


**47. Sitzung, Montag, 15. April 1996, 8.15 Uhr**

Vorsitz: Markus Kägi (SVP, Niederglatt) und  
Esther Holm (Grüne, Horgen)

**Verhandlungsgegenstände**

1. Mitteilungen ..... Seite 3267
  - Gruss an die Genfer Delegation am Zürcher  
Sechseläuten..... Seite 3267
  - Zuweisung von Vorlagen ..... Seite 3268
  - Dringlicherklärung der Interpellation Hartmuth Attenhofer,  
Ruedi Winkler, Mario Fehr betreffend Streichung der  
Interkontinentalflüge ab Genf-Cointrin durch  
die Swissair ..... Seite 3268
  - Antwort auf eine Anfrage  
*KR-Nr. 5/1996 zu den gefährlichen Aussentüren  
der älteren S-Bahn-Kompositionen*..... Seite 3270
  - Fraktionserklärung der SP..... Seite 3273
  - Fraktionserklärung des LdU..... Seite 3274
  - Fraktionserklärung der CVP ..... Seite 3275
  - Persönliche Erklärung Thomas Büchi..... Seite 3276
2. Beschluss des Kantonsrates über einen zeitlich limitierten Versuch  
der Redezeitbeschränkung (Antrag des Büros des Kantonsrates  
vom 14. März 1996)  
KR-Nr. 65/1996..... Seite 3276
3. Parlamentarische Initiative Dr. Ruth Gurny Cassee, Maur, und  
Ruedi Winkler, Zürich, vom 22. Januar 1996 betreffend Änderung  
des Beschlusses des Kantonsrates über die Festsetzung der  
Besoldungen der Mitglieder des Regierungsrates (schriftlich  
begründet)  
KR-Nr. 12/1996..... Seite 3281

4. Einzelinitiative Dietrich M. Weidmann, Zürich, vom 4. Dezember 1995 betreffend Festlegung einer Bruttoeinkommenshöchstgrenze für die kantonalen Beamten und Angestellten, Regierungsratsmitglieder usw.  
KR-Nr 332/1995 .....Seite 3282
5. Einzelinitiative Fritz Hammer, Uster, vom 12. Dezember 1995 betreffend Neuregelung der Entschädigung für Regierungsräte und Regierungsrätinnen  
KR-Nr. 354/1995 .....Seite 3283
6. Einzelinitiative Markus Grass, Zürich, vom 20. Dezember 1995 betreffend Neuregelung der Entschädigung für Regierungsräte und Regierungsrätinnen  
KR-Nr. 356/1995 .....Seite 3284
7. Einzelinitiative Markus Grass, Zürich, vom 16. Januar 1996 betreffend Ruhestandsgehälter der Mitglieder des Regierungsrates  
KR-Nr. 19/1996 .....Seite 3285
8. Einzelinitiative Markus Grass, Zürich, vom 19. Januar 1996 betreffend Durchschnittsgehälter der Mitglieder des Regierungsrates  
KR-Nr. 20/1996 .....Seite 3286
9. Beschluss des Kantonsrates betreffend Neubau eines Schmutzwasserentlastungskanals auf dem Flughafen Zürich (Antrag des Regierungsrates vom 28. Juni 1995 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 30. November 1995)  
3455.....Seite 3309
10. Fristerstreckungsgesuch zum Postulat KR-Nr. 317/1992 betreffend Erhaltung des Staatskellers (Antrag des Regierungsrates vom 31. Januar 1996 und gleichlautender Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 8. März 1996)  
KR-Nr. 317/1992 .....Seite 3311
11. Motion Thomas Büchi, Zürich, vom 30. Januar 1995 betreffend Änderung der Bestimmungen über den Konsumkredit (schriftlich begründet)  
KR-Nr. 32/1995, RRB-Nr. 3600/6.12.1995.....Seite 3312
12. Interpellation Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, und Willy Germann, Winterthur, vom 19. Juni 1995 betreffend Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen nach Stuttgart, München und Wien (schriftlich begründet)

KR-Nr. 149/1995, RRB-Nr. 2294/26.7.1995 .....	Seite 3315
13. Verschiedenes .....	Seite 3337

## **Geschäftsordnung**

Die Traktanden 3 bis 8 werden gemeinsam behandelt. Im übrigen wird die Traktandenliste in der vorliegenden Form genehmigt.

### **1. Mitteilungen**

#### ***Gruss an die Genfer Delegation am Zürcher Sechseläuten***

Ratspräsident Markus Kägi: J'ai le grand plaisir d'accueillir six membres du Conseil d'Etat de la République et du canton de Genève sous la présidence de Monsieur Guy-Olivier Segond. Il est accompagné par Madame la conseillère d'Etat Martine Brunshawig Graf et les conseillers d'Etat Jean-Philippe Maître, Olivier Vodoz, Philippe Joye et Gérard Ramseyer.

Le gouvernement genevois représente son canton à la fête de fin d'hiver de la ville de Zurich, le „Sechseläuten“, où Genève est le canton officiellement invité de cette année.

Je me réjouis que vous ayez maintenu votre visite malgré les irritations entre Zurich et Genève au domaine de l'aviation de la semaine passée. C'est une preuve impressionnante pour l'accord excellent entre les autorités de la Suisse romande et la Suisse allemande.

A nos conviés je souhaite un très agréable séjour chargé d'événement inoubliables dans notre belle ville.

Ich habe die grosse Freude sechs Mitglieder der Genfer Kantonsregierung unter der Führung ihres Präsidenten Guy-Olivier Segond zu begrüssen. – Das sage ich für die, die kein Französisch können. – Er wird begleitet von Frau Staatsrätin Martine Brunshawig Graf, sowie den Staatsräten Jean-Philippe Maître, Olivier Vodoz, Philippe Joye und Gérard Ramseyer.

Die Genfer Regierungsdelegation vertritt ihren Stand als Gastkanton am diesjährigen Sechseläuten. Glücklicherweise haben sie den Weg zu uns in die Limmatstadt, trotz der jüngsten Verstimmungen zwischen Zürich und Genf im Bereich Luftfahrt, gefunden. Ihr Besuch bildet ein äusseres Zeichen für die vorzügliche Zusammenarbeit zwischen den Behörden unserer beiden Landesteile.

Ich wünsche unseren Compatriotes einen erlebnisreichen und gefreuten Aufenthalt hier in Zürich und „e schöns Sächsilüüte“!

(Applaus.)

***Zuweisung von Vorlagen***

Vorlage 3495, Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung von Beiträgen zu Lasten des Fonds für gemeinnützige Zwecke

Zuweisung an die Finanzkommission.

Antrag des Regierungsrates vom 27. März 1996 betreffend Trägerschaft der kaufmännischen Berufsschulen

Zuweisung an die Finanzkommission und die Geschäftsprüfungskommission.

***Dringlicherklärung der Interpellation Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich), Ruedi Winkler (SP, Zürich), Mario Fehr (SP, Adliswil) betreffend Streichung der Interkontinentalflüge ab Genf-Cointrin durch die Swissair***

Die Interpellation weist mehr als 19 Unterschriften auf und ist daher zustande gekommen.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich) beantragt die Interpellation mit folgendem Text dringlich zu erklären:

Vergangene Woche hat die Swissair beschlossen, ab Herbst 1996 ihre Langstreckenflüge auf Zürich-Kloten zu konzentrieren. Die Interkontinentalflüge ab Genf-Cointrin werden praktisch ausnahmslos gestrichen. Dieser finanziell begründete Entscheid hat in der welschen Schweiz begreiflicherweise grosse Unruhe ausgelöst. Das wegen der Europafrage und der NEAT ohnehin angespannte Verhältnis zwischen der französischen und der deutschen Schweiz ist mit dem Swissair-Entscheid erneut belastet worden. Der Kanton Zürich ist für diesen Swissair-Entscheid mitverantwortlich, weil er mit dem Finanzdirektor im Swissair-Verwaltungsrat und auch im leitenden Ausschuss dieses Gremiums vertreten ist.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. „Der Entscheid, Cointrin der Interkontinentalflüge praktisch zu entblößen, musste Genf im Innersten, in seiner Identität, treffen“,

schreibt die NZZ (12. April 1996) völlig zu Recht. Wie bewertet der Regierungsrat die staatspolitische Tragweite dieses Entscheids?

2. Der Swissair-Entscheid fördert zwar die Standortattraktivität Zürichs. Er beeinträchtigt aber Genfs Ruf als internationale Weltstadt. Dieser Preis ist entschieden zu hoch. Er strapaziert die Solidarität der Kantone und baggert den „Röstigraben“ noch weiter aus. Was tut der Regierungsrat, um diesen zutiefst unerwünschten Zustand zu ändern?

3. Genf wird sich bemühen, ausländische Fluggesellschaften nach Cointrin zu holen, um den interkontinentalen Flugverkehr aufrecht erhalten zu können. Wie wird sich der Kanton Zürich verhalten, wenn das zuständige Bundesamt Genf-Cointrin die entsprechenden Bewilligungen zu erteilen hat? Wird der Kanton Zürich seinen Einfluss in Bern, im Sinne einer „Wiedergutmachung“, geltend machen, und sich dafür einsetzen, dass die welsche Schweiz ihren interkontinentalen Anschluss zurückerhält? Wird sich der Finanzdirektor im Swissair-Verwaltungsrat dafür einsetzen, dass seitens der Swissair dem Bedürfnis der Suisse romande nach einem Interkontinentalanschluss mittels anderer Fluggesellschaften kein Widerstand entgegengesetzt wird?

4. Welche weiteren Massnahmen – beispielsweise intensivierete wirtschaftliche und kulturelle Zusammenarbeit – sieht der Regierungsrat, um das Vertrauen zwischen der welschen und der deutschen Schweiz zu verbessern?

Die Begründung der Interpellation lautet wie folgt:

Seit dem 6. Dezember 1992 ist das Verhältnis zwischen der französischen und der deutschen Schweiz gestört. Vergangene Woche beschloss die Swissair, ab Herbst 1996 in Genf keine Interkontinentalflüge mehr starten zu lassen. Dieser Entscheid der „nationalen Fluggesellschaft“ hat in der französischen Schweiz Bestürzung und Unverständnis ausgelöst.

Dies kann nicht die Absicht der Swissair gewesen sein. Und auch nicht die der Zürcher Bevölkerung.

