesflughafen haben wird.

***Persönliche Erklärung von Lukas Briner, Uster, zur geplanten Übernahme der Swiss durch die Lufthansa***

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Ich war damals beruflich involviert und betone hier: Die Gründung der Swiss war damals nötig und unausweichlich. Der Flughafen Zürich war in seiner Existenz bedroht. Es ging um seine volkswirtschaftliche Funktion ebenso wie um seine Funktion als Arbeitgeber. Wichtige Betriebsteile gehörten damals der Swissair. Der Flughafen hätte niemals die Kraft gehabt, sie zu erwerben, wäre ihm sein wichtigster Partner und Kunde abhanden gekommen. Unsere extrem exportorientierte Wirtschaft war und ist auf einen reichhaltigen Flugplan angewiesen, insbesondere auf Direktverbindungen nach Übersee. Diese Verbindungen wären recht eigentlich zusammengebrochen, weil die Landerechte in Übersee, die es auf Grund von Staatsverträgen immer noch braucht, nur durch eine schweizerische Gesellschaft wahrgenommen werden konnten und können. Angesichts der Wertschöpfung des Flughafens – man kann das ausrechnen, das sind keine Spekulationen – hat sich das Engagement bereits mehr als gelohnt. Volkswirtschaftlich kann von einer Vernichtung von Geldern überhaupt keine Rede sein; es wurden mehr Gelder generiert als ausgegeben.

Die Übernahme durch die Lufthansa ist eine Option, die durchaus erfreuliche Perspektiven haben kann. Es wird aber, wie gesagt wurde, hart zu verhandeln sein. Dazu gehört bestimmt auch die Nordausrichtung, keinesfalls aber eine Plafonierung, weil man sonst der Lufthansa jede Aussicht, hier wirklich Geld zu verdienen, verbauen würde. Danke.

*Fortsetzung der Beratungen*

*Detailberatung*

*Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr*

*1. a) und b)*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*c)*

***Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Ernst Brunner, Heinrich Frei, Hanspeter Haug, Luzius Rüegg:***

*c) Die Kundenzufriedenheit soll ab Jahr 2007 mindestens 75 Punkte betragen. Mehrkosten, um dieses Niveau zu halten, müssen vom Kantonsrat bewilligt werden.*

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU:* In diesem Punkt wird über die Kundenzufriedenheit gesprochen. Die Kundenzufriedenheit soll laut Minderheitsantrag auf 75 Punkte gesenkt werden. Wie wir schon in der Eintretensdebatte gehört haben, ist die Kundenzufriedenheit ein Indikator, welcher sich aus mehreren Faktoren zusammensetzt, darunter Pünktlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit. Schauen wir den Rückweisungsantrag an, der vorher gestellt worden ist, dann sind es gerade diese Punkte, die von der SVP verlangt werden. Eine Senkung der Kundenzufriedenheit würde einen Abbau an Sicherheit, Sauberkeit und Pünktlichkeit bedeuten.

Die KEVU hat diesen Punkt angeschaut und gemerkt, dass es sich hier um einen Widerspruch handelt. Die KEVU begrüsst die gute Arbeit des ZVV und begrüsst den Ehrgeiz, dass er selber in einer Zeit des Sparens die Kundenzufriedenheit auf 77 Punkte steigern und halten will. Nochmals: Es handelt sich nicht um eine Note sechs für den ZVV. Es handelt sich um ein Verkehrssystem, welches Pünktlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit auf ein reales Mass steigern will, damit die Fahrgäste auch bleiben, damit auch neue Fahrgäste gewonnen werden, damit die wunderbare Lösung des integrierten Verkehrssystems à la ZVV weit über die Grenze des Kantons Zürich geht, damit weiterhin der Standort Zürich sein Triple A halten kann und der Kanton Zürich weiterhin ein wichtiger Standort für die Wirtschaft bleibt.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Die Aussage der Kommissionspräsidentin Sabine Ziegler, wir wollten irgendetwas senken, stimmt so nicht. Wir haben nie verlangt, die Kundenzufriedenheit sei zu senken. Wir

haben nie verlangt, auf irgendeinen Rückschritt zu kommen. Die 77 Punkte stammen aus der Vorlage, die wir vor zwei Jahren beraten haben, und das ist auch richtig so. Was wir wollen, ist etwas ganz anderes.

Die Kundenzufriedenheit umfasst eine Vielzahl von Punkten und wird in der Regel alle zwei Jahre erhoben. Wichtige Punkte sind dabei Sicherheit und Sauberkeit, aber auch weitere wie Fahrgastinformation, Zugang zum und Abstimmung des Angebotes. Preis sowie Pünktlichkeit et cetera spielen natürlich auch eine Rolle. Nun, in den vergangenen Jahren konnte der ZVV die Kundenzufriedenheit kontinuierlich steigern, zum Teil auch durch Wünsche und Anträge dieses Rates. Der Wunsch für 77 Punkte stammte ja auch aus diesem Rat. Dabei setzten wir die zu erreichende Kundenzufriedenheit in Punkten fest und der ZVV hatte das Nötige zu unternehmen, um diese Vorgabe zu erreichen. Wir setzen die Messlatte, an der sich die Unternehmen und Mitarbeitenden des ÖV zu messen haben und zahlen die dafür anfallenden Kosten. Mit diesem Antrag ändern wir für den ZVV den Blickwinkel. Nicht mehr eine bestimmte zu erreichende Marke ist das Ziel, sondern ein Minimum von 75 Punkten muss erreicht werden. Der ZVV darf und soll besser abschneiden. Die Unternehmen im ZVV dürfen und können sich immer noch bestimmte Ziele in Punkten setzen, müssen aber zwingend ihren Beitrag zur Erreichung der minimalen 75 Punkte leisten. Gerhard Fischer, mit diesem Antrag greifen wir in keinster Weise ins operative Geschäft ein.

Der ZVV bewegt sich in der Kundenzufriedenheit auf Top-Niveau und jegliche Steigerung auf diesem Niveau fordert grössere Anstrengungen und Aufwendungen. Und diese wollen bezahlt sein. Der Ausbau des Netzes mit Bahn 2000, Durchgangsbahnhof, dritte Teilergänzung, Nachtnetz et cetera und die Ansprüche der Kunden an den ZVV wachsen stetig. In diesem immer komplexeren Umfeld die Kundenzufriedenheit über dem angestrebten Minimum zu halten, wird schon schwierig werden. Damit nicht zusätzlich Kosten anfallen, nur um die Kundenzufriedenheit ein oder zwei Punkte zu steigern, schlagen wir neu diese minimale Hürde vor. Wir wollen also nicht ein Ziel, das «maximal so viel» heisst, sondern wir sagen, 75 Prozent minimal müssen zwingend erreicht werden. Der ZVV muss diese 75 Punkte mit den bestehenden finanziellen Mitteln meistern, die Kostenunterdeckung darf nicht weiter anwachsen.

Wenn Sie den Minderheitsantrag unterstützen, stellen Sie zwei Dinge sicher. Erstens: Die Kundenzufriedenheit nimmt nicht ab, sondern sie bleibt auf Topniveau. Und zweitens: Falls es durch irgendwelche Umstände dazu kommt, dass sie auf 75 Punkte oder weniger absinken würde, dann müssen Mehrkosten, die für das Halten dieses Niveaus nötig sind, dem Kantonsrat vorgelegt und von ihm bewilligt werden. Ich glaube, das ist eine gute Lösung: Mindestens 75 Punkte als Hürde; besser zu sein, schadet nichts. Danke für die Unterstützung des Minderheitsantrages.

*Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht):* Attraktivität des Zürcher Verkehrsverbunds, Kundenzufriedenheit; das ist ein ganz wesentlicher Faktor, den wir als Grüne natürlich so hoch wie möglich haben möchten. Die Möglichkeit, hier zirka nach der 80–20-Regel 80 Prozent Zufriedenheit zu erreichen, wäre eine gute Zielgrösse, und wir sind in diesem Bereich. Diese 77 Prozent sind natürlich eine Grösse, die wir jetzt erreicht haben. Mit solchen Umfragen machen Sie sicher keine Punktlandungen auf irgendeinem Wert, sondern es ist gut, wenn wir in diesem Bereich bleiben, wenn wir ihn halten oder vielleicht sogar noch etwas steigern können.

Ermöglichen Sie dies dem ZVV, ermöglichen Sie, dass er hier dranbleibt, und weisen Sie diesen Minderheitsantrag zurück!

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Wir befassen uns mit der Kundenzufriedenheit natürlich nicht aus irgendwelchen esoterischen Gründen, sondern es geht um diesen Faktor im Zusammenhang mit den Sparmassnahmen, die die SVP dem ZVV auferlegen möchte. Wir wissen – und das wurde uns in der KEVU präsentiert –, wovon die Kundenzufriedenheit hauptsächlich abhängt. Sie hängt ab vom Angebot; dazu gehört zum Beispiel der Fahrplan, dazu gehören die so genannten Gefässe und es gehört der Komfort dazu. Sie hängt ab von den Preisen, sie hängt ab vom Personal und natürlich auch von der Sicherheit. Aber interessanterweise stehen die Sicherheit und der Vandalismus nicht dermassen hoch in dieser Rangliste, wie man das auf Grund des jeweiligen Medienechos, wenn ein Vorfall in diesem Gebiet passiert, erwarten müsste.