Zürich ist Standortkanton der Swissair und im Verwaltungsrat vertreten. Zürich trägt also Verantwortung. Mit unserer Interpellation soll deshalb die Regierung die Gelegenheit erhalten, ihren Standpunkt zu diesem Entscheid öffentlich zu deklarieren. Zudem bekommt die

Zürcher Regierung die Chance, sich beim Bund für die Freigabe der Interkontinentalflüge für ausländische Fluggesellschaften ab Genf-Cointrin einzusetzen.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich) begründet seinen Antrag auf Dringlicherklärung: Die Ratssekretärin Regula Thalmann hat den Text der Interpellation und die Begründung eben vorgelesen. Sie können daraus entnehmen, dass es bei unserer Interpellation am heutigen Tag nicht darum geht, etwas gegen den Flughafen oder gegen die Swissair zu unternehmen oder etwas gegen Genf oder gegen Zürich als Standort der Swissair zu deklamieren. Bei unserer Interpellation geht es uns darum, am heutigen Sechseläuten der Öffentlichkeit kundzutun, dass wir Genf und damit die welsche Schweiz nicht vergessen haben. Es geht darum, in die Strassen von Zürich hinaus das Signal zu senden, dass dieser Rat gewillt ist, möglichst rasch über die Problematik dieses Swissair-Entscheidens zu sprechen. Ich bitte Sie deshalb dringend: Unterstützen Sie die Dringlichkeit dieser Interpellation! Die Bevölkerung von Genf und der halben Westschweiz blickt heute nach Zürich. Halb Genf ist in den Strassen von Zürich am Sechseläuten zu Gast. Bitte setzen Sie heute ein deutliches Zeichen, indem Sie die Dringlicherklärung unterstützen, damit wir in diesem Rat sobald als möglich die freundeidgenössische Solidarität diskutieren können.

Prof. Kurt Schellenberg (FDP, Wetzikon): Wir wenden uns nicht gegen die Dringlichkeit der vorliegenden Interpellation. Die Unterstützung der Dringlichkeit bedeutet aber nicht, dass wir mit dem Inhalt der aufgeworfenen Fragen einverstanden sind. Wir sind jedoch der Auffassung, dass der Regierungsrat Gelegenheit bekommen soll, so rasch als möglich seine Position im Zusammenhang mit dem Entscheid der Swissair dem Kantonsrat und damit der Öffentlichkeit darlegen zu können. So betrachtet, ist für uns die Dringlichkeit gegeben.

Das Wort wird weiter nicht verlangt.

#### *Abstimmung*

Für die Dringlichkeit der Interpellation stimmen 79 Ratsmitglieder. Damit ist die Interpellation dringlich erklärt. Die Begründung liegt schriftlich vor.

Das Geschäft ist erledigt.

***Anfrage KR-Nr. 5/1996 zu den gefährlichen Aussentüren der älteren S-Bahn-Kompositionen***

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich) hat am 8. Januar 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Ich danke dem Regierungsrat für die Antwort auf meine Anfrage KR-Nr. 258/1995 betreffend gefährliche Aussentüren der älteren S-Bahn-Kompositionen. In der Zwischenzeit sind ja die Haltegriffe bei vielen der gefährlichen S-Bahn-Wagen abmontiert worden, was als Sofortmassnahme sehr zu begrüssen ist. Das zentrale Anliegen meiner Anfrage hat der Regierungsrat leider nicht wahrgenommen, wesentliche Teile meiner Anfrage hat er nicht beantwortet:

Es geht darum, dass die SBB zwar bei vielen Wagen des Typs EW I und II sogenannte Schwenkschiebetüren eingebaut haben, diese Wagen aber nicht auf dem S-Bahn-Netz, sondern auf den Regionallinien in der ganzen Schweiz einsetzen. Dies ermöglicht den kondukteurlosen Betrieb. Diese Massnahme wurde aus Spargründen getroffen, allerdings auf Kosten der Sicherheit bei der Zürcher S-Bahn.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb nochmals, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie viele Wagen des Typs EW I und II mit unfallträchtigen Türen verkehrten zum Zeitpunkt des Unfalls in Wädenswil auf dem Netz der Zürcher S-Bahn?
2. Wie viele Einheitswagen I und II wurden bis zu diesem Unfall von den SBB mit sicheren Aussentüren versehen?
3. Aufgrund der Antwort des Regierungsrates vom 20. Dezember 1995 drängt sich der Verdacht auf, dass bis anhin noch gar keine Einheitswagen I und II mit bündigen Aussentüren ohne Haltegriffe auf dem Zürcher S-Bahn-Netz in Betrieb sind (die vom Regierungsrat erwähnten S 22, S 26, S 29, S 33 und S 35 sind Regionalzüge am Rande des S-Bahn-Netzes und haben mit diesen im Kernbereich nichts zu tun), wie dies in der Antwort zum Postulat KR-Nr. 84/1990 versprochen wurde. Ist diese Annahme richtig?
4. Ist der Regierungsrat nun bereit, sich bei den SBB energisch dafür einzusetzen, dass die im Zürcher S-Bahn-Netz verkehrenden Kompositionen mit den bereits umgerüsteten, jedoch auf den

Regionallinien der übrigen Schweiz verkehrenden Wagen ausgewechselt werden? Und ist er bereit, sich dafür einzusetzen, dass auch bei den übrigen in Frage kommenden Einheitswagen I und II die Haltegriffe im Sinne einer Sofortmassnahme abmontiert werden?

5. Bis wann ist damit zu rechnen, dass die Einheitswagen ausgewechselt sein werden?

Die Antwort des Regierungsrates lautet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

Im Bericht des Regierungsrates zum Postulat KR-Nr. 84/1990 wurde ausdrücklich festgehalten, dass das umgebaute Rollmaterial vor allem auf den Linien eingesetzt werde, welche zuerst auf den kondukteurlosen Betrieb umgestellt würden. Inzwischen haben die SBB die gesamtschweizerische Umstellung aller Linien des regionalen Personenverkehrs auf diese Betriebsart beschlossen, was auch den Einsatz der umgebauten Fahrzeuge beeinflusst hat. Dementsprechend wurden im Kanton Zürich mit erster Priorität die kondukteurlos betriebenen Linien im Raum Winterthur mit diesen Wagen ausgerüstet, während von den S-Bahn-Linien im Raum Zürich vorerst nur jene ohne Kondukteur betrieben werden, auf welchen ausschliesslich Doppelstockzüge verkehren.

Die Verhandlungen mit den SBB über den Ersatz bzw. die Umrüstung des Rollmaterials für die S-Bahn-Linien sind noch nicht abgeschlossen, wie der Regierungsrat auch in seiner Antwort vom 20. Dezember 1995 auf die Anfrage KR-Nr. 258/1995 ausgeführt hat. Die Ergebnisse dieser Verhandlungen können nicht vorweggenommen werden. Bekannt ist heute, dass ab Fahrplanwechsel 1996 rund 90 Wagen in regulären S-Bahn-Zügen und rund 140 Wagen in Zusatz- und Dispositionszügen noch nicht über aussenbündige Türen verfügen.

Für die weitere Entwicklung ist zu berücksichtigen, dass ein Teil des Rollmaterials ohnehin durch den Einsatz der 4. Serie der Doppelstockpendelzüge modernisiert wird. Ferner verfügt das Rollmaterial auf den S-Bahn-Linien S 22, S 26, S 29, S 33 und S 35 im Raum Winterthur bereits heute über umgerüstete Einheitswagen mit aussenbündigen Türen. Gegenstand der Verhandlungen bleibt das ältere Rollmaterial, das noch längere Zeit im Einsatz stehen wird.

Das Verhandlungsziel besteht darin, dass spätestens ab 1999 in den regulären S-Bahn-Zügen sowie in den Zusatz- und Dispositionszügen

nur noch Wagen mit aussenglatten Türen zum Einsatz gelangen. Ein Teil des Umbaus soll bereits 1997 abgeschlossen sein. Im Falle einer Einigung mit den SBB wird das Einsatzkonzept verbindlich in den entsprechenden Verträgen festgehalten. Als Übergangslösung wurden die Haltestangen abmontiert. Damit wurde es weitgehend verunmöglicht, auf den anfahrenden Zug aufzuspringen. Auch damit kann dem Fahrgast die Verantwortung für sein eigenes Verhalten nicht abgenommen werden. Nicht Gegenstand der Verhandlungen sind die Schnellzüge des Fernverkehrs.

Die Massnahmen zur Erreichung vertraglich vereinbarter Ziele sind Sache der SBB. Ob dafür der Austausch von Rollmaterial mit anderen schweizerischen Regionen oder Umrüstungsmassnahmen sinnvoller sind, steht in ihrem Ermessen.

### ***Fraktionserklärungen***

Mario Fehr (SP, Adliswil) verliest folgende Erklärung der Sozialdemokratischen Fraktion zu den Ereignissen rund um die Generalversammlung der Schweizerischen Bankgesellschaft:

Mit wachsender Besorgnis verfolgt die Sozialdemokratische Fraktion die Konzentrationsprozesse im Bankensektor und insbesondere die offen zur Schau getragenen Machtkämpfe im Vorfeld der Generalversammlung der Schweizerischen Bankgesellschaft (SBG) vom kommenden Dienstag, den 16. April 1996. Es ist dabei keineswegs so, dass die SP die Geschäftspolitik der SBG in allen Teilen billigt. Die aktuellen Angriffe auf die SBG haben aber einzig und allein das Ziel, diese Bank in frühkapitalistischer Manier auf reine Gewinnmaximierung auszurichten. Etliche der handelnden Akteure scheinen in keiner Art und Weise der Tatsache Rechnung zu tragen, dass ein Unternehmen in dieser Grössenordnung auch eine volkswirtschaftliche und sozialpolitische Verantwortung zu tragen hat. Damit droht der Verlust von Tausenden von Arbeitsplätzen.

Die Versicherungskasse für das Staatspersonal des Kantons Zürich, abgekürzt BVK, ist mit einem grösseren Aktienpaket an der SBG beteiligt. Bis zum heutigen Zeitpunkt sind weder die Verwaltungskommission – das ist der Stiftungsrat der BVK – noch deren Anlageausschuss vom Regierungsrat, beziehungsweise vom Finanzdirektor im Hinblick auf die bevorstehende

Generalversammlung der SBG orientiert, beziehungsweise um ihre Meinung gefragt worden. Auch Parlament und Öffentlichkeit sind nicht informiert worden. Dieses Verhalten steht im Gegensatz zu demjenigen anderer grosser Personalversicherungen, wie beispielsweise der Versicherungskasse der Stadt Zürich, deren Anlagekommission beschlossen hat, an der kommenden Generalversammlung mit ihrem Aktienpaket aus volkswirtschaftlichen Überlegungen für die Anträge des Verwaltungsrates der SBG zu stimmen.

Die Sozialdemokratische Fraktion hält folgendes fest:

1. Verwaltungskommission, beziehungsweise Anlageausschuss der BVK müssen künftig bei wichtigen Fragen der Anlage-, beziehungsweise Geschäftspolitik angehört und in die Entscheide miteinbezogen werden. In besonders wichtigen Fällen sind Kantonsparlament und Öffentlichkeit zu informieren.

2. Der Regierungsrat beziehungsweise der Finanzdirektor werden dringend aufgefordert, jetzt ihrer Verantwortung für den Finanzplatz Schweiz beziehungsweise Zürich gerecht zu werden. Die BVK soll mit ihrem Aktienpaket an der Generalversammlung vom kommenden Dienstag, den 16. April 1996 aktiv teilnehmen und diejenigen Anträge unterstützen, welche eine grösstmögliche Zahl von Arbeitsplätzen sichern.

3. Die BVK wird aufgefordert, ihre zukünftige Anlagebeziehungsweise Geschäftspolitik immer auch unter volkswirtschaftlichen und sozialpolitischen Gesichtspunkten zu tätigen. Angesichts von hoher Arbeitslosigkeit und wirtschaftlichem Umbruch muss die volkswirtschaftliche Gesamtschau den Vorrang vor kurzfristigen Gewinnüberlegungen haben.

Die Sozialdemokratische Fraktion wird an diesem Thema dranbleiben. Dem Casinokapitalismus der Herren Ebner und Co. müssen Schranken gesetzt werden. Es ist ihm eine deutliche Absage zu erteilen.

Anton Schaller (LdU, Zürich) verliest folgende Fraktionserklärung des Landesrings: Gespannt, aber auch zunehmend besorgt, erlebt die Bevölkerung, auch sie und wir, über die Medien einen Grosskampf zweier oder auch mehrerer Giganten um die grösste Schweizer Bank. Dieser Kampf entscheidet sich morgen. Es geht um die Schweizerische Bankgesellschaft, eine potente, keineswegs angeschlagene Grossbank, die vor 125 Jahren in Winterthur gegründet wurde und, trotz

internationaler Ausdehnung, eine echt zürcherische Institution ist. Sie und ich, sofern Sie nicht Grossaktionär sind, stehen dieser Entwicklung machtlos gegenüber. Die Politiker haben keine Möglichkeiten, aber auch kein Rezept, einzugreifen. Wir sind alle auf den Weitblick der Wirtschaftsführer, auf die Bankenchefs und letztlich auf den Weitblick und das soziale Gewissen der Aktionärsmehrheit angewiesen, damit nicht nur kurzfristige Erfolge und nicht nur Gewinne erzwungen werden, sondern auch langfristig, nachhaltig der schweizerischen Volkswirtschaft, der Gemeinschaft letztlich, gedient wird.

Gottlieb Duttweiler hat 1957 den fast prophetischen Satz geprägt: „Es braucht soziales Kapital, mächtig genug, um privates Kapital zur Respektierung der Allgemeininteressen zu zwingen.“ Ein Satz, der heute mehr denn je gilt. Das private Kapital eines Martin Ebner, eines Christoph Blocher, eines Walter Frey – meine Damen und Herren der SVP, die Sie ja auch dem Gewerbe verpflichtet sind – dieses private Kapital gilt es, im Interesse der Allgemeinheit, zu bändigen.

Es ist aber nicht nur privates Kapital, mit dem nur noch möglichst grosse Gewinne angestrebt werden. Es ist auch soziales Kapital, erarbeitet von Ihnen hier im Saal und den meisten Menschen draussen im Kanton. Es sind Pensionskassengelder, die zunehmend in die Gewinnmaximierungsmaschinerie einfliessen und letztlich das bewirken, was uns im Innersten betrifft: die Vernichtung von Arbeitsplätzen. Das dürfen wir nicht zulassen. Wir wollen eine Gesellschaft, die allen Arbeit ermöglicht. Wir wollen keine Gesellschaft, in der ein Teil immer reicher und ein Drittel immer ärmer und arbeitslos wird und dabei jede Perspektive verliert.

Wir fordern den Regierungsrat deshalb auf, seine soziale Verpflichtung wahrzunehmen, mit den Aktionärsstimmen der Beamtenversicherung den Anträgen des SBG-Verwaltungsrates zuzustimmen und Robert Studer ins Präsidium zu wählen. Wir Sozialliberalen können zu privatem Gewinn nur Ja sagen, wenn er mit der Verpflichtung auf die Gemeinschaft verbunden ist. Wir wollen und brauchen die soziale Marktwirtschaft, und wir brauchen soziales Kapital, mächtig genug, um das private Kapital nachhaltig zur Respektierung der Allgemeininteressen zu zwingen.

Prof. Dr. Richard Hirt (CVP, Fällanden) verliest folgende Fraktionserklärung zum Entscheid des Swissair-Verwaltungsrates

bezüglich der massiven Reduktion von Mittel- und Langstreckenflügen ab dem Flughafen Genf: Bekanntlich hat der Verwaltungsrat der Swissair kürzlich beschlossen, die Mittel- und Langstreckenflüge ab dem Flughafen Genf massiv zu kürzen. Mit wenigen Ausnahmen soll künftig nur noch der Flughafen Zürich Ausgangspunkt für solche Flüge sein. Als Grund für diesen Entscheid nennt die Swissair zusätzliche Sparanstrengungen. Dieser Entscheid wurde von der Westschweizer Bevölkerung und deren Regierungen heftig kritisiert, aber auch von Mitgliedern des Bundesrates öffentlich bedauert. Die Betroffenen machen geltend, dass diese einschneidende Massnahme einerseits zu erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen führen werde, andererseits aber auch politisch bedenklich sei, weil die Swissair als bisherige nationale, beziehungsweise gesamtschweizerische Airline zu einer deutschschweizerischen Gesellschaft mutiere, was der Einheit des Landes erneut schade.

Auch die CVP-Fraktion bedauert diesen politisch höchst ungeschickten Schritt sehr. Einmal mehr wird damit das gute Einvernehmen zwischen der Romandie und der Deutschschweiz in unnötiger Weise getrübt. Da die Romandie in wirtschaftlicher Hinsicht zur Zeit ohnehin mehr leidet als die Deutschschweiz, hätte der Swissair-Verwaltungsrat seinen Entscheid auch in volkswirtschaftlicher Hinsicht besser prüfen müssen. Es ist durchaus denkbar, dass die Swissair durch diesen Entscheid selbst mehr Schaden als Nutzen erleidet und überdies auch der Flughafen Zürich-Kloten indirekt in Mitleidenschaft gezogen wird.

Da der Kanton Zürich Aktionär der Swissair ist, und überdies seine Interessen direkt im Verwaltungsrat, beziehungsweise dessen Ausschuss vertreten kann, fordert die CVP-Fraktion den Regierungsrat auf, alles in seiner Macht stehende zu tun, um den Entscheid der Swissair rückgängig zu machen, beziehungsweise zu entschärfen.

### ***Persönliche Erklärung***

Thomas Büchi (Grüne, Zürich) gibt folgende persönliche Erklärung ab:

Es ist vielleicht typisch, dass wir jetzt zwei Fraktionserklärungen gehört haben zu Themen, zu denen wir letztlich nicht viel beizutragen haben. Das Aktienpaket der BVK ist im Aktienkapital der SBG ein kleiner Fisch. Da hat der Kanton an der morgigen Generalversammlung der SBG wenig Einfluss. Im Gegensatz dazu hat er aber zur Situation der

Zürcher Kantonalbank Entscheide zu treffen. Von der grünen Fraktion her erinnere ich Sie daran, dass am kommenden Mittwoch, den 17. April, die Kommission dieses Rates über die Bestrebungen verschiedener Fraktionen zur Privatisierung der ZKB beraten wird. Es gibt grosse, gewichtige Fraktionen, die nichts lieber sähen, als dass auch die ZKB voll privatisiert würde und damit in den Kampf der Giganten einsteigen könnte. Das sähe relativ einfach aus: Die ZKB würde geschluckt.

Ich fordere Sie daher auf, falls Sie heute noch eine Fraktionssitzung haben, Ihren Kommissionsmitgliedern auf die Finger zu schauen. In der Kommission können wir tatsächlich etwas für die Situation im Bankensektor tun und nicht nur Schaumschlägerei betreiben.

Die grüne Fraktion wird sich für die heutige Rechtsform der ZKB aussprechen.

### *Protokollauflage*

Die Protokolle der 44. Sitzung vom 25. März und der 45. Sitzung vom 1. April liegen im Sekretariat des Rathauses zur Einsichtnahme auf.

### **2. Beschluss des Kantonsrates über einen zeitlich limitierten Versuch der Redezeitbeschränkung (Antrag des Büros des Kantonsrates vom 14. März 1996) KR-Nr. 65/1996**

Esther Holm (Grüne, Horgen), 1. Vizepräsidentin: Am 31. März ist der zeitlich limitierte Versuch der Redezeitbeschränkung sang- und klanglos abgelaufen. Die Erfahrungen mit diesem Versuch sind fast durchwegs positiv. Überlange Voten waren in dieser Zeit sehr selten. Anscheinend wird dem Faktor Zeit bereits bei der Vorbereitung vermehrt Aufmerksamkeit geschenkt. Die Vernehmlassung in den Fraktionen war, bis auf einige kritische Stimmen der Grünen und der SP, positiv.

Der Versuch wurde am 18. September 1995 mit der Genehmigung des Rates gestartet. Er läuft demnach seit etwas mehr als einem halben Jahr. Das Büro beantragt den Versuch letztmals bis Ende März 1997 zu verlängern und dann über die definitive Einführung oder das Festhalten am alten Reglement zu entscheiden.

Ich bitte Sie, den vorliegenden Antrag des Büros zu unterstützen.