Der ZVV legt seine Prioritäten auf drei Punkte im Zusammenhang mit der Kundenzufriedenheit. Er will das integrierte Verkehrsmanagement verbessern; das hat mit der Pünktlichkeit, mit dem Fahrplan zu tun. Er

will die Information verbessern, um die Reklamationen zum Beispiel sehr kundenfreundlich abzuwickeln und zu beantworten, und er will im Bereich Sicherheit, Sauberkeit und Vandalismus eine Priorität legen. Die beiden Ranglisten stimmen nicht ganz überein, sind aber unserer Meinung nach gerechtfertigt, denn im Bereich Sicherheit kann sich die Kundenzufriedenheit sehr rasch verschlechtern; es braucht dazu nur einige bedauerliche Vorfälle. Die SP-Fraktion unterstützt deshalb auch diesen Punkt. Wir haben dafür gekämpft, dass die Zugsbegleitung am Abend wieder eingeführt wird, wir sind dafür, dass unter strengen datenschützerischen Auflagen dort, wo es unerlässlich ist für das Sicherheitsgefühl der Passagiere, auch eine Videoüberwachung eingesetzt werden kann.

Es ist nun aber eine Illusion zu glauben, dass nahtlos gespart wird, wenn bei der Kundenzufriedenheit die Ziele tiefer gesetzt werden. Es handelt sich ganz offensichtlich um sehr langfristige Projekte. Das Management einer Verkehrsunternehmung macht man nicht rasch am Sonntag auf Grund eines Medienberichtes, sondern man legt es auf sehr langfristige Ziele an. Es müssen Verträge mit den Verkehrsunternehmungen geschrieben werden in diesem Bereich, es müssen Schulungen stattfinden, es müssen Investitionen getätigt werden. Zusätzlich wäre es unserer Meinung nach nicht nur eine Illusion, so ein Ziel stark zu verändern und dadurch zu sparen, sondern – selbst wenn man sparen könnte – wäre es unserer Meinung nach Sparen am falschen Ort. Denken wir doch auch ein bisschen wettbewerbsorientiert. Der Verkehrsmarkt besteht nicht nur aus dem öffentlichen Verkehr und den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern, die ihn finanzieren helfen, sondern er besteht auch aus der Konkurrenz Auto. Und das persönliche, private Fahrzeug wird ja immer mehr zur Verlängerung des eigenen Wohnzimmers und der eigenen Stube, des eigenen Schlafzimmers, des eigenen Büros und der öffentliche Verkehr muss in diesem Bereich wenigstens zu einem ganz kleinen Teil mithalten können. Als Sardinienbüchse kann er hier keinen Blumentopf gewinnen, um ein sehr schönes Bild zu kreieren. Diese Konkurrenz muss ernst genommen werden, der ÖV muss deshalb sehr hohe Qualitätsziele erreichen können.

Die SP-Fraktion teilt diese Strategie voll und ganz. Wir bitten daher, den Minderheitsantrag der SVP abzulehnen.

*Abstimmung*

**Der Minderheitsantrag Lorenz Habicher wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 107 : 49 Stimmen ab.**

d)

***Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Ernst Brunner, Heinrich Frei, Hanspeter Haug, Luzius Rüegg:***

*d) Die Kostenunterdeckung darf den Betrag von 303,5 Mio. Franken (VA 2004) nicht übersteigen. Ein erhöhter Mittelbedarf muss durch Effizienzsteigerungen, Synergien oder einen Massnahmenplan erbracht werden.*

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU:* Der Minderheitsantrag, welcher hier vorliegt, wurde von der KEVU mit zehn zu fünf Stimmen abgelehnt. Es handelt sich bei diesem Punkt sozusagen um eine Plafonierung der Aufgaben. Wie ich in meinem Eintretensvotum festgehalten habe, sehen wir, dass diese 303,5 Millionen Franken nicht ausreichen, um die diversen vorliegenden Anliegen betreffend Verkehrsinfrastrukturen zu bauen. Was würde jetzt eine Senkung oder Plafonierung bewirken? Es würde bewirken, dass wir eine Ausdünnung des Fahrplans hätten, also sozusagen konträr zur Ausgangslage, die eigentlich eine Verdichtung bringen sollte. Es würde heissen, dass wir ganze Regionen abschneiden müssten. Hier haben die Antragsteller aber den Mut nicht zu sagen, welche Region nicht mehr anzufahren ist durch Bus, Tram oder auch Bahn. Deshalb ist es auch schwierig nachzuvollziehen, wie man das machen kann. Man setzt auf das Ziel «Synergienutzung» oder auf das Argument der Effizienzsteigerung. Diese wirtschaftlichen Begriffe sind dem ZVV längst bekannt. Es gibt keine weiteren höheren Spareffekte durch Synergiennutzung oder durch Effizienzsteigerung. Diese beiden Worte, die durch den ZVV schon längstens in Taten umgesetzt worden sind, konnten wir anhand der diversen Einfragerunden des Voranschlags in der Subkommission der KEVU prüfen und es gibt keine Luft mehr, die man auspressen kann, um einen Plafonds begründen zu können. Es wäre aber interessant, wenn es auch hier einen mutigen Vorschlag gäbe, wie und wo man den Fahrplan aus-

dünnen, wie und wo man eine Region nicht mehr anfahren und welches Rollmaterial man nicht mehr bestellen sollte.

Die Mehrheit der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt lehnt diesen Antrag ab, weil sie meint, ein starkes Rückgrat für den Wirtschaftsraum Zürich sei notwendig.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Dieser Antrag dürfte nach dem Rückweisungsantrag die Knacknuss der ganzen Debatte darstellen. Wenns ums Geld, um die Finanzierung geht, dann scheiden sich bekanntlich die Geister. Der ZVV wirtschaftet im Rahmen unserer Vorgaben gut; dies anerkennen wir auch. Der ZVV konnte auch im Rahmen des Sanierungsprogramms 04 seinen nicht unbescheidenen Beitrag leisten; und dafür verdienen die Verantwortlichen Respekt. Nur dürfen wir uns nichts vormachen. Der ZVV produziert einen Kostenunterdeckungsgrad, ein happiges Betriebsdefizit, das der Staat, in diesem Fall Kanton und Gemeinden, zu je 50 Prozent tragen müssen, eine Kostenunterdeckung also, die wir bewilligen müssen und danach – ohne zu murren – auch zu bezahlen haben. Dieser Antrag ist also nichts anderes als eine Kostenbremse, ein Kostendach, das besagt «bis hierher und nicht weiter». Runde 300 Millionen Franken Kostenunterdeckung sind genug.

Jahr für Jahr bauen wir das Angebot des öffentlichen Verkehrs des ZVV weiter aus. Wir befriedigen Kundenwünsche und schaffen neue Angebote, um die Mobilität der Gesellschaft sicherzustellen. Das Gebilde ZVV wird immer grösser und grösser, es erstreckt sich auch immer mehr in die Nachbarkantone. Diese müssen natürlich auch ihren Anteil beisteuern, was hier und heute nicht zur Debatte steht. Wir bauen also das Unternehmen ZVV weiter aus und freuen uns darüber, bis wir die Abrechnung, die Kosten für unser Treiben sehen. Mit jedem weiteren Ausbau wird die Kostenunterdeckung grösser und – nennen wir es beim Namen – die Defizitgarantie des Staates wächst unaufhaltsam. Dafür kann und sollte es auch anders gehen. Ein Angebotsausbau sollte mehr Erträge generieren und somit die Kostenunterdeckung vermindern und nicht wie in unserem Beispiel die Finanzlast stetig vergrössern. Verstehen Sie mich richtig, wir wollen nichts abwürgen oder verhindern, aber ein Ausbau des Angebotes soll wirtschaftlich und finanziell eine Verbesserung darstellen und nicht, wie beschrieben, eine Verschlechterung. Sie erinnern mich fatal an ein anderes Unternehmen,

das auch immer grösser wurde, bis niemand mehr wusste, was überhaupt rentabel und was defizitär im Netz betrieben wird. Entschuldigen Sie, wenn ich den Namen SAirGroup hier nenne. Parallelen bestehen und der ZVV hat einzig den Vor-, für uns Nachteil, dem Staat, dem Kanton und den Gemeinden das Geld aus der Tasche zu ziehen. Und denken Sie daran, auch die Swissair fanden alle gut, bis gesehen wurde, was das Ganze kostet.

Darum unterstützen Sie diesen Minderheitsantrag, bevor wir uns unseren ZVV nicht mehr leisten können.

*Marcel Burlet (SP, Regensdorf):* Wir alle wissen es doch, auch der öffentliche Verkehr musste und muss seinen Gürtel enger schnallen. Der ZVV ist gezwungen, jedes Jahr mehrere Millionen Franken abzubauen, auch im Sparauftrag. Wir haben Kapazitätsengpässe, wir haben starke Beanspruchung des Rollmaterials, Verzögerung in der Auslieferung, kein rosiges Bild. Aber was soll in dieser Situation dieser Minderheitsantrag 1. d)?

Das ZVV-Angebot wird doch nur dort ausgebaut, wo Kapazitätsprobleme auftreten oder sich abzeichnen. Es ist kein Wunschbedarf, sondern das Allernotwendigste. Trotzdem will die SVP-Minderheit einen neuen Kostendeckel. Dann sagen Sie doch heute ganz klar – hier, an dieser Stelle und vor aller Öffentlichkeit, wo Sie denn die Angebotsausbauten der dritten Teilergänzung nicht finanzieren wollen, welche Angebotsausbauten Sie streichen wollen! Mir ist klar, die SVP will dem ZVV ganz klar eine Zwangsjacke anlegen. Sie will die unternehmerische Freiheit einschränken. Wir von der SP und auch die Mehrheit der Kommission verstehen diese Haltung nicht. Damals, bei der dritten Teilergänzung im November 2003, hatten wir noch keine solchen unverständlichen Minderheitsanträge.