Dr. Ruth Gurny Cassee (SP, Maur): Wie Frau Holm gesagt hat, haben wir am 18. September 1995, auf Antrag des Büros beschlossen, einen zeitlich limitierten Versuch mit Redezeitbeschränkung durchzuführen. Es sollte sich, so versicherte das Büro, nicht um eine vorgezogene Parlamentsreform handeln, sondern um einen kleinen sofortigen Beitrag zu grösserer Effizienz des Rates.

Gestützt auf die Erfahrungen mit dem Versuch sollte dann das Büro Vorschläge für eine definitive Regelung erarbeiten.

Obwohl die Sozialdemokratische Fraktion einer Redezeitbeschränkung keine grosse Begeisterung entgegenbringt, hat sie den Entscheid mitgetragen, da sie sich bei einem Versuch nicht querstellen wollte.

Heute legt das Büro eine identische Vorlage wie im vergangenen September vor. Es handelt sich wieder um einen Versuch, der diesmal ein Jahr dauern soll.

Eine kleine Mehrheit der Sozialdemokratischen Fraktion wird die Vorlage aus folgenden Gründen ablehnen.

1. Als wir die Vorlage vor einem halben Jahr verabschiedeten, erhielt das Büro den klaren Auftrag, auf der Grundlage der gemachten Erfahrungen, Vorschläge für eine definitive Regelung zu erarbeiten. Wir vermissen jetzt die Verarbeitung der gemachten Erfahrungen. Zu einem Versuch gehört eine systematische Auswertung.

Zum Beispiel sollte man fragen:

Wie oft gelang es Kolleginnen und Kollegen nicht, ihren Standpunkt darzulegen?

Wie oft verlangten sie zum zweiten Mal das Wort zur selben Sache, nur um den Argumentationsbogen zu Ende zu führen? – Dieser Ausweg hilft keineswegs Zeit sparen.

Wie oft wurde zusätzlich die persönliche Erklärung benutzt?

Haben wir in diesem halben Jahr wirklich effizienter gearbeitet?

Haben wir auch effektiver gearbeitet?

Wo bleibt die Auswertung?

2. Während der Debatte vom vergangenen September fielen so markige Sprüche wie: „In der Kürze liegt die Würze.“ Oder: „Wenn jemand seine Meinung in fünf Minuten nicht darlegen kann, kann er dies in zehn Minuten auch nicht oder noch viel weniger.“

(Vielleicht gehört es zur Effizienz des Rates weniger laut dazwischenzureden. Ich kann mein Votum so fast nicht zu Ende führen.)

Diese markigen Sprüche zeugen von einer wenig differenzierten Analyse. Sie kommen alle aus der saturierten Ecke der Mehrheit. Wenn Sie im Fahrwasser der Mehrheit segeln, brauchen Sie oft nur wenige Worte um Ihre Position durchzubringen. Alles ist Ihren Kolleginnen und Kollegen klar. Die Mehrheit ist da.

Wenn Sie aber aus einer Minderheitsposition argumentieren und Sie dies nicht plakativ tun wollen, kann eine Redezeitbeschränkung eine Behinderung darstellen.

Ich gehöre nicht zu den Vielrednerinnen in diesem Saal. Ich bin an echter Effizienz interessiert und weiss mich auch zu disziplinieren. Ich bin aber nicht bereit, ohne Not eine Einschränkung meiner parlamentarischen Rechte hinzunehmen, nur um einem vermeintlichen Druck der Strasse nachzugeben.

3. Last but not least: Die Redezeitbeschränkung ist ein unbeholfenes Mittel, den Ratsbetrieb zu verwesentlichen.

Das Zauberwort der gegenwärtigen Reformen heisst Output-Orientierung! Was wir hier tun, verschreibt sich aber ganz der alten Philosophie der Input-Orientierung: Wir sollen die zeitlichen Ressourcen, die wir investieren dürfen, beschränken. So hat man das Gefühl, in Sachen Reform etwas getan zu haben.

Zum Schluss gehe ich auf den Reformaspekt näher ein. Der Rat hat eine Parlamentsreformkommission eingesetzt, die sich der Effektivität und Effizienz des Kantonsratsbetriebes widmet. Wir wissen, dass der Kantonsrat und seine Debatten drei Funktionen haben: eine Entscheidungsfunktion, eine Kontrollfunktion und eine Artikulationsfunktion.

Im Zusammenhang mit seiner Parlamentarischen Initiative zur Parlamentsreform wies Regierungsrat Notter, noch in der Funktion als Mitglied des Parlaments, darauf hin, dass heute die Instrumente der Artikulationsfunktion unterentwickelt sind.

Um sich artikulieren zu können, weichen daher viele von uns auf Instrumente aus, die eigentlich einer andern Funktion, zum Beispiel der Entscheidung, dienen. Sie greifen zur Motion oder Parlamentarischen Initiative, weil kein anderes Mittel zur Verfügung steht.

Hier können wir die Effizienz tatsächlich erhöhen, indem wir die Instrumente anders gestalten.

Effizienz und Effektivität des Ratsbetriebes werden nicht durch eine Redezeitbeschränkung erhöht, sondern erst dann, wenn wir die Struktur unserer Debatte verändern.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, mit einer Mehrheit der Sozialdemokratischen Fraktion, der Vorlage des Büros nicht zuzustimmen.

Roland Brunner (SP, Rheinau): Wie Frau Gurny bereits gesagt hat, ist die SP-Fraktion gut demokratisch zweierlei Meinung. Ich spreche für die Verlängerung des Versuches.

Im Gegensatz zu meiner Fraktionskollegin finde ich die Erfahrungen mit der Regelung im abgelaufenen halben Jahr positiv. Unser Präsident musste sehr wenige Voten abläuten. Diejenigen, die ein zweites Mal sprachen, taten dies in der Regel spontan und hielten nicht ein zehnminütiges Votum in zwei Etappen. Im letzten Jahr wurde kein einziger Antrag auf Schliessung der Rednerliste gestellt. Ein solcher Antrag, der bei langfädigen Debatten manchmal gestellt wird, beschneidet das Recht von uns allen, in einer Debatte noch spontan reagieren zu können.

Die heutige Regelung hat sich insofern bewährt, als sie eine moderate Einschränkung unseres Rechts zu sprechen beinhaltet. Die Kommissionsvorsitzenden werden weiterhin zwanzig Minuten Zeit haben, um uns ein Geschäft vorzustellen. Als Mitglied der vorberatenden Kommission, oder wenn wir die offizielle Haltung der Fraktion vertreten, einen Minderheitsantrag oder einen parlamentarischen Vorstoss begründen, haben wir nach wie vor zehn Minuten Zeit, um unsere Argumentationsbogen auszubreiten.

Die Gegnerinnen und Gegner der vorgeschlagenen Lösung weisen darauf hin, dass es das ureigenste Recht jedes Parlamentariers und jeder Parlamentarierin sei, sich hier drinnen äussern zu können. Ich unterstütze dieses Ziel, sehe dieses Recht aber mit einem Antrag auf Schliessung der Rednerliste viel mehr beschnitten als mit der Regelung zur moderaten Beschränkung der Redezeit.

Die Chance, mit unserer Botschaft gehört zu werden, steigt dadurch sogar, da kurze, prägnante Voten in der Regel besser ankommen und besser verstanden werden.

Wir sollten diesen Versuch noch ein Jahr laufen lassen. Und dann, wenn wir den definitiven Entscheid fällen, sorgfältig Nutzen und Schaden gegeneinander abwägen, so wie Frau Gurny das vorschlägt. Ich bin optimistisch, dass wir dann diese Regelung definitiv annehmen.

Die heute noch skeptischen Ratsmitglieder werden allerdings nur dann zustimmen können, wenn die Redezeitregelung nicht das einzige zählbare Ergebnis der laufenden Bemühungen für eine Parlamentsreform bleibt. Und auch nur dann, wenn der Rat so flexibel ist, in einem begründeten Ausnahmefall, auch einmal einer Verlängerung der Redezeit zuzustimmen.

Esther Holm (Grüne, Horgen): Es besteht die Gefahr, dass ich einige Sachen, die Herr Brunner bereits gesagt hat, wiederhole. Leider war es mir wegen des hohen Lärmpegels, den Frau Gurny bereits angesprochen hat, nicht möglich, alles zu verstehen. Es wäre schöner für die Effizienz des Rates, den Lärmpegel senken zu können, als die Redezeit beschränken zu müssen.

Frau Gurny hat gesagt, das halbe Jahr werde jetzt einfach zu einem Ganzjahresversuch verlängert. Das stimmt zwar, aber wir haben das halbe Jahr zu wenig auswerten können. Wir haben auch nicht zahlenmässig erfasst, wie viele Ratsmitglieder zum Beispiel zweimal gesprochen haben oder wie oft ein Votum abgeläutet wurde.

Wir vom Büro finden es nicht angebracht, den Versuch jetzt, nach einem halben Jahr, einfach abubrechen und bis zur Parlamentsreform zu warten und ins alte System zurückzukehren.

Da nur wenige ihre Redezeit nicht auskosten konnten, finden wir eine Beschränkung vertretbar.

Frau Gurny hat fünfeinhalb Minuten gebraucht um ihre Minderheitsmeinung zu vertreten. Sie hätte also fast doppelt soviel Zeit zur Verfügung gehabt. Die Redezeitbeschränkung hat sie nicht eingeschränkt.

Ich bitte Sie noch einmal, der Verlängerung des Versuches zuzustimmen.

Ich muss noch nachtragen, dass die Grünen nicht geschlossen, aber mit einer Mehrheit, diesen Antrag nicht unterstützen werden.

Das Wort wird weiter nicht verlangt.

*Detailberatung*

Keine Bemerkungen.

*Schlussabstimmung*

Auf Antrag des Büros und in Anwendung von § 11 Abs. 1 des Geschäftsreglementes des Kantonsrates, beschliesst der Kantonsrat mit 89:25 Stimmen:

I. Die Redezeit im Rat wird im Sinne eines Versuches wie folgt beschränkt:

- Kommissionspräsidien max. 20 Minuten
- Kommissionsmitglieder max. 10 Minuten
- Vertreterinnen und Vertreter von Minderheitsanträgen pro Antrag max. 10 Minuten
- Sprecherinnen und Sprecher von Fraktionen und von Parteien ohne Fraktionsstärke max. 10 Minuten
- Erstunterzeichnende bei Parlamentarischen Vorstössen (Motion, Postulat, Parlamentarische Initiative und Interpellation) max. 10 Minuten
- Übrige Referentinnen und Referenten max. 5 Minuten
- Spricht jemand zum zweiten Mal zur selben Sache, Redezeit max. 5 Minuten
- Fraktionserklärungen wie bisher
- Persönliche Erklärungen wie bisher

II. Der Versuch dauert von der Zustimmung des Kantonsrates an bis Ende März 1997.

Das Geschäft ist erledigt.

**3. Parlamentarische Initiative Dr. Ruth Gurny Cassee, Maur, und Ruedi Winkler, Zürich, vom 22. Januar 1996 betreffend Änderung des Beschlusses des Kantonsrates über die Festsetzung der**

**Besoldungen der Mitglieder des Regierungsrates (schriftlich begründet)****KR-Nr. 12/1996**

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Der Kantonsratsbeschluss über die Festsetzung der Besoldungen der Mitglieder des Regierungsrates vom 4. März 1991 wird wie folgt geändert:

"Die Jahresbesoldung der Mitglieder des Regierungsrates beträgt 115% der Höchstbesoldung von Klasse 29 gemäss Beamtenverordnung."  
(*Rest unverändert*).

Die schriftliche Begründung wurde wie folgt abgegeben:

Die gegenwärtige Finanzlage des Kantons macht es notwendig, auf die 1991 allzu grosszügig ausgefallene Formel zur Berechnung der Besoldung der Mitglieder des Regierungsrates zurückzukommen. Die damalige Festsetzung, wonach die Besoldung der Regierungsräte 125 % der Höchstbesoldung von Klasse 29 gemäss BVO ausmachen soll, erscheint angesichts der Finanzlage des Kantons und vor allem im Vergleich zur Besoldungsentwicklung des übrigen Personals nicht mehr legitimierbar zu sein.

**4. Einzelinitiative Dietrich M. Weidmann, Zürich, vom 4. Dezember 1995 betreffend Festlegung einer Bruttoeinkommenshöchstgrenze für die kantonalen Beamten und Angestellten, Regierungsratsmitglieder usw.****KR-Nr. 332/1995**

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Die kantonalen Gesetze seien dahingehend zu ändern, dass zukünftig das Bruttoeinkommen von kantonalen Beamten, Angestellten, Regierungsmitgliedern usw. die Höchstgrenze von Fr. 150'000.-/Jahr nicht überschreiten darf.

Die Begründung lautet wie folgt:

Der Kanton Zürich ist hoch verschuldet. Die Regierung hat heute löbliche Sparvorschläge vorgestellt. Betrübtlich ist jedoch, dass vorwiegend auf den Schultern der weniger begüterten Personen gespart

werden soll. Aus diesem Grund ist es nichts als recht und billig, wenn auch Personen wie Regierungsräte zur Kasse gebeten werden. Im Gegensatz zu den unteren Beamten werden die Grossverdiener auch mit einem Einkommen von Fr. 150'000.- immer noch auf grossem Fusse leben können.

Ich hoffe, dass der Kantonsrat hier ein Zeichen setzt, indem er einerseits den Sparvorschlägen der Regierung ohne Abstriche zustimmt und andererseits mit dieser Einzelinitiative noch einige zusätzliche Millionen einspart!

**5. Einzelinitiative Fritz Hammer, Uster, vom 12. Dezember 1995  
betreffend Neuregelung der Entschädigung für Regierungsräte  
und Regierungsrätinnen  
KR-Nr. 354/1995**

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Es seien die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, um das Gehalt für das Amt als Regierungsrat/Regierungsrätin um 10% zu kürzen.

Die Begründung lautet wie folgt:

Mit rund Fr. 300'000.- Einkommen gehören unsere Regierungsräte und Regierungsrätinnen zu den bestverdienenden Mitglieder aller Kantone. Im Hinblick auf die vorgesehenen Sparmassnahmen, die der Regierungsrat einläutet, wäre es bedenklich, ja unverantwortlich, wenn der Gesamtregierungsrat nicht mit dem guten Beispiel vorangeht und eine Kürzung seines Gehalts um 10% akzeptiert. In einer krisengeschüttelten Zeit, sowie aus Solidaritätsgründen, ist diese Massnahme notwendig und muss auch vom Gesamtregierungsrat anerkannt und respektiert werden. Es kann doch nicht eine Ausgrenzung für die Regierungsräte geben, wie dies Herr Regierungsrat Homberger im "Tele-Züri" angedeutet hat.

Die irrije Meinung, die Herr Homberger zum Ausdruck brachte, dass bei einer Reduktion der Regierungsratsgehälter das Engagement und die Motivation sehr stark verringert würden, kann von der Mehrheit der Bürger und Bürgerinnen nicht akzeptiert werden.

Der Kantonsrat ist eingeladen, dieser notwendigen und vernünftigen Einzelinitiative zuzustimmen.

**6. Einzelinitiative Markus Grass, Zürich, vom 20. Dezember 1995  
betreffend Neuregelung der Entschädigung für Regierungsräte  
und Regierungsrätinnen  
KR-Nr. 356/1995**

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Es sind die einschlägigen Gesetzesnormen dahingehend abzuändern, dass die Bruttogehälter der Damen und Herren Regierungsräte um 5% gekürzt werden.

Die Begründung lautet wie folgt:

Der Regierungsrat arbeitet zur Zeit recht spektakulär mit dem Rotstift, um Sparübungen im Budget durchzubringen. Dabei nimmt er sich selbst jedoch von jeder Kürzung aus! Angesichts des unpopulären Charakters, den Kürzungen vor allem beim "kleinen Mann der Strasse" haben, müssten einschränkende Abstriche bei den Gehältern von oben nach unten (und nicht umgekehrt) erfolgen, dieses um so mehr, als die Spitzenverdiener eine ganz andere Schmerzgrenze haben als der "Büetzer". Kommt bei den Damen und Herren Regierungsräte noch erleichternd hinzu, dass sie durch die Ausübung ihres Berufs weitgehende Vergünstigungen im Alltag geniessen! Mit dem leuchtenden Beispiel vorangehen und zuerst bei sich selber kürzen, bevor man so etwas von massiv schwächer gestellten Dritten verlangt, hiesse ausserdem: Ein Signal setzen, damit das Volk seinerseits leichter in den sauren Apfel zu beissen gewillt wäre. Herr Homberger äusserte sich in Tele-Züri, angesprochen auf die Möglichkeit einer 10%-Kürzung dahingehend, dass er dann in einen (Zitat) "Bereich kommt, wo es nicht mehr interessant ist, die Mühe eines Regierungsrates auf sich zu nehmen". - Der Initiant will sich hier bewusst eines jeden Kommentars über diese Äusserung enthalten. - Herr Homberger verdient soviel wie 5 Überstunden-geplagte Krankenschwestern zusammen (!). Eine Kürzung bei Gehälter-Klassen von Fr. 300'000.- jährlich ist mehr als nur zumutbar! - In Abwägung aller Umstände und bei wohlwollender Anwendung des gesunden Menschenverstandes verlangt der Initiant somit eine Bruttogehaltskürzung bei den Damen und Herren Regierungsräten von 5%. Damit wird nicht bloss ein kleiner Sparbatzen erzielt, sondern vor allem die Glaubwürdigkeit der Exekutive in ihre aktuellen Sparbemühungen gestärkt.

**7. Einzelinitiative Markus Grass, Zürich, vom 16. Januar 1996  
betreffend Ruhestandsgehälter der Mitglieder des Regierungsrates  
KR-Nr. 19/1996**

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Es seien die einschlägigen Gesetzes-Normen dahingehend abzuändern, dass die Pensions- und Ruhestandsrenten der Damen und Herren Regierungsräte, welche nach ihrem Ausscheiden aus dem Amte das 62. resp. 65. Altersjahr noch nicht erreicht haben, maximal dem Schweizerischen Durchschnittslohn entsprechen, wie er vom Bundesamt für Statistik alljährlich festgestellt wird (z.Zt. dieser Initiative knapp Fr. 5'000.-). Ändert das Pensionsalter bei der AHV für die "normalsterblichen" Arbeitnehmer, so gelten die neuen Alterssätze auch hier. Nach Erreichen des AHV- Alters sei die neue Regelung hinfällig und die Rentenpraxis frei.

Die Begründung lautet wie folgt:

Heute wird jeder Arbeitnehmer in unserem Lande mit 62 (weibliche) oder mit 65 (männliche) pensioniert und erhält seine Rente, seine "Pension". Nicht so unsere Magistraten: Sie bekommen schon vorher, sobald sie aus dem Amte scheiden nämlich, ihre "Rente", (und erst noch eine durchaus horrende), egal ob sie 40 oder erst 50 Jahre alt sind, und ungeachtet ihrer Arbeitsfähigkeit auch nach ihrem Ausscheiden aus dem Amte. Diese "Pfründe" sind ein alter Zopf und widersprechen jeglichem vernünftigen Gerechtigkeitsdenken! Das passt in keiner Weise mehr in die Landschaft unserer leistungsorientierten, auf Sparpatzen bezogenen Gesellschafts- und Wettbewerbsstruktur. Aus ethischen und sozialen Gründen haben die voll im arbeitsfähigen Alter sich befindlichen abgewählten oder zurückgetretenen Regierungsräte auf die jetzt gültige "normale" Rente zu verzichten, bis auch sie das offizielle AHV-Alter erreicht haben. Das ist nicht mehr als Recht im Sinne der Rechtsgleichheits-Prinzipien, welche in unserem Lande sonst immer gern zitiert werden. Erreichen später die Ausgeschiedenen das ordentliche Pensionsalter, können sie nach der bis heute gültigen oder nach einer beliebig anderen Regelung ihre "Renten" und "Pensionen" beziehen. Bei "Renten" handelt es sich schliesslich um Steuergelder und nicht um Mittel der freien Privatwirtschaft. "Renten"-Bezüge vor

Erreichen des eigentlichen Rentenalters sind an sich schon ein Affront gegenüber dem normalen "Büetzer".

**8. Einzelinitiative Markus Grass, Zürich, vom 19. Januar 1996  
betreffend Durchschnittsgehälter der Mitglieder des  
Regierungsrates  
KR-Nr. 20/1996**

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Es sind die einschlägigen Gesetzes-Normen dahingehend abzuändern, dass die Bruttogehälter der Damen und Herren Regierungsräte maximal 500 % des Schweiz. Durchschnittslohnes (gemäss dem Bundesamt für Statistik) ausmachen.