Die Volksabstimmungen zum ÖV und zum Beispiel auch zu der Glattalbahn – das wissen Sie, aber ich möchte es der SVP nochmals ins Stammbuch schreiben – haben immer grosse, sehr komfortable Zustimmung des Zürcher Volkes gefunden. Die SVP ist eine schlechte Verliererin. Mir erscheint dieses Verhalten als eine Art Geiselhaft, Trotzhaltung und Achtungsstellung; sie ist unbegreiflich und entbehrt jeder Logik gegenüber dem ZVV. Was wollen Sie denn noch mehr? Fantastisch sind doch die Zuwachsraten nicht nur im Nachtangebot. Dieser Erfolg des ZVV kommt ja nicht von ungefähr. Und was den

Minderheitsantragsstellern noch ins Stammbuch geschrieben sei, zum zweiten Mal: Wir hofften damals bei der dritten Teilergänzung, dass nicht die gleichen Verzögerungen eintreten werden wie bei der zweiten. Es braucht die Erweiterung der Infrastruktur, das wissen Sie. Strecken- und Bahnhofsausbauten sind in verschiedenen Regionen nötig, dringend nötig. Durch den Erfolg dieses öffentlichen Verkehrssystems kommt es aber zunehmend auf verschiedenen Strecken zu Kapazitätsengpässen.

Zur Behebung der bekannten Engpässe auf S-Netz wäre eine raschere Gangart nötig, doch wir alle kennen die übergeordneten finanziellen Hindernisse struktureller Art. Dass hier eine Minderheit der KEVU aktiv und zusätzlich Verhinderungspolitik betreibt, zeigen dieser Minderheitsantrag und auch der Eventualminderheitsantrag. Stimmen Sie dem Mehrheitsantrag der KEVU zu und lehnen Sie zusammen mit der SP beide Minderheitsanträge klar ab! Danke.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Dieser Antrag nimmt eigentlich das Geschäft Rahmenkredit, also das folgende Geschäft, vorweg. Wenn diesem Minderheitsantrag zugestimmt würde und gleichzeitig dem nachfolgenden Rahmenkredit, dann hätte Ratspräsidentin Emy Lalli ein echtes Problem. Die CVP wird beide Male richtig stimmen, ich hoffe das aber auch von der FDP.

Die SVP kommt da mit einem so genannten Sparantrag, der nichts anderes ist als ein «Sparwolf im Schafspelz». Den weit höheren Rahmenkredit von 325 Millionen Franken pro Jahr haben nämlich Beschlüsse des Parlaments oder des Volkes ausgelöst; das Volk zum Beispiel durch sein Ja zur Glattalbahn, der Kantonsrat zum Beispiel durch das Ja zur dritten Teilergänzung.

Ein schöner Teil der leichten Erhöhung des Rahmenkredites sind höhere Kapitalkosten für Investitionen, die sich erst später voll auszahlen werden. Dieser höhere Rahmenkredit darf auch in Relation zur Nachfragesteigerung gesetzt werden, eine Steigerung von zuweilen bis fast 10 Prozent mehr Fahrgästen pro Jahr bei fast gleich bleibender Kostenunterdeckung. Das ist effizient, Lorenz Habicher. An Stelle von Visionen werden nun Effizienz, Synergien und ein Massnahmenplan vorgeschlagen, recht originelle Titel mit der Standfestigkeit etwa eines Pingpongballs. Ich bitte Sie, diese Titel aber auszudeutschen.

Wenn der Sparwolf seinen Schafspelz verliert, erkennt man seine brutalen Konturen, nämlich Verzicht auf die dritte Teilergänzung, Konzentration der Mittel nur auf die nachfragestarken Strecken, also Linien mit hoher Wirtschaftlichkeit, das heisst, Konzentration auf Gebiete mit hoher Dichte und Rückzug aus der Fläche. Das ist die Wahrheit, die brutale Wahrheit. Abbau also von Leistungen auf dem Land, Abbau ausgerechnet in SVP-Gebieten. Konkret müssten zuerst die stündlichen Fahrpläne einiger Postautolinien ausgedünnt werden. Ob das die SVP-Gemeinden akzeptieren würden, frage ich mich. Ausserdem wäre der Spareffekt dabei nicht so gross. Der unverhüllte Sparwolf müsste auch den neuen, gültigen, dichten Fahrplan wieder rückgängig machen. Wollen Sie das tatsächlich?

*Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht):* Es ist selbstverständlich unsere grüne Einschätzung, dass das hier völlig am falschen Ort gespart wäre. Ich möchte nicht alles wiederholen, aber ein solcher Beschneidungsmechanismus wäre auch volkswirtschaftlich vollkommen fatal und würde den Handlungsspielraum in völlig unzweckmässiger Weise einschränken. Lehnen Sie diesen Minderheitsantrag ab!

*Regierungsrätin Rita Fuhrer:* Von 1996 bis 2004 hat der ZVV sein Angebot an Zugkilometern um 10 Prozent ausgebaut, dies ohne Tarifierhöhungen, vor allem finanziert durch Effizienzsteigerungen. Dass der ÖV sparen kann, hat er in den letzten zehn Jahren bewiesen und er beweist es auch mit dieser Vorlage. Aber die Anstrengungen des ZVV und der Verkehrsunternehmen vermögen die zusätzlichen Kosten für die beschlossenen – und ich betone das noch einmal: für die auch hier im Rat beschlossenen Angebotsausbauten und für die Mehraufwendungen durch die NFA, denn die NFA bedeutet auch Mehrkosten, nicht mehr allein zu decken. Es braucht ein weiteres Engagement der öffentlichen Hand. Die finanziellen Entwicklungen sind auch das Abbild des Angebotsausbaus und ohne diese Ausbauten und ohne die Berücksichtigung der Mehrbelastung aus der NFA würde die Kostenunterdeckung real selbstverständlich stabilisiert werden. In der Finanzplanung sind bereits grosse Effizienzsteigerungen als Zielvereinbarungen eingerechnet. Die Tarife werden angehoben, sollen regelmässig angehoben werden. Der Spielraum für eine Reduktion der Kostenunterdeckung durch noch einmal zusätzliche Effizienzsteigerungen und Tarifierhöhungen

dürfte jetzt beschränkt sein. Der ZVV ist seit Jahren bestrebt, diesen auszuschöpfen. Eine Stabilisierung der Kostenunterdeckung bis 2010 würde zwingend erfordern, dass die Leistungsziele ganz drastisch – nicht nur ein wenig, sondern ganz drastisch – angepasst würden. Da bei der vorgeschlagenen Formulierung nun die Kostenunterdeckung auch nicht an die Teuerung angepasst werden kann, müssten Angebotsreduktionen geprüft werden. Zudem müssen auch die Kosten für bestelltes, aber – weil die Angebote reduziert werden – nicht genutztes Rollmaterial irgendwie finanziert werden. Sie sehen also, ein Hin und Her bedeutet zusätzliche Probleme.

Ein spezielles Problem ist die NFA für den ZVV. Ab dem Jahr 2008 beträgt die Mehrbelastung aus der Neuverteilung der Ausgaben 26 Millionen Franken, das heisst, in diesem Umfang müssten ebenfalls Leistungen gegenüber heute reduziert werden.

Es ist dem Regierungsrat klar und das hat er auch mit einem Satz unter 1. d) festgehalten, dass der ZVV von Sparaufträgen im Rahmen der Sanierungsmassnahmen – schon im Jahr 2004 war das so und wird aber auch im Rahmen der Sanierungsmassnahmen 2006 so sein – nicht ausgenommen, das heisst also, dass er zu den Sparaufwendungen, die zu einem mittelfristigen Ausgleich im Kanton Zürich führen sollen, beitragen muss. Sie sehen also, hier wird der ZVV nicht anders behandelt als alle anderen staatlichen Aufgaben im Kanton Zürich auch. Ich bitte Sie deshalb um Verständnis und ich bitte Sie auch, den Auftrag der Regierung so zu beschliessen, wie er vorliegt und wie er in der Kommission auch mehrheitlich aufgenommen wurde. Vielen Dank.

#### *Abstimmung*

**Der Minderheitsantrag Lorenz Habicher wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt mit 104 : 47 Stimmen den Minderheitsantrag ab.**

#### ***Eventualminderheitsantrag Lorenz Habicher, Ernst Brunner, Heinrich Frei, Hanspeter Haug, Luzius Rüegg:***

*d) Die Kostenunterdeckung entwickelt sich teuerungsbereinigt im Rahmen der durch die Angebotsanpassungen erforderlichen zusätzlichen Mittel und die durch die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) entste-*

*henden Mehrbelastungen. Vorbehalten bleiben Massnahmen zum mittelfristigen Ausgleich der Laufenden Rechnung.*

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU:* Nur ganz kurz: Dieser Eventualantrag ist eigentlich der ursprüngliche Regierungsantrag. Die KEVU hat eine kleine Abänderung gemacht. Die Abänderung der Mehrheit der KEVU lautet, dass die Angebotsanpassungen gemäss Stossrichtung gemacht werden. Das heisst, die KEVU will hier aufzeigen, dass die Vorlage eine Einheit ist und dass nicht noch weitere zusätzliche Wünsche in diese Vorlage aufgenommen werden und gemäss Stossrichtung, die wir vielleicht anschliessend beraten werden, aufgenommen werden. Der Eventualminderheitsantrag von Lorenz Habicher will das nicht präzisiert und hierin könnte sogar per Zufall ein weiterer ÖV-Wunsch eingepfeffert werden, was wir natürlich nicht wollen, weil die Vorlage sozusagen eine effiziente, kostensparende Vorlage ist. Sie soll nur gemäss Stossrichtungen aufgelöst und so soll auch der Rahmenkredit begründet werden.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Da wir mit dem regierungsrätlichen Antrag ja eh keine Chance haben, ziehen wir diesen zurück.

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Der Eventualminderheitsantrag von Lorenz Habicher und Mitunterzeichnenden ist zurückgezogen.

## 2. Stossrichtungen

### a) 1.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

### 2.

#### *Abs. 1*

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Dieser Abschnitt wurde in zwei Teile aufgeteilt. Dazu liegen zwei Minderheitsanträge vor. Wir behandeln die Minderheitsanträge einzeln und stimmen getrennt darüber ab.