Die Begründung lautet wie folgt:

Die Herstellung vernünftiger Relationen bei den Salären innerhalb der verschiedenen Berufsgattungen tut Not. Auch Regierungsräte haben schon "abgehoben". Mit gerechtfertigter "Arbeitsleistung" ist das nicht mehr begründbar. Der Vergleich mit der Privat-Industrie hinkt, müssten doch "Chefs" bei Millionen - Debakeln und -Skandalen (wie beim Regierungsrat ges.) flugs den Schleudersitz nehmen, was dem gewählten Regierungsrat erspart bleibt. Kürzungen bei Gehältern von 300'000.- pro Jahr sind mehr als zumutbar! Die Damen und Herren Regierungsräte haben ihr Gehalt (inkl. dem 13. und allfällig 14. Monatslohn) neu auf maximal das Fünffache des Helvetischen Durchschnittslohnes zu beschränken. Der beträgt zur Zeit der Initiative (auf Grund der Angaben des Bundesamtes für Statistik) knapp Fr. 5'000.- Bei allem Respekt vor der Leistung eines Regierungsrats: Es ist nicht einsehbar, warum er mehr als das 5-fache einer Krankenschwester oder eines Konditors "verdient"! Die wohl beste und gerechteste Grundlage zur "Kontrolle" der Löhne auch unserer Regierungsräte ist die fixe Bindung an den allgemeinen Durchschnittslohn in unserem Land.

*Diskussion der Traktanden 3 bis 8:*

Dr. Ruth Gurny Cassee (SP, Maur): Vor uns liegt ein ganzes Paket von Vorstössen, das sich der Frage der Gestaltung der Regierungsratsgehälter widmet. Ich äussere mich zur

Parlamentarischen Initiative, die ich zusammen mit Ruedi Winkler eingereicht habe, sowie zu vier der fünf Einzelinitiativen.

Zur Einzelinitiative von Markus Grass, die sich mit den Ruhestandsgehältern von Regierungsräten befasst, spricht nachher mein Kollege Ruedi Winkler.

In der Budgetdebatte vom vergangenen Dezember stellte die Sozialdemokratische Fraktion den Antrag, die regierungsrätlichen Gehälter um acht Prozent zu senken. Die Regierungsratsgehälter sind mit einem Kantonsratsbeschluss geregelt. Folglich braucht es auch einen Kantonsratsbeschluss, um sie zu verändern. Deshalb kündigten wir damals an, dass wir eine Parlamentarische Initiative, die jetzt hier zur Debatte steht, einreichen werden.

Daneben liegen vier Einzelinitiativen vor, die sich der gleichen Frage widmen. Dies ist ein Hinweis darauf, dass es in der Bevölkerung ein gewisses Malaise rund um die Gehälter unserer Magistratspersonen gibt.

Diese Gehälter können nicht als interne Sache betrachtet werden. Sie sind in hohem Mass eine öffentliche Angelegenheit, die in hohem Mass in die politische Landschaft unseres Kantons passen muss.

Diese politische Landschaft zeichnet sich im Moment dadurch aus, dass der Staat arm ist. Er hat wenig Geld und legt seit fünf Jahren eine defizitäre Rechnung vor.

In dieser Situation ist es notwendig, auf einen Beschluss zurückzukommen, der im Februar 1991 von einer Mehrheit in diesem Rat, gefällt wurde, weil diese offenbar andere Prämissen annahm.

1990 wurde die Rechnung des Kantons zum letzten Mal noch mit einem Ertragsüberschuss abgeschlossen. Heute liegt zum fünften Mal in der Reihe ein negativer Saldo der laufenden Rechnung vor.

1991 wurde beschlossen, die Gehälter der Regierungsräte nicht mehr in absoluten Zahlen festzulegen, sondern auf das Prinzip umzusteigen, dass für die Regierungsratsgehälter auf die obersten Gehälter der BVO zusätzlich 25 Prozent geschlagen werden.

Mit diesem Beschluss stiegen die Regierungsratsgehälter im Frühling 1991 von 258'000 Franken auf 284'000 Franken. Im Sommer 1992 erhöhten sich, im Zusammenhang mit der Revision der BVO, die Gehälter der Regierungsräte gleich nochmals, und zwar auf 302'000

Franken – notabene exklusive der Zulagen: Präsidentialzulagen, Vizepräsidentialzulagen und so weiter.

Das ergibt für den Zeitraum von fünf Jahren eine Lohnerhöhung von 20 Prozent. Das kann niemand in der Bevölkerung verstehen! Das schaut man als zuviel an.

Die Sozialdemokratische Fraktion hat schon 1991 für eine moderatere Lohngestaltung für die Regierungsräte, mit 10 bis 15 Prozent oberhalb der obersten Kategorie der BVO, plädiert. Wir fanden damals leider keine Mehrheit.

Das ist heute hoffentlich anders, denn die Zeichen der Zeit sind klarer zu erkennen.

Die Parlamentarische Initiative schlägt als Regierungsratsgehalt die oberste Kategorie der BVO plus 15 Prozent vor. Ich bitte Sie, ihr zuzustimmen, damit wir die Sache im Rahmen einer Kommission in Ruhe anschauen können.

Ich schliesse einige Gedanken zu den vier Einzelinitiativen Hammer, Weidmann und Grass an. Im Falle von Grass sind es gleich zwei.

Ich bitte Sie im Namen der Sozialdemokratischen Fraktion, diese Einzelinitiativen abzulehnen.

Inhaltlich zielen sie zwar in die gleiche Richtung wie die Parlamentarische Initiative. Sie meinen auch, dass die Gehaltsgestaltung für Regierungsräte übers Ziel hinausschiesst, aber inhaltlich sind sie wenig praktikabel.

Die Einzelinitiative Hammer KR-Nr. 354/1995 will die Gehälter der Regierungsräte um 10 Prozent kürzen. Die Einzelinitiative Grass KR-Nr. 356/1995 ist etwas milder, indem sie sich auf einen Kürzungsantrag um 5 Prozent beschränkt. Beide Einzelinitiativen wurden vermutlich in Unkenntnis der vorher genannten Formel zur Berechnung der Regierungsratsgehälter formuliert.

Das führt zu einer etwas ungeschickten oder komplizierten Berechnung für die resultierenden Gehälter. Diese wären bei der Einzelinitiative Hammer 12,5 Prozent, bei der Einzelinitiative Grass 18,75 Prozent über den Spitzengehältern der BVO. Unsere Parlamentarische Initiative liegt, mit oberster Gehaltsposition der BVO plus 15 Prozent, eidgenössisch kompromissbereit, schön in der Mitte zwischen diesen beiden Vorschlägen.

Die Einzelinitiative Weidmann verlangt, dass keine Bruttoeinkommen von über 150'000 Franken mehr bezahlt werden. Sie würde Beamtinnen und Beamte der Klassen 22 bis und mit 29 und damit auch die Regierungsräte betreffen und hätte auch nach unten gravierende Auswirkungen, weil ein Besoldungsgefüge einer inneren Logik folgen muss. Es ist nicht gut möglich, erst bei der Besoldungsklasse 22 mit Anpassungen anzufangen, da sonst die Besoldungsklasse 21 allenfalls mit zu kleiner Differenz folgen würde.

Daher zielt die Einzelinitiative Weidmann auf eine Totalrevision der strukturellen Besoldungsverordnung. Dies scheint uns im Moment nicht opportun.

Wir werden deshalb die Einzelinitiative Weidmann ablehnen.

Herr Grass schlug anfangs 1996 in einer zweiten Einzelinitiative eine völlig neue Formel zur Berechnung der regierungsrätlichen Gehälter vor. Diese sieht eine fixe Bindung an den allgemeinen Durchschnittslohn in unserem Land vor.

Darüber könnte man materiell allenfalls sprechen, nur ist diese Formel überhaupt nicht praktikabel. In unserem Land liegen keine zuverlässigen Angaben über Durchschnittsgehälter vor, was unter anderem mit der geringen Lohntransparenz zu tun hat. Man müsste laufend darüber streiten, was denn als Durchschnittslohn zu gelten habe. Die Zahlen, die verfügbar sind, zum Beispiel diejenigen vom Bundesamt für Statistik, stammen immer nur aus Teilbereichen der schweizerischen Volkswirtschaft. Deshalb kann der Vorschlag nicht in die Praxis umgesetzt werden. Wir müssen diese Einzelinitiative also auch ablehnen.

Zum Schluss bitte ich Sie nochmals, unsere Parlamentarische Initiative zu unterstützen. So kann das Malaise, das rund um die sehr tabuisierte Frage der Regierungsratsgehälter im Kanton vorhanden ist, in ruhigerem Klima im Rahmen einer Kommission besprochen werden.

Susanne Bernasconi-Aeppli (FDP, Zürich): Wir behandeln heute eine ganze Serie von Einzelinitiativen, die sich mit den Gehältern der Regierungsräte befassen. Darunter sind, neben anderen, Vorstösse zu finden, die durchaus eine Diskussion wert sind.

In Zeiten mit schlechter Finanzlage sind die Löhne der Regierungsräte sicher kein Tabuthema. Wir haben in der Schweiz generell ein hohes

Lohnniveau. Fragen nach der Reduktion von Löhnen stellen sich somit generell.

Sicher war die strukturelle Besoldungsrevision von 1991, bei den sich abzeichnenden Defiziten, verfehlt. Die FDP stellte damals auch einen Ablehnungsantrag, allerdings vergeblich. Die Auswirkungen dieser strukturellen Besoldungsrevision sind allerdings dadurch gedämpft worden, dass die Erwartungen, mangels Finanzen, nicht erfüllt werden konnten.

Wenn im Besoldungsbereich etwas getan werden soll, so muss man die gesamte Besoldungsstruktur der Verwaltung überprüfen. Kürzen wir nur bei den Regierungsräten, so entsteht ein hierarchisches Missverhältnis zu den Löhnen der oberen Chefbeamten.

In den unteren Lohnbereichen bezahlt der Staat besser als die Privatwirtschaft, nicht aber in den oberen Bereichen.

Es sind immer mehr und immer komplexere Probleme, die auf die Chefbeamten und auf die Regierungsräte zukommen.

Wir sind darauf angewiesen, dass wir für den Staat gute Leute bekommen. Ich denke hier auch an die ganze Verwaltungsreform. Eine gewisse – ich sage ausdrücklich nur eine gewisse – Konkurrenzfähigkeit zur Privatwirtschaft muss unbedingt bestehen bleiben. Ich warne daher vor einer Nivellierung, sonst entsteht ein Ungleichgewicht, insbesondere auch gegenüber den Regierungsräten, die sich ja aus diesen Segmenten rekrutieren sollten.

Die FDP-Fraktion ist daher dagegen, dass die Regierungsratslöhne einzeln betrachtet werden.

Da wir in dieser Debatte bestimmt noch darauf zu sprechen kommen, äussere ich mich hier noch zur Kürzung der Lehrerbesoldung im Haushaltsanierungsprogramm: Dort geht es nicht um eine Veränderung der Einstufung, sondern nur um eine Anpassung an die Mechanismen der übrigen Verwaltung.

Aus den angeführten Gründen wird die FDP-Fraktion keine der Einzelinitiativen unterstützen.

Martin Ott (Grüne, Bäretswil): Bei der Budgetdebatte hatte der Rat bereits die Gelegenheit, verschiedene Anträge und Kürzungen zu den Regierungsgehältern abzulehnen. Damals ging es um Anträge, die, bei einer Annahme durch die Mehrheit, sofort wirksam geworden wären.

Jetzt geht es um eine Parlamentarische Initiative und Einzelinitiativen. Das sind Diskussionsvorschläge, zu deren Überweisung es nur eine qualifizierte Minderheit braucht.

Es liegt ein ganzer Strauss aus fünf Einzelinitiativen und einer Parlamentarischen Initiative vor. Die Grüne Fraktion begrüsst diese Diskussionsanregungen und wird daher alle Einzelinitiativen vorläufig unterstützen. Sie hofft, damit endlich eine Diskussion bezüglich der oberen Gehälter in Gang bringen zu können.

Es gibt dafür folgende Gründe: Der Regierungsrat hat, dank der eingebauten Mechanismen, in den letzten fünf Jahren eine Lohn-erhöhung von 50 Prozent erfahren. Diese Tatsache ist besonders in einer Zeit, wo überall gespart wird, stossend. Sie unterwandert und relativiert die harten Sparmassnahmen und die geplanten Personalentlassungen in der Verwaltung.

Daher forderten wir bereits im Dezember ein freiwilliges Zeichen. Der Regierungsrat hat jedoch bis heute nichts vorgeschlagen. Schon seit Jahren will unsere Fraktion bei der Budgetdebatte Lohnerhöhungen und Teuerungszulagen jeweils auf Einkommen bis 80'000 Franken beschränken. In der ganzen Lohndiskussion wurden von der bürgerlichen Regierung nie Vorschläge gemacht, wie bei den hohen Einkommen und Stufenanstiegen dort, wo keine existentiellen Bedürfnisse mehr vorliegen, gespart werden könnte.

Es stört uns daher, dass es in der Parlamentarischen Initiative der SP nur um die Regierungsratsgehälter geht, nicht aber um eine Diskussion bezüglich der Spitzenlöhne in der Verwaltung.

Wenn man aber die Parlamentarische Initiative der SP zusammen mit der Einzelinitiative Weidmann unterstützt, wird es möglich sein, in einer Kommission auch die Spitzenlöhne in der Verwaltung anzuschauen.

Wir unterstützen darum auch diesen Vorstoss.

In einer allfälligen Kommission werden wir versuchen neue Ideen einzubringen. Zum Beispiel sollten bei Löhnen über 170'000 Franken auch Reduktionen möglich sein. Dies ist ein weiterer Grund, um die Einzelinitiative Weidmann bezüglich einer Höchstgrenze vorläufig zu unterstützen.

Es ist sinnvoll, dass Regierungsmitglieder soviel verdienen, dass sie nicht bestechbar sind. Auch eine Rente hilft mit, dass ein

Regierungsratsmitglied unpopuläre Entscheide unabhängig, ohne Rücksicht auf Wahlchancen und ohne persönliche Interessenkonflikte fällen kann. Zumindest wären solche Entscheide dann denkbar.

Die Attraktivität eines Regierungsmandates darf jedoch auch nicht durch ein Zuviel an Pfründen so sehr erhöht werden, dass ein solches Amt nicht mehr mit einem gewissen Opfer, mindestens für privatwirtschaftliche Grossverdiener, verbunden ist.

Es ist nicht bei allen Fraktionen so, Frau Bernasconi, dass sich Leute aus der Privatwirtschaft für ein solches Amt zur Verfügung stellen. Es gibt auch privatwirtschaftliche Unternehmer, die es sich aus finanziellen Gründen nicht leisten können, ein Regierungsratsmandat zu übernehmen. Das soll auch so bleiben, sonst hätten wir vielleicht plötzlich einen Regierungsrat Ebner oder Blocher.

Es ist kein Zufall, dass gerade Regierungsräte, denen das feu sacré fehlt, den finanziellen Aspekt ihres Amtes in den Vordergrund stellen. Wenn das grösste Personalproblem der Regierung die Sorge darum ist, dass die Attraktivität dieses Amtes unter einer zehnprozentigen Kürzung des Regierungsratssalärs arg leiden müsste, besteht wenigstens die Hoffnung, dass eine Kürzung der Regierungsgehälter eine Verbesserung der Auslese der Mitglieder nach sich ziehen würde.

Dies wäre eine moderne Sparmassnahme, mit der die Qualität gesteigert und die Mittel effizienter eingesetzt werden könnten.

Wir unterstützen darum die vorliegenden fünf Einzelinitiativen und die Parlamentarische Initiative. Sie lösen als Gesamtpaket eine Diskussion über die oberen Löhne aus und enthalten Vorschläge, auch die Regierungsgehälter zu kürzen. Wir sind politisch und sachlich überzeugt, durch niedrige Regierungsgehälter langfristig bessere Mandatsinhaber zu gewinnen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Im Anschluss an die Budgetdebatte mit den ersten Auseinandersetzungen zum Projekt Effort und der Ankündigung von „Wif!“ wurden absolut undifferenzierte Hüftschüsse gegen die Regierungsgehälter abgegeben.

Diese Vorstösse sind undifferenziert und unüberlegt, weil die 7 mal 15'000 oder 30'000 Franken überhaupt nicht wesentlich zu Einsparungen beitragen können. Mit solchen Einzelaktionen kommt man der Problematik, dass der Staat Zürich nachhaltig sparen muss, nur unzulänglich nach. Ich bin überzeugt, dass wir nicht in erster Linie auf

die Lohnhöhe, sondern auf die Anzahl der vom Staat beschäftigten Angestellten achten müssen. Die Sparprogramme der Regierung gehen in diese Richtung. Im Rahmen dieser, von der Regierung vorgeschlagenen Massnahmen, ist es unsere Aufgabe, die Staatsaufgaben neu zu definieren und als Folge daraus die notwendige Höhe der Mittel oder die Anzahl der nötigen Stellen festzulegen. Das ist der richtige Ansatz zur Bewältigung unserer Haushaltprobleme.

Quer durch die Fraktionen sind wir uns wahrscheinlich keineswegs einig, welche Gehälter zu hoch und welche zu niedrig sind. Noch problematischer wird es, wenn nur die Löhne einzelner Berufsgruppen isoliert unter dem Sparanspruch zu beurteilen sind.

Wenn wir bei der Lohnsumme im Staatshaushalt wirklich sparen wollen, können wir dies nur, wenn wir die Besoldungsverordnung generell revidieren. Die Motion Schmid 13/1996 vom 22. Januar 1996 enthält den richtigen Ansatz dazu. Ich bin zwar mit der negativen Stellungnahme meiner Fraktionskollegen zur Mitarbeiterbeurteilung in der Begründung der Motion nicht einverstanden, aber ich empfehle Ihnen, wenn Sie in diesem Bereich etwas unternehmen wollen, dennoch diese Motion zur Annahme.

Auf die Initiative Dietrich Weidmann, Traktandum 4, brauchen wir wohl nicht einzutreten, da jegliche rechnerischen oder sonstigen Beurteilungsgrundlagen fehlen.

Der Initiator Markus Grass hat sich mit der Initiative, die unter Traktandum 8 vorliegt, rechnerisch selbst überlistet. 500 Prozent von 5000 Franken – das ist der Durchschnittslohn – mal 13 Monate ergibt bereits ein Jahresgehalt von 325'000 Franken, was über dem heutigen Gehalt der Regierungsräte liegt. Das spricht für sich selbst.

Bei Traktandum 7 vom gleichen Initiator verhält es sich etwas anders. Ich kann Herrn Grass' Gefühle von Ungerechtigkeit hier sehr wohl nachvollziehen. Für die Ruhestandsgehälter der Regierungsmitglieder, wie auch der Richter, sollte der Regierungsrat eine differenziertere Lösung vorschlagen. Es besteht aber kein Handlungsbedarf, der eine Initiative und einen Volksentscheid rechtfertigen würde. Mit diesen Mitteln wäre wiederum nur eine undifferenzierte Lösung möglich, die den Ansprüchen der eigentlichen Problematik nicht genügt.

Ich bitte Sie, auch diese Einzelinitiative nicht zu unterstützen.

Die drei Vorstösse, die angeblich die Regierungsratslöhne differenziert und in vernünftigem Mass korrigieren wollen, finden Sie unter den Traktanden 3, 5 und 6. Zuerst müssen wir uns klar werden, ob in so isolierter Betrachtungsweise Handlungsbedarf besteht. Auch wenn der Regierungsratslohn im Sinne eines Leistungslohnes festgelegt wird, kann er nie allen sieben Amtsträgern in gleichem Mass gerecht werden. Darüber sind wir uns wohl einig. Im einzelnen könnten wir uns aber bestimmt nicht einigen, wie gut jeder Regierungsrat oder jede Regierungsrätin nun seinen oder ihren Lohn verdient. Diese Tatsache lässt es nicht zu, dass ein Leistungslohn differenziert festgelegt wird.

Es ist deshalb von grösster Wichtigkeit, dass die Lohnhöhe unserer höchsten Magistraten aus der Sicht der Qualifikation für ein solches Amt beurteilt wird. Unsere Regierungsräte müssen sich immer wieder Angriffe auf ihre Person und Integrität, teils in sehr deftiger Form, gefallen lassen.