#### ***Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Ernst Brunner, Heinrich Frei, Hanspeter Haug, Luzius Rüegg:***

*2. Tram- und Stadtbahnen: Auf das Fahrplanjahr 2007 wird die Etappe Oerlikon–Auzelg der Glattalbahn in Betrieb genommen. Die zweite Etappe ist per Fahrplanjahr 2010 geplant.*

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU:* Dieser Antrag ist eigentlich ein sehr einfacher Antrag. Es geht um die Glattalbahn. Hier wird gewünscht, dass konkret eine Verschiebung der Bauetappe um ein Jahr für die zweite Etappe der Glattalbahn eingehalten wird, der Abschluss dieser Etappe also 2010 statt 2009 sein könnte.

Man meint mit diesem Antrag, dass es kostensparend sei. Leider ist es nicht so, denn die Verträge sind schon abgeschlossen, die Bauarbeiten haben schon angefangen und das wirtschaftlich stark prosperierende Gebiet der Glattalstadt benötigt dringend eine Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr. Wenn hier gemeint ist, dass eine Verschiebung einen Spareffekt haben sollte oder könnte, dann ist der Schuss leider hinten raus. Es wird eher ein Kostensteigerungsfaktor sein und ich bitte Sie alle inständig: Wir hatten eine Volksabstimmung, die ganz klar Ja zur Glattalbahn sagte. Hier drin sitzen auch gewählte Vertreterinnen und Vertreter einer Öffentlichkeit, die klar Ja zur Glattalbahn gesagt hat. Und hier geht es wirklich nur darum, dass man diese Glattalbahn zur richtigen Zeit fertig stellt.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Letzten Mittwoch hat der Regierungsrat die zweite Etappe beschlossen. Mit der Interpellationsantwort 455/2004 haben wir die notwendigen Informationen bekommen. Ich ziehe also diesen ersten Minderheitsantrag zurück.

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Lorenz Habicher hat den ersten Minderheitsantrag zurückgezogen. Somit kommen wir zum Teil zwei dieses Abschnittes.

2. Abs. 2

***Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Ernst Brunner, Heinrich Frei, Hanspeter Haug, Luzius Rüegg:***

*Die Tramnetzerweiterung Zürich West wird vorbehältlich der Vor- und Mitfinanzierung durch die Stadt Zürich verwirklicht. Die Kreditvorlagen werden rechtzeitig, auch in Anbetracht einer allfälligen Volksabstimmung, zur Entscheidung vorgelegt.*

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU:* Ich wünsche das Wort nur, wenn der Antrag nicht zurückgezogen wird. Ich weiss nicht,

ob es weitere Rückzüge gibt wegen der Problematik einer allfälligen Volksabstimmung. Es ist ja ganz klar, dass eine Volksabstimmung gemacht werden kann. Und die Kommission meint, dass man diesen Minderheitsantrag nicht stützen soll.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Wer von uns will solch wichtige Geschäfte dem Souverän, dem Volksentscheid entziehen? Wer von uns will selbstherrlich nicht einmal die nötige Zeitspanne für eine allfällige Volksabstimmung bei der Planung und der Realisierung dieser grossen ÖV-Vorhaben in Anbetracht ziehen?

Wenn Sie ein bisschen vorausschauend handeln, dann unterstützen Sie diesen Minderheitsantrag. Er räumt diesem Rat nämlich den nötigen zeitlichen Entscheidungsspielraum ein; denken Sie nur an das Stadionvorhaben in der Stadt Zürich! Ein bisschen mehr Zeit würde ungeahnte Spielräume und Verbesserungsmöglichkeiten bringen. Wir haben die Möglichkeit, hier und heute mit diesem Minderheitsantrag eine bessere Voraussetzung zur Entscheidungsfindung zu legen. Lassen Sie sich diese Möglichkeit nicht entgehen und jammern Sie nicht im Nachhinein über den Zeitdruck, unter welchem nötige Entscheide gefällt werden müssen. unterstützen Sie diesen Minderheitsantrag, auch wenn er von der SVP kommt, denn «plane in der Zeit, dann bekommst du Zeit in der Not».

*Esther Arnet (SP, Dietikon):* Es ist ja logisch, dass es Volksabstimmungen über Kreditvorlagen geben kann und dass man da auch die Zeit dafür braucht. Aber Sie können das ganze Gesetz über die politischen Rechte in diese Strategie reinschreiben; das gilt nämlich auch sowieso. Und dass es ein Referendum werden kann, dass es Volksabstimmungen geben kann, das ist schlicht selbstverständlich. Daher ist dieser Minderheitsantrag schlicht unnötig.

### *Abstimmung*

**Der Minderheitsantrag Lorenz Habicher wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 96 : 43 Stimmen ab.**

*3. und 4.*

b) 1., 2., 3. c), d) und e)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

f)

***Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Ernst Brunner, Heinrich Frei, Hanspeter Haug, Luzius Rüegg:***

*f) Das Behindertengleichstellungsgesetz wird schrittweise entsprechend den zeitlichen, inhaltlichen und finanziellen Vorgaben des Bundes und des Kantons umgesetzt.*

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU: Es tut mir Leid, ich habe da irgendetwas übersprungen. Ah, wir sind bei Mobil Plus! Problemlos, ganz problemlos! Da spreche ich sehr gerne darüber. (Heiterkeit.) Tut mir Leid, ich dachte, ich müsste über die Netzüberprüfung in Zürich West sprechen, aber hier geht es um etwas noch Spannenderes.*

Hier geht es um das Konzept von Mobil Plus. Wir wissen, dass wir im Behindertengesetz auch eine Verpflichtung haben, beim öffentlichen Verkehr auch Informationssysteme, Rollmaterial zu haben, damit auch wirklich alle Beteiligten unserer Gesellschaft Zugang haben zum öffentlichen Verkehr und diesen auch richtig nutzen können.

Der Kanton Zürich hinkt auch hier ein bisschen nach, was traurig ist. Das Konzept des Mobil Plus ist aber innovativ, spannend und zukunftsorientiert. Ich darf hier einmal nicht sagen «nur für den Wirtschaftsstandort Zürich». Ich darf hier sagen: Es geht um ein Grundrecht unserer Bevölkerung, ob mit oder ohne Behinderung.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich): In diesem Antrag geht es eigentlich nur um eine Präzisierung. Wir wollen gar keine grossen materiellen Änderungen einbringen, sondern wir wollen präzisieren. Und was Esther Arnet zum letzten Antrag uns zum Vorwurf gemacht hat, kann sie jetzt anwenden und den Minderheitsantrag unterstützen. Denn wir schreiben klar und unmissverständlich: «Das Behindertengleichstellungsgesetz wird schrittweise entsprechend den zeitlichen, inhaltlichen und finanziellen Vorgaben des Bundes und des Kantons umgesetzt», Punkt! Es wird also umgesetzt. Es wird nicht verzögert, es wird nicht speziell im operativen Bereich irgendwelchen Anforderungen unter-*

stellt, sondern es wird klar und deutlich umgesetzt, und das gilt es zu unterstützen. Ob Sie ein Behindertenkonzept Mobil Plus noch aufführen wollen, da es ja schon jetzt im Kern fast obsolet ist, müssen Sie selbst wissen. Es ist nicht mehr nötig. Wenn das Behindertengleichstellungsgesetz umgesetzt wird, dann brauchen wir keine weiteren Ergänzungen und Aufzählungen.

Unterstützen Sie also den Minderheitsantrag der SVP!

*Esther Arnet (SP, Dietikon):* Das Behindertengleichstellungsgesetz ist natürlich nicht übereinstimmend mit dem Konzept Mobil Plus und deshalb ist es sehr wohl wichtig, dass wir diese explizite Erwähnung des Konzeptes, welches der ZVV entwickelt hat, hier auch festschreiben. Wir haben hier einen Bereich, in dem wir tatsächlich einen Nachholbedarf haben. Verschiedene Regionen und Kantone sind deutlich weiter mit der Entwicklung der öffentlichen Verkehrssysteme als der Kanton Zürich. Ich denke, der Kommissionsantrag ist auch nicht gerade ein Ausdruck von extremer Fortschrittlichkeit, aber er ist immerhin ein Bekenntnis dazu, dass man sich diesem Thema ernsthaft und kontinuierlich annehmen soll und will. Deshalb ist der Kommissionsantrag zu unterstützen.

*Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen):* Die FDP ist der Auffassung, dass ohne weiteres detailliert gesagt werden darf, was im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes gemacht wird. Das entspricht den früheren Grundsätzen, und hier ist der Mut zur Lücke nicht angebracht. Darum Nein zu diesem Minderheitsantrag!

*Jürg Stünzi (Grüne, Küsnacht):* Wenn vorher am falschen Ort gespart werden wollte, wird nun am falschen Objekt, das heisst bei der falschen Personengruppe, verzögert und versucht, etwas wegzureissen. Lehnen Sie diesen destruktiven Minderheitsantrag ab – mit Kopf und Herz und auch mit Blick auf die Uhr. Ich danke Ihnen.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Ich habe es eigentlich auf den Punkt gebracht und müsste es nicht weiter ergänzen, nur hat mich das Votum von Reto Cavegn herausgefordert. Er spricht

für die FDP, ohne seine Interessenbindung darzulegen, und das ist natürlich ein Fehler.

#### *Abstimmung*

**Der Minderheitsantrag Lorenz Habicher wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 90 : 45 Stimmen ab.**

*g) und h)*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*i)*

***Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Reto Cavegn, Heinrich Frei, Hanspeter Haug, Luzius Rüegg:***

*i) Für Fahrleistungen gilt eine einheitliche und klare Regelung; diese wird in der Wettbewerbsordnung festgehalten.*

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU:* Die Fahrleistungen – und da hat es auch Ausschreibungen dazu – sollten gemäss der Vorlage des Regierungsrats einer sozialverträglichen Wettbewerbsordnung unterliegen. Der bürgerliche Regierungsrat schlägt uns also vor, dass man die Leistungen auch sozialverträglich ausschreiben sollte. Er bekennt sich nicht nur zu den ökonomischen Faktoren, sondern auch zum Faktor der Nachhaltigkeit. Der vorliegende Minderheitsantrag will dies nicht. Der Minderheitsantrag will, dass die Fahrleistungen nach einheitlichen und klaren Regelungen – es ist aber nicht spezifiziert, wie die einheitlichen und klaren Regelungen sind – sozusagen wieder geöffnet werden auch für vielleicht nicht sozialverträgliche Lösungen. Das heisst, dass die ganze Thematik der Arbeitnehmerrechte plötzlich zwischen Stuhl und Bank fällt. Es kann auch auf der Ebene der Lehrstellen heissen, dass dies bei der Ausschreibung nicht beachtet wird und plötzlich die Lehrstellen zwischen Stuhl und Bank fallen. Es kann auch heissen, dass die Löhne plötzlich anders strukturiert sind. Der bürgerliche Regierungsrat, der die Vorlage vorlegt, bekennt sich aber nicht dazu, will ganz klar auch in der Wettbewerbsordnung, dass sie sozialverträglich sind.

7136

Die Mehrheit der KEVU will dies auch und ich begrüße es, wenn auch der Rat dem folgt.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Natürlich hoffe ich, dass ich es mit meinem letzten Votum nicht ganz mit der FDP verspielt habe und dass die Unterstützung von Reto Cavegn und Rita Bernoulli weiterhin mit ihrer Fraktion bestehen bleibt. Wir haben eine Chance hier klar darzulegen, um was es geht. Für die Fahrleistungen gilt eine einheitliche und klare Regelung. Diese wird in der Wettbewerbsordnung festgehalten. Ob diese Wettbewerbsordnung nun umweltverträglich, sozial, nachhaltig oder wie auch immer ist, regelt die Wettbewerbsordnung und das regeln Arbeitgeber und Arbeitnehmer in der sozialen Partnerschaft oder die Unternehmen und die Gewerkschaften. Diese Regelung müssen nicht wir in einem Gesetz vornehmen. Diese Regelung brauchen wir auch nicht in den Grundsätzen. Es ist klar, wir wünschen eine einheitliche Regelung, dass die Transportunternehmen nicht unterschiedlich behandelt werden. Wir wünschen eine klare Regelung, dass alle im ZVV wissen, was läuft, wie es läuft. Mehr brauchen wir nicht festzuhalten. Die sozialen Partnerschaften – wir haben genug Gewerkschaftsvertreter hier drinnen, wir haben auch genügend Unternehmer hier drinnen – wissen, dass auf dieser Basis der Entscheid besser ist und für die Kosten und das Unternehmen adäquater ausfällt, als wenn man irgendwo in einem Grundsatz noch festhält, dass etwas sozialverträglich sein soll. Wir sind nicht gegen die Sozialverträglichkeit, wir sind nicht gegen die Umweltverträglichkeit, wir fordern aber, dass es in der Wettbewerbsordnung festgehalten wird und nicht in den Grundlagen.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Ich gebe Ihnen nachträglich auch zu meinem ersten Votum – Entschuldigung – meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Mitglied des Verwaltungsrates der Verkehrsbetriebe Glatttal, fühle mich hier aber nicht betroffen, denn diese Verkehrsbetriebe fahren nicht selber, sondern sind ein marktverantwortliches Unternehmen, das zu 100 Prozent mit Transportbeauftragten arbeitet.

Hier geht es um den so genannten Wettbewerb. Nun, was heisst Wettbewerb in unserem öffentlichen Verkehr, im ZVV? Die Ausschreibungen sind ein sehr seltener Spezialfall und im Moment – das steht auch im Strategiebericht – herrscht de facto ein Moratorium für Ausschreibungen. Der ZVV hat sich auf Grund seiner Erfahrungen, aber auch auf Grund des politischen Widerstandes bei den letzten oder vorletzten Ausschreibungen dafür entschieden, die Verkehrsunternehmen mit Zielvereinbarungen zu führen, und das ist im Moment sicher auch rich-

tig so. Wir legen hier aber eine Strategie fest für die Jahre bis 2010, und da könnten durchaus die Rahmenbedingungen sehr stark ändern. Richtigerweise führt der ZVV in seinem Strategiebericht auch nicht aus, was denn eigentlich in Richtung Wettbewerb und Markt seiner Meinung nach geschehen soll, denn hier setzt der Bund mit seiner Bahnreform in den nächsten Jahren die Leitplanken.

Der ZVV schlägt vor, die Formulierung «sozialverträgliche Wettbewerbsordnung» zu verwenden. Was gehört dazu? Dazu gehören Arbeitsbedingungen für das Personal, dazu gehören Arbeitszeiten und Mindestlöhne. Diese werden heute durch den ZVV bei einer Ausschreibung vorgegeben. Sie sind also Bedingung, und das ist ganz bestimmt eine richtige Massnahme. Ein Unternehmen, das mit Dumpinglöhnen arbeitet, sollte keine Chance haben, eine Ausschreibung zu gewinnen. Der Kanton Zürich ist aber auch gar nicht frei in diesem Bereich. Es gibt die Bundesgesetze mit den entsprechenden Chauffeur-Verordnungen, welche die Mindestarbeitszeiten oder Höchstarbeitszeiten festsetzt. Das Wort «einheitliche Wettbewerbsordnung» zielt also hier an einer Zielrichtung vorbei, denn diese ist bereits vorgegeben.

Etwas anders sieht es aus bei der Umweltverträglichkeit. Diese haben wir von der KEVU in den Auftrag hineingeschrieben, weil genau in diesem Bereich eben auch ein Dumping möglich wäre und der ZVV bis jetzt schon in vorbildlicher Weise die Umweltnormen in seine Verträge mit den Transportbeauftragten aufnimmt. Es geht hier um die Russpartikelfilter, um den verwendeten Treibstoff und dergleichen mehr. Wir wissen, dass der ZVV das auch in Zukunft so handhaben will, dass modernste Technologien eingesetzt werden, um die Umwelanstrengungen der Unternehmen zu unterstützen, und dass solche Unternehmen, die sich daran halten, eben auch einen Bonus erhalten im Wettbewerb, wenn er dereinst dann wieder stattfindet.

Wir sind der Meinung, diese beiden Leitplanken sollten nun auch in diesem Strategiebericht stehen. Wenn wir sie ablehnen, wissen wir natürlich, dass der ZVV nicht plötzlich mit schlechten Unternehmen Geld sparen möchte. Er wird seine bisherige Praxis weiterführen. Aber wie gesagt, wir legen hier eine Strategie bis 2010 fest und diese beiden Leitplanken der Sozialverträglichkeit und der Umweltverträglichkeit sollten wir im Strategieauftrag drin haben. Die Formulierung des Mehrheitsantrages gewährleistet unserer Meinung nach die Weiterentwicklung von Qualität, von Arbeitsbedingungen, welche die Chauffeure mo-

tiviert arbeiten lassen, und eine Umweltverträglichkeit, die dem ÖV den entscheidenden Vorsprung vor dem Individualverkehr sichert.

Wir unterstützen daher den Mehrheitsantrag.

*Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen):* Die Formulierung «sozial- und umweltverträgliche Wettbewerbsordnung» geht definitiv zu weit. Wir sind entschieden der Auffassung, dass eine klar formulierte Wettbewerbsordnung genügt. Und die VBZ (*Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich*) sind gut genug, sie brauchen keine spezielle und grundsätzliche Privilegierung. Ich bitte Sie also, diesem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Und jetzt noch dies, lieber Lorenz Habicher: Sie haben Recht betreffend meiner Interessenbindung. Ich bin Präsident der Stiftung Pro Mobil, doch dies hatte mit dem Punkt f) überhaupt nichts zu tun.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Theoretisch wären beide Anträge vereinbar, aber es war ja das Ziel der SVP und der FDP, die Begriffe «sozial- und umweltverträglich» zu verdrängen. Warum diese Begriffe in den Grundsätzen wichtig sind, wurde zum Teil schon ausgeführt, vor allem in Bezug auf die Sozialverträglichkeit. Ich möchte noch ergänzen in Bezug auf die Umweltverträglichkeit einer Wettbewerbsordnung: Glücklicherweise kam unser Antrag, das Wort «umweltverträglich» hineinzunehmen, in der Kommission durch. Wenn der ÖV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr das Attribut «umweltverträglich» beanspruchen will, dann muss es neben der Wirtschaftlichkeit auch eine ökologische Verpflichtung geben, und die muss immer festgehalten sein in der Wettbewerbsordnung. Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Wirtschaftlich wäre zum Beispiel, Trolleybusse durch Dieselbusse zu ersetzen, denn Dieselbusse sind in der Anschaffung viel billiger und erfordern keine teuren Fahrleitungen. Das wäre ein Wettbewerbsvorteil für Neuanbieter, ein Wettbewerbsnachteil für bisherige Betreiber, die ja bereits früher in Fahrleitungen investiert haben. Eine umweltpolitische Verpflichtung des ÖV heisst aber auch, möglichst wenig CO<sub>2</sub> zu produzieren, also auch zu den CO<sub>2</sub>-, aber auch zu den Lärmschutzzielen des Bundes und des Kantons zu stehen. Wenn Sie eine solche Verpflichtung in der Wettbewerbsordnung negieren, haben Sie keine umweltpolitische Legitimation mehr, zu fordern, möglichst viel Güterverkehr müsse auf die Bahn umgelagert werden.

*Jürg Stünzi (Grüne, Küsnacht):* Die Grünen unterstützen, dass sich der ZVV dazu bekennt, sozial- und umweltverträglich zu beschaffen. Es ist völlig klar, mit diesem Minderheitsantrag wollen Sie entweder diese ausgehandelten und hier deklarierten Beschaffungsgrundlagen aufrechterhalten oder Sie wollen sie irgendwie abschwächen. Die Formulierung des Minderheitsantrages ist nichts sagend. Lehnen Sie ihn ab!

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* Die EVP-Fraktion wird den Minderheitsantrag nicht unterstützen und wird der Kommissionmehrheit zustimmen – aus bekannten Gründen, wie sie bereits ausgeführt wurden.

*Abstimmung*

**Der Minderheitsantrag Lorenz Habicher wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 83 : 78 Stimmen ab.**

*II. Nationaler und internationaler öffentlicher Verkehr*

*a) und b)*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*c)*

***Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Ernst Brunner, Heinrich Frei, Hanspeter Haug, Luzius Rüegg:***

*II. Nationaler und internationaler öffentlicher Verkehr*

*a) unverändert.*

*b) unverändert.*

*c) streichen.*

*d) wird zu c).*

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU:* Der Punkt c) soll gestrichen werden. Aber um was geht es hier? Hier geht es eben gerade darum, dass der Kanton Zürich ein bisschen über die Grenzen schaut und dass der Kanton Zürich sich auch aktiv an den Verbindungen mit

unserem Umland beteiligt. Wie ich schon gesagt habe, hört der Kanton Zürich schon längst nicht mehr an den Kantonsgrenzen auf. Es handelt sich hier um einen Metropolitan-Raum, es handelt sich hier um ein wirtschaftlich starken Raum. Pendler – Zu- und Wegpendler – auch von ausserhalb der Kantonsgrenzen und ausserhalb der Landesgrenzen in die Stadt, in den Agglomerationsraum Zürich zu bringen, ist zentral, damit der Wettbewerb und die Wirtschaft Zürich weiter prosperieren. Wer hier diesen Abschnitt streichen will, streicht auch die Zukunft einer starken Wirtschaft Zürich.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Seit Wochen, nein seit Monaten beraten die eidgenössischen Räte in Bern diese internationalen Anschlüsse. «Hochgeschwindigkeitsverkehr» nennt sich so eine Debatte. Sind es nun 650 Millionen Franken, die im In- und Ausland investiert werden sollen, oder gar 1,3 Milliarden Franken? Ist der Entscheid gefallen oder scheitert er abschliessend doch noch an der nötigen Finanzierung? Diese Fragen werden in Bern gelöst. Dort ist auch die Zuständigkeit. Entscheid und Finanzierung dieser Vorhaben sind Sache des Bundes. Wollen und müssen wir, der Kanton Zürich, uns noch explizit einmischen? Ist diese zürcherische Einmischung nicht kontraproduktiv? Wir haben weder bei der Streckenpriorisierung noch bei der entsprechenden Finanzierung einen Einfluss. Was wollen wir denn mit Abschnitt c) bezwecken? Ich glaube, wir wollen uns wichtig machen, und das ist nicht nötig. Die Vertretung unserer Regierungsrätin Rita Fuhrer in Bern, die ihre Anliegen einbringt, genügt. Diesen Abschnitt c) braucht es nicht. Diesen Abschnitt wollen wir nicht.

Unterstützen Sie also den SVP-Streichungsantrag!

*Peter Anderegg (SP, Dübendorf):* Nein, Kollege Lorenz Habicher, wir wollen uns nicht wichtig machen und wir müssen uns einmischen. Es ist völlig logisch, diesen wichtigen Mosaikstein nicht herauszubrechen. Diese vier Abschnitte im Grundsatzpapier des ZVV zum nationalen und internationalen öffentlichen Verkehr gehören zusammen. Es wäre ehrlicher zu sagen, Sie möchten den Bahnverkehr überhaupt nicht erwähnen in diesem Papier. Zum Glück haben unsere Kolleginnen und Kollegen auf nationaler Ebene erkannt, wie wichtig die Anbindung der Schweiz ans europäische Hochleistungsnetz der Bahnen ist, und dass gerade der ganze Kanton Zürich miserabel an dieses Hochleistungsnetz

angeschlossen ist. Darum macht es Sinn, dass der Kanton Zürich diese schnellen Bahnverbindungen mit den europäischen Wirtschaftsräumen betont. Und es macht Sinn, dass es in der ZVV-Strategie steht, weil es konsistent zur Gesamtverkehrskonzeption ist und weil der ZVV der erfolgreiche Hauptspieler im Netzwerk des öffentlichen Verkehrs der Metropole in Zürich ist.

Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

*Jürg Stünzi (Grüne, Küsnacht):* Es geht hier doch darum, dass wir uns strategisch richtig platzieren und dass wir diese Schnittstelle zum internationalen Verkehr hier in diesen Zielsetzungen drin haben. Ich verstehe überhaupt nicht, warum man hier dagegen sein kann. Ich verstehe nicht, ob man da irgendwie im Hinterkopf hat, dass man die schienengebundenen Fernverkehrsverbindungen womöglich noch irgendwie durch Kurzstreckenflüge ersetzen will, oder was der Hintergrund dazu ist. Von mir aus gesehen ist es unverständlich, dass man diesen Passus streichen will. Lehnen Sie diesen Minderheitsantrag ab!

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Ausnahmsweise teile ich die Meinung von Lorenz Habicher, allerdings nicht ganz in seiner Schlussfolgerung. Das, was Bern geboten hat, war ein regionalpolitisches Trauerspiel, finanz- und bahnpolitisch ein Unsinn. Ich erinnere nur an die fünf TGV-Anschlüsse, von denen zwei wohl bald überflüssig werden, oder an eine Bodenseelinie. Aber wenn man auch gegen so periphere Wünsche ist, darf man nicht verleugnen, dass der Hauptbahnhof Zürich Ausgangspunkt für Anbindungen an Hochgeschwindigkeitslinien ist. Wir dürfen uns da nicht ausklinken. Wir müssen sagen, dass nicht nur die peripheren Wünsche berücksichtigt werden, sondern dass die Agglomeration Zürich Bedürfnisse hat, Verkehr auf die Schiene zu bringen, statt diesen in der Luft abzuwickeln. Wir müssen da mitmachen, wir müssen mitspielen. Es geht um Kapazitäten. Es geht darum, neben dem internationalen Verkehr auch genügend Kapazitäten für den S-Bahn-Verkehr zu lassen.

Lehnen Sie diesen Minderheitsantrag ab, auch wenn Sie in der Analyse mit Lorenz Habicher einig gehen.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* Genau dieser Punkt c) ist eine Vision, und zwar eine Vision, die sogar realistisch und durchführbar ist. Im Weiteren wird die Anbindung an die wichtigen Wirtschaftsräume verlangt. Ich denke, wer kann denn da schon dagegen sein? Für uns ist selbstverständlich, dass wir diesen Minderheitsantrag ablehnen.

#### *Abstimmung*

**Der Minderheitsantrag Lorenz Habicher wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 102 : 44 Stimmen ab.**

d)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

#### *III. Für die langfristige Angebotsplanung gilt:*

a)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

b)

***Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Ernst Brunner, Heinrich Frei, Luzius Rüegg:***

*b) Es werden die richtplanerischen Voraussetzungen geschaffen und die Umsetzungsinstrumente vorbereitet, um die Anpassungen des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationsräumen langfristig zu sichern und rechtzeitig in Angriff nehmen zu können*

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU:* Wir haben eigentlich sehr wenig über Visionen gesprochen. Wir haben bis jetzt viel über Realität, über reale Entwicklungen und hauptsächlich über die Zunahme an Nachfrage durch Siedlungen und durch neue Arbeitsplätze gesprochen. Plötzlich scheint es, dass in diesem Punkt b) etwas fehlt, und eigentlich handelt es sich hier um eine Nachbesserung. Wie Sie sicher wissen, sollte der ganze Raum des Limmattals – man könnte da von einer Limmattalstadt sprechen analog zur Glatttalstadt – mittelfristig oder besser gesagt mittel- statt langfristig mit einer Stadtbahn bedient werden. Es sollte hier ein Angebot aufgebaut werden. Analoges haben

wir mit dem rasanten Zuwachs an Wohnraum und Arbeitsplätzen im Raum der Ringbahn Hardwald. In diesen zwei Punkten sehen wir es als wesentlich und wichtig, dass man diese in die langfristige Angebotsplanung aufnimmt. Denn es ist die Verantwortung des Kantonsrates, dass man hier und jetzt sagt, dass man in ein paar Jahren damit kommt, und dass man nicht plötzlich ein Paket mit ernüchternden Folgen hat. Es ist klar, dass die Stadtbahn Limmattal hier jetzt schon in den Verkehrsrichtplan aufgenommen wird, und die Ringbahn Hardwald ebenfalls in den Verkehrsrichtplan, die Vorlage 4222, aufgenommen wird, und dass man dies hier logischerweise in die Vorlage 4207 aufnimmt.

Der Minderheitsantrag will das nicht und ich meine, das wäre einfach eine Zunahme der Intransparenz der Vorlage. Ich bitte, dem Mehrheitsantrag der KEVU zu folgen und damit zu ermöglichen, dass die Limmattalbahn und die Ringbahn Hardwald aufgenommen werden.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Was besprechen wir schon den ganzen Morgen? (*Unruhe im Ratssaal.*) Was betrifft eigentlich unseren Entscheid zu diesen Grundsätzen? Welche Zeitspanne umfassen diese Grundsätze? Sehen Sie in dieser Zeit diese Begehrlichkeiten erfüllt? Nein! Weder im KEF noch anderswo sind die Kosten für diese Wünsche eingestellt. Die Grundsätze, die wir besprechen, handeln für die Jahre 2007 bis 2010. Sie sollten keine Wünsche aufnehmen, die im Verkehrsrichtplan einer anderen zu beratenden Vorlage gesetzt sind. Dieser Nachsatz steht also völlig falsch im zeitlichen und sachlichen Kontext und kann, ja muss weggelassen werden. Oder wollen Sie eine Richtplandiskussion mit den Grundsätzen vorwegnehmen? Ich glaube, in den nächsten Grundsätzen in den kommenden Jahren nach 2010 ist dieser Nachsatz sicher angebracht. Aber Sie wissen ganz genau, dass bis 2010 weder die Stadtbahn Limmattal noch die Ringbahn Hardwald erstellt noch geplant werden. Also müssen Sie dem Volk ja nicht irgendwelche Märchen erzählen, was Sie wünschen und wollen. Sie können es im Richtplan anbringen, dort ist es richtig, dort ist auch gut so, wenn man das macht, aber nicht in den Grundsätzen bis 2010.

Ich glaube, der Minderheitsantrag entspricht Wort für Wort dem Regierungsantrag. Unterstützen Sie diesen und Sie machen nichts falsch.

*Esther Arnet (SP, Dietikon):* Die Gemeinden, insbesondere im Limmattal, sind darauf angewiesen, dass jetzt raumplanerische Festle-

gungen erfolgen und hier auch unter den langfristigen Angebotsplanungen festgehalten werden. Das hat offensichtlich auch der Limmattaler KEVU-Kollege der SVP so richtig erkannt und deshalb den Minderheitsantrag nicht mitunterzeichnet. Ich hoffe darauf, dass Hanspeter Haug seine Fraktion noch überzeugen kann, und bitte Sie, mit der Kommissionsmehrheit zu stimmen.

*Willy Haderer (SVP, Untereengstringen):* Unter meiner Führung hat die ZPL (*Zürcher Planungsgruppe Limmattal*) die Regionalplanung, eine intensive Planung über das regionale Verkehrskonzept Limmattal, hinter sich gebracht. Und zwar nicht nur über das zürcherische Limmattal, sondern in Zusammenarbeit mit der Repla (*Regionalplanungsgruppe*) Baden auch über das angrenzende aargauische Gebiet. Daraus hat insbesondere resultiert, dass ein weiterer Verkehrsträger nötig ist, nämlich die Stadtbahn Limmattal. Es war ein verheerender Fehler, dass in der ausgehenden Hälfte der Siebzigerjahre die Tramlinie nach Schlieren herausgerissen wurde und dass man dort auf Busbetrieb umgestellt hat.

Die Stadtbahn Schlieren ist so konzipiert, dass man sie in drei Etappen erarbeiten kann: Die erste, vom Farbhof bis zum Bahnhof Schlieren, ergibt sich eigentlich relativ rasch mit der jetzt eingegangenen Zentrumsplanung in Schlieren. Die zweite, vom Bahnhof Dietikon bis nach Killwangen, hat sehr gute Zukunftsaussichten mit der jetzt gerade in Gang gesetzten Einzonungsvorlage der Stadt Dietikon über jenes Gebiet, wo eines der wesentlichen Elemente für diese Erschliessung liegt. Und ob es dann zeitgleich oder etwas verspätet über den Spital Limmattal und die Kantonsschule auch den mittleren Teil noch mit Bahn zu erschliessen gilt oder ob dort eine Busvorlaufstrecke zu erstellen ist, wird sich noch zeigen. So steht im Moment die ganze Planung im Limmattal und es ist nichts als korrekt und in Ordnung, dem Antrag der ZPL stattzugeben und hier den Richtplaneintrag so zu erwähnen.

Ich werde für die Kommissionsmehrheit stimmen.

#### *Abstimmung*

**Der Minderheitsantrag Lorenz Habicher wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 98 : 36 Stimmen ab.**

7146

*IV., V. und VI.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 102 : 17 Stimmen, der Vorlage 4207a gemäss Antrag der Kommission zuzustimmen.**

Das Geschäft ist erledigt.

**12. Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2005/2006 (Ausgabenbremse)**

Antrag des Regierungsrates vom 29. September 2004 und geänderter Antrag der KEVU vom 18. Januar 2005 **4208a**

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Ich will mit diesem Votum nicht nur eintreten, ich will sogar sehr rasch austreten. Ich meine, wir haben uns jetzt doch gute zweieinhalb Stunden mit dem öffentlichen Verkehr befasst, wir haben unsere Meinungen gemacht. Wir haben gesehen, wo eine Plafonierung gewünscht wird, und wir haben auch gesehen – ich glaube, das ist das Wichtige –, dass der ZVV nicht visionär arbeitet. Der ZVV arbeitet für die Wirtschaft, arbeitet effizient, arbeitet kosten-senkend, arbeitet mit einem Angebot, welches für Besiedlung und Arbeitsplätze im Kanton Zürich wichtig ist. Ich meine, wir haben unsere Diskussion schon lange geführt. Die Vorlage 4208 ist nicht mehr und nicht weniger als eine Rechnung für die bis anhin sehr gute Leistung des ZVV. Sie ist vernünftig, sie ist richtig und sie ist hauptsächlich für die Wirtschaft zentral, damit der Standort Zürich weiterhin sein Triple A hält. Sie ist aber auch wichtig, weil sie nachhaltig ist; nachhaltig nicht nur im Sinne der Ökonomie, sondern auch im Sinne der Sozial-verträglichkeit und hauptsächlich der ökologischen Verträglichkeit. Wir wissen, dass jeder Zuwachs der Mobilität – und es wird Zuwachs geben im Bereich der Pendler, im Bereich der Freizeit – zu mindestens 50 Prozent auf dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden muss, sonst wird es der Umwelt und der Lebensqualität in diesem Kanton an den Kragen gehen. Das wollen wir nicht. Auch Sie wollen in einem Kanton arbeiten, leben und Freizeit geniessen, der schön ist, der nachhaltig ist und der weiterhin prosperiert.

Ich bitte Sie, dem Mehrheitsantrag der KEVU zu folgen und die Vorlage des Rahmenkredites für die Fahrplanperiode 2005/2006 in der Art und Weise, wie der bürgerliche Regierungsrat sie uns übergeben hat, zu folgen.

*Esther Arnet (SP, Dietikon):* Mit der Vorlage bezüglich der Grundsätze und bezüglich des Angebotes haben wir nach intensiver Diskussion den Einkaufswagen in Abwägung aller Aspekte gefüllt. Jetzt stehen wir sozusagen an der Kasse. Nun gibt es eine Fraktion, die zwar beim Inhalt dieses Einkaufswagens mitgewirkt hat, sich aber im demokratisch gefällten Entscheid nicht wiedererkennt und diesen nicht akzeptiert. Diese Fraktion will sich nun an der Kasse vorbeischleichen! Das ist schlechter Stil. Dass eventualiter sogar eine Ablehnung beantragt wird, erinnert an das Votum eines früheren Fraktionspräsidenten der SVP: «Wir bremsen bis zum Stillstand.» Diese Haltung ist erschreckend. Seien Sie sich bewusst, dass Sie mit diesem Antrag den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich zum Stillstand bringen wollen. Sie wollen das Leistungsentgelt an die Verkehrsunternehmen streichen, Sie wollen die Abgeltung an die SBB streichen, Sie wollen den Aufwand der Verbandsorganisation streichen und die Betriebsbeiträge an Pro Mobil. Sie wollen aber auch auf die Verkehrserträge aus den Ticketverkäufen verzichten, Sie wollen auf die Finanzierung der Nachbarkantone und des Bundes verzichten. Das wollen Sie alles mit diesem Antrag. Wenn Sie das tun, werde ich Sie genüsslich immer und immer wieder an diesen Antrag erinnern. Mit diesem Antrag haben Sie das letzte Spürchen Glaubwürdigkeit in der Verkehrspolitik verspielt.

Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion, die Rechnung für den soeben zusammengestellten Einkaufswagen zu bezahlen und dem Rahmenkredit zuzustimmen, und wünsche der Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer und dem ZVV weiterhin eine glückliche Hand und viel Erfolg.

*Regierungsrätin Rita Fuhrer:* Mit dem grossen Angebotsausbau per Fahrplanwechsel Dezember 2004 steigt auch die Kostenunterdeckung des ZVV, da kommen wir nicht daran vorbei. Das war dem Kantonsrat 2003 schon bekannt, nämlich als er die Strategie 2005 bis 2008 aufgezeigt bekam und verabschiedet hat. Die Kostenunterdeckung im Rahmenkredit 2005 bis 2006 muss aber auch im Zeitablauf betrachtet werden. Dank grossen Sparanstrengungen des ZVV blieb die geplante

Kostenunterdeckung 2006 etwa auf dem Niveau des Defizits von vor zehn Jahren, dies bei deutlich ausgebautem Angebot von mehr als 10 Prozent. Und wenn man nun auch die Teuerung noch berücksichtigt, so liegt die Kostenunterdeckung sogar um 6 Prozent tiefer als 1996. Der vorliegende Angebotsausbau entspricht einem nachfragegerechten Ausbau, und dabei ist nicht Wunschenken im Spiel, sondern eben die Notwendigkeit. Und leider ist dieser Ausbau nicht gratis zu haben. Zur Finanzierung der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs werden alle Beteiligten mit herangezogen. Im Rahmenkredit 2005/2006 haben die Verkehrsunternehmen durch Effizienzsteigerungen einen Beitrag zu leisten und die Kunden müssen einen höheren Preis bezahlen. Aber da sich die Kostenunterdeckung trotzdem noch verschlechtert, ist auch ein höherer Beitrag vom Kanton und von den Gemeinden mit erforderlich.

Allerdings wird die schwierige finanzielle Situation des Kantons auch Auswirkungen haben auf den öffentlichen Verkehr. Im Rahmen des MH 06 (*Massnahmenplan Haushaltsanierung 2006*) wird der ZVV ebenfalls seinen Sparbeitrag leisten müssen. Die Massnahmen zu MH 06 werden zurzeit bearbeitet und konnten in diese Rahmenkreditplanung noch nicht aufgenommen werden. Also denken Sie nicht, dass wir ungeschoren davonkommen, sondern Sie werden zur Verantwortung mit beigezogen. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass der ZVV für 2006 Massnahmen wird umsetzen müssen, welche die geplante Kostenunterdeckung und damit auch den Rahmenkredit reduzieren werden. Ich bitte Sie, das mitzubeachten, wenn Sie nun darüber abstimmen werden, ob dieser Rahmenkredit entsprechend der Vorlage des Regierungsrates angenommen werden kann oder nicht. Ich danke Ihnen für Ihr Verständnis.

#### *Eintreten*

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

#### *Detailberatung*

#### *Titel und Ingress*

I.

***Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Ernst Brunner, Heinrich Frei, Hanspeter Haug, Luzius Rüegg:***

*I. Für die Kalenderjahre 2005 und 2006 (Fahrplanperiode 12. Dezember 2004 bis 9. Dezember 2006) wird dem Zürcher Verkehrsverbund gemäss § 26 des Personenverkehrsgesetzes ein Rahmenkredit von Fr. 607'000'000 bewilligt.*

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Der Rat hat einmal mehr seiner Ausgabenfreude nachgelebt. Bedenken Sie, 50 Prozent der Kosten tragen die Gemeinden. In den Budgets werden Sie auch die Rechnung dafür zu bezahlen haben. Die anfallenden Mehrkosten durch Mehrerträge zu kompensieren, scheint hier nicht opportun zu sein. Esther Arnet, wir schleichen uns nicht an der Kasse vorbei, wir gehen zu M-Budget, Prix Garantie oder vielleicht Aldi oder Lidl. Aber dieses Budget hier, diese Position können wir so nicht unterstützen. Wir haben gekämpft in den Vorbereitungen, in den Grundsätzen, dass die Kosten etwas reduziert werden. Wir haben versucht, hier einen Antrag einzubringen, der eine tragbare Finanzierung für den Kanton Zürich vorsieht. Leider ist es uns nicht gelungen.

Ich möchte hier anfügen: Trotz anonymen Drohschreiben haben wir eine anständige, sachliche Debatte geführt über dieses Thema und wir haben auch gezeigt, dass die SVP diese führen kann. Ich möchte hier jetzt nicht noch länger den Rat aufhalten und zur Abstimmung schreiten. Wir halten an unserem Minderheitsantrag fest. Sollte dies nicht gelingen, halten wir auch am Eventualminderheitsantrag fest und können leider dieser Kostenunterdeckung, diesem riesigen Defizit nicht zustimmen.

*Abstimmung*

**Der Minderheitsantrag Lorenz Habicher wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 107 : 54 Stimmen ab.**

***Eventualminderheitsantrag Ernst Brunner, Heinrich Frei, Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Luzius Rüegg:***

*I. Für die Kalenderjahre 2005 und 2006 (Fahrplanperiode 12. Dezember 2004 bis 9. Dezember 2006) wird dem Zürcher Verkehrs-*

*bund gemäss § 26 des Personenverkehrsgesetzes ein Rahmenkredit von Fr. 650'500'000 nicht bewilligt.*

*Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon):* Sie haben soeben unseren Minderheitsantrag der Vernunft abgelehnt. Sie wollen einer Erhöhung der ZVV-Unterdeckung um 65 Millionen Franken von 585 Millionen Franken auf 650 Millionen Franken zustimmen. Da erlaube ich mir, stellvertretend für viele Gemeindepräsidenten den FDP-Gemeindepräsidenten der Gemeinde Lindau zu zitieren. In seiner Rede zum neuen Jahr sagt er unter dem Titel «Finanzen bereiten Sorge»: «Besonders die Aufgaben für Soziales, Gesundheit und den öffentlichen Verkehr nehmen laufend zu und bereiten uns Gemeinden zunehmend Sorge.» Diese Sorgen eines Gemeindepräsidenten, der wohl vielen Gemeindepräsidenten aus dem Herzen gesprochen hat, sollten wir hier im Kantonsrat ernst nehmen.

Nicht ohne Not sollten wir hier Defizitbeiträge sprechen, an denen sich die Gemeinden beteiligen müssen, ohne dass sie dazu etwas zu sagen haben. Wir von der SVP können es nicht verantworten, in Zeiten von nicht enden wollenden Sparprogrammen die Kostenunterdeckung beim ZVV weiter anwachsen zu lassen.

Ich ersuche Sie daher, zusammen mit uns diese unvernünftige Aufblähung der ZVV-Unterdeckung abzulehnen. Stimmen Sie unserem Minderheitsantrag zu und lehnen Sie dieses Ansinnen ab.

#### *Abstimmung*

**Der Eventualminderheitsantrag Ernst Brunner wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 105 : 51 Stimmen ab.**

#### *II. und III.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

#### *Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat stimmt der Vorlage 4208a gemäss Antrag der Kommission mit 105 : 50 Stimmen zu.**

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Die Vorlage unterliegt dem fakultativen Referendum. Sie geht an die Staatskanzlei zur Veröffentlichung im Amtsblatt und zur Ansetzung der 60-tägigen Referendumsfrist.

### **13. Genehmigung der Änderung der Kantonalen Waldverordnung (Reduzierte Debatte)**

Antrag des Regierungsrates vom 8. Dezember 2004 und gleich lautender Antrag der WAK vom 15. Februar 2005 **4228**

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Wir können Nichteintreten, Rückweisung oder Ablehnung beschliessen. Wir können an der Verordnung selber jedoch nichts ändern.

*Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK):* Die WAK beantragt dem Kantonsrat einstimmig, die Änderung der Kantonalen Waldverordnung zu genehmigen. Die Änderung der Waldverordnung erfolgt im Rahmen der Umsetzung des Sanierungsprogramms 04.

Das kantonale Waldgesetz sah früher Kostenanteile von 30 bis 50 Prozent an die Revierkosten der Gemeinden vor. Heute werden nur noch Subventionen ausgerichtet. Diese Änderung des kantonalen Waldgesetzes verlangt auch eine Anpassung in der Kantonalen Waldverordnung, indem Paragraph 15 ersatzlos gestrichen wird. Die neue Kann-Formulierung im Waldgesetz bedeutet, dass die Gemeinden die Kosten der Forstreviere vollumfänglich tragen müssen. Sie erhalten nur noch in Ausnahmefällen Beiträge des Kantons. Wegen der schlechten finanziellen Lage des Staatshaushaltes ist mit solchen Subventionen jedoch bis auf weiteres nicht zu rechnen.

Diese Kostenverlagerung wird von einigen Gemeinden nicht wortlos hingenommen. In der WAK wurden denn auch Möglichkeiten diskutiert, wie die Gemeinden die ihnen übertragenen Aufgaben in der Forstrevieren kostengünstiger als bisher wahrnehmen könnten. Im Gespräch mit der zuständigen Regierungsrätin Rita Fuhrer konnte ein gewisser Spielraum für die Gemeinden aufgezeigt werden. Gewisse Unmutsbekundungen sind verständlich, nachdem die Auswirkungen der Massnahmen aus dem Sanierungsprogramm 04 nun konkret werden. Einigen Mitgliedern der WAK ist es aber ein Anliegen darauf hinzuweisen, dass solche Diskussionen schon im Rahmen der Debatte um das Sanierungsprogramm hätten stattfinden sollen. Es war bekannt, dass gewisse Kosten auf die Gemeinden verlagert werden. Das Sanierungsprogramm 04 wurde vom Volk mit allen Konsequenzen angenommen. Es bleibt den Gemeinden und anderen interessierten Kreisen selbstverständlich

unbelassen, im Rahmen ihrer demokratischen Mitwirkungsrechte eine erneute Änderung des kantonalen Waldgesetzes zu verlangen.

In der WAK ist unbestritten, dass das Sanierungsprogramm 04 umzusetzen ist, wie es das Volk beschlossen hat. Wir beantragen dem Rat deshalb, der Vorlage 4228 zuzustimmen und damit die Änderung der Kantonalen Waldverordnung zu genehmigen. Wir danken für Ihre Unterstützung.

#### *Eintreten*

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

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 123 : 2 Stimmen, die Änderung der Kantonalen Waldverordnung gemäss Vorlage 4228 zu genehmigen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **Verschiedenes**

#### ***Vorschau auf die Ratssitzungen vom Montag, 21. März 2005***

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Zur Geschäftsliste des nächsten Montags teile ich Ihnen Folgendes mit: Entgegen der Vorschau sind am Nachmittag des nächsten Montags die Geschäfte der Volkswirtschaftsdirektion traktandiert. Gleich zu Beginn der Nachmittagssitzung wird die Interpellation von Alfred Heer, heutiges Traktandum 21, behandelt. Es ist das Geschäft 210/2004 mit dem Titel «Fehlinvestition Swiss und Zukunft Flughafen Zürich».

#### ***Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse***

##### **– Gesetz über die Stiftung Zukunft Zürich**

Parlamentarische Initiative *Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti)*

- **Halbstundentakt auf der S35**  
Anfrage *Thomas Ziegler (EVP, Elgg)*
- **Anstellungsbedingungen neue Gesundheitsschulen**  
Anfrage *Ursula Braunschweig-Lütolf (SP, Winterthur)*
- **Auftragsvergabe und Versteckspiel der Axpo**  
Anfrage *Jorge Serra (SP, Winterthur)*
- **Höhere Fachschule für Gesundheit: Alternativmedizin und Komplementärmedizin (HF-AK/AT)**  
Anfrage *Rolf Walther (FDP, Zürich)*
- **Motivationsfaktoren für die engere Zusammenarbeit von Gemeinden und Gemeindefusionen**  
Anfrage *Dieter Kläy (FDP, Winterthur)*
- **Kantonale Unterstützung für Gemeindefusionen**  
Anfrage *Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur)*

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Zürich, den 14. März 2005

Die Protokollführerin:  
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 9. Mai 2005.