Die Regierenden in unserer parlamentarischen Demokratie müssen sich, beispielsweise in den Kommissionen, oft sehr unökonomisch engagieren. Dies ist ein unerhört hoher zeitlicher Aufwand, so dass sich die Regierungsratsmitglieder oft nicht in gewünschtem Ausmass der wesentlichen Grundlagenarbeit widmen können.

Wir müssen dies berücksichtigen, bevor wir leichtfertig behaupten, 300'000 Franken seien zuviel Lohn für dieses Amt. Wir haben an unsere Regierungsräte hohe Ansprüche zu stellen. Damit sich jedoch gute Kandidaten zur Wahl stellen, brauchen wir ein Lohnniveau, das diesen auch gerecht wird. Ohne diese Voraussetzung erhalten wir für dieses Amt nicht mehr diejenigen, die den hohen Ansprüchen genügen. Es ist dann möglich, dass sich Wirtschaft und Politik noch mehr voneinander entfernen. Bitte bedenken Sie dies, bevor Sie leichtfertig eine dieser Initiativen unterstützen.

Eine Initiative ist auch nicht das richtige Instrument, um den Regierenden eins auszuwischen oder sie zu massregeln, wie ich dies einigen auf der linken Ratsseite unterstelle.

Bitte halten Sie sich zurück und unterstützen Sie die Vorstösse der Geschäfte 3 bis 8 nicht.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Die CVP-Fraktion lehnt alle Vorstösse betreffend Lohnkürzungen des Regierungsrates ab. Die Gründe für eine

Salärkürzung sind nicht gegeben und die Motive sind sehr durchsichtig. Einerseits sind sie auf die Unzufriedenheit mit der Regierung, beziehungsweise mit gewissen Exponenten derselben, zurückzuführen, andererseits sollen sie eine Straffaktion für angebliche Fehlleistungen, beziehungsweise missliebige Entscheide sein. Und letztlich glaubt man, sie seien eine Sparübung, was nicht zutrifft.

Zuerst muss die Frage nach dem sogenannten gerechten Lohn eines Regierungsrates oder einer Regierungsrätin geklärt werden. Dies ist eine heikle Frage, denn Lohngerechtigkeit ist schwierig zu erörtern. Trotzdem gibt es, gerade für Magistraten, messbare Kriterien, die zu berücksichtigen sind. Ich denke an den hohen Zeitaufwand: 16 Stunden an 7 Tagen pro Woche sind keine Seltenheit. Das ergibt sogar bei einem Regierungssalär einen relativ bescheidenen Stundenansatz. Weiter ist zu berücksichtigen, dass der Regierungsrat durch die Komplexität der Aufgaben materiell gefordert ist. Zudem steht die Regierung von allen Seiten unter Druck. Dieser Druck, den wir selber, das Volk, die Beamten und so weiter ausüben, ist nicht so einfach auszuhalten, wie man glaubt.

Dazu kommt die hohe Erfolgsverantwortung – man erwartet vom Regierungsrat in allen Belangen ständig Erfolg – und die hohe Führungsaufgabe, die gegenüber den Tausenden von Angestellten und Beamten auszuüben ist.

Auch das Damoklesschwert einer Wiederwahl, das dauernd über den Regierungsräten und über den Regierungsrätinnen hängt, haben wir nicht zu übersehen.

Denken wir auch daran, dass dieses Salär nicht netto in die Tasche der Regierungsräte fließt. Indem auch Regierungsräte Parteibeiträge bezahlen und ihre Wahlen mitfinanzieren müssen, fließt auch einiges zurück in die Politik. Wenn man bei den Regierungsgehältern streicht, streicht man auch Parteigelder – das darf auch einmal gesagt sein.

Die erwähnten Voraussetzungen sind nicht in jedem Fall und nicht bei jedem Regierungsmitglied gegeben, aber Fehler sind menschlich, und einzelne Fehler rechtfertigen eine pauschale Kürzung der Löhne nicht. 1991 wurden die Löhne angepasst. Man war damals wohl der Meinung, der Lohn solle der erbrachten Leistung entsprechen. Aus dieser Überlegung heraus hat man den Lohn der Regierungsräte, wie auch den anderer Lohnempfänger, angepasst.

Schon damals zeichnete sich eine problematische Finanzlage des Kantons ab. Hätte man wirklich sparen wollen, so hätte man schon damals Sparargumente vorbringen können, was aber nicht der Fall war. Der Grundsatz von Treu und Glauben bezüglich der Löhne gilt auch bei der Regierung. Wenn man also kürzen will, muss man das bei allen Beamten und Angestellten tun.

Die Regierung hat im übrigen mehrmals ein Zeichen gesetzt, indem sie, analog zum Teuerungsverzicht der Beamten und Angestellten, auf den Teuerungsausgleich verzichtet hat.

Dieser Verzicht auf Teuerungsausgleich macht bereits mehr als die Hälfte des Prozentsatzes aus, den die Initianten der Parlamentarischen Initiative als Lohnreduktion fordern.

Das sind genug Argumente um auf all diese Vorlagen nicht einzugehen und sie abzulehnen. Ich bitte Sie, dies eindrücklich zu tun.

Benedikt Gschwind (LdU, Zürich): Der Regierungsrat lässt gegenwärtig keine Gelegenheit aus, um über die marode Finanzlage des Kantons zu lamentieren. 390 Millionen Defizit sind gewiss kein Pappentier und die Ansicht, dass der Haushaltssanierung auf kantonaler Ebene eine wichtige Aufgabe zukommt, teilen wir durchaus. Wir sind auch bereit, für Sparübungen Hand zu bieten. In dieser Zeit, wo auch von den kantonalen Beamten und Angestellten, im Rahmen des Sparpaketes Effort, grosse Opferbereitschaft verlangt wird, und die Teuerung nur teilweise ausgeglichen wurde, sollte der Regierungsrat mit gutem Beispiel voran gehen. Unsere Regierungsräte haben, entsprechend ihrer Verantwortung, der hohen Präsenzzeit und dem ständigen Exponiertsein in der Öffentlichkeit, bestimmt zu Recht ein überdurchschnittliches Salär. In einer Zeit, wo alle vom Sparen reden, steht es der Regierung aber gut an, mit gutem Beispiel voranzugehen und sich selber auch eine Lohnkürzung zu verordnen. Dies erhöht beim Personal die Bereitschaft, selber den Gürtel enger zu schnallen. Wie in einem Unternehmen kommt der obersten Führungsebene eine wichtige Vorbildrolle zu. Der Regierungsrat ist sich gegenwärtig dieser Rolle offensichtlich nicht bewusst. Statt dessen war von Regierungspräsident Homberger in „Tele Züri“ zu hören, dass die Motivation der Regierungsräte unter einer Lohnkürzung sehr leiden würde. Dies ist eine sehr merkwürdige Aussage. Trifft dieser Motivationsschwund auf die übrigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Kanton, von denen

Sparopfer verlangt werden, nicht zu? Haben sich die gegenwärtigen Regierungsräte nur wegen des hohen Gehaltes wählen lassen?

Die Situation hat sich seit 1991, als die jetzt gültige Regelung festgesetzt wurde, verändert. Wenn die Regierung dies nicht erkennt, ist das Parlament gefordert. Bei der vergangenen Budgetdebatte hat es eine Mehrheit des Rates leider abgelehnt, einen entsprechenden Antrag zu unterstützen. Von der Gegenseite waren auch damals keine überzeugenden Argumente zu hören. Man wollte es offensichtlich mit den Regierungsräten der eigenen Partei nicht verderben.

Heute haben wir die Gelegenheit, Vorstösse zu diesem Thema zu überweisen. Die LdU-Fraktion unterstützt die Parlamentarische Initiative Gurny–Winkler, weil diese am praktikabelsten ist und mit ihr am schnellsten eine Lösung erzielt werden kann.

Die LdU-Fraktion unterstützt auch die Einzelinitiative betreffend Ruhestandsgehälter, damit sich hier auch endlich etwas bewegt.

Die übrigen Einzelinitiativen unterstützen wir nicht, weil sie uns nicht praktikabel scheinen.

Germain Mittaz (CVP, Dietikon): Ich spreche zum Geschäft Nummer 7, beziehungsweise 19/1996. Markus Grass kennt die Verordnung über die Leistungen der Versicherungskasse für die Mitglieder des Regierungsrates offensichtlich nicht. Er wäre gut beraten gewesen, die Verordnung 177/24 zu studieren, bevor er seine Begründung formulierte. Diese enthält nämlich wenig wahres, aber viel irreführendes Material. Die Verordnung wurde durch den Kantonsrat genehmigt. Am 5. September 1994 haben wir hier drin das letzte Mal über dieses Geschäft beraten. Herr Grass verbreitet lediglich Gerüchte und leistet damit der Sache keinen Dienst.

Ich erwarte auch von einer Einzelinitiative mehr Sachlichkeit. Ich bitte Sie daher, diese nicht zu unterstützen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Versetzten wir uns in die Situation des Personals, das in den letzten Jahren mit den verschiedensten Aktionen konfrontiert wurde. Effort ist gefordert, „Wif!“ ist angesagt, man soll schlanker werden und so weiter und so fort. Dies alles sind Aktionen, die einsehbar und verständlich sind.

Dass man sich jetzt aber auch Fragen stellt, wie es denn mit den Direktionsvorstehern, mit der obersten Leitung, steht, und was diese dazu beiträgt, hat gute Gründe.

Hätte der Regierungsrat mit gutem Beispiel voran gehen wollen, wie man das von einem Führer erwartet, hätte er von sich aus den eigenen Lohn ein wenig herabsetzen können. Er hat dies ein Stück weit auch getan, indem er auf den Teuerungsausgleich verzichtet hat.

Das Amt eines Regierungsrates ist bestimmt nicht nur Honiglecken: Ein bisschen Repräsentation hier, ein bisschen gut essen dort und dafür 300'000 Franken kassieren. Kollege Dürr hat bereits beschrieben, dass wesentlich mehr dahinter steckt.

Die EVP-Fraktion anerkennt diese Leistungen. Sie sieht auch, dass es nicht gemächlich ist, einen Morgen lang Vorwürfe darüber anzuhören, was man alles falsch gemacht habe. Ich würde gern sehen, wie wir selbst die eine oder andere Situation geregelt hätten.

Ist dann die Karriere als Regierungsmitglied abgeschlossen oder wird sie beendet, weil jemand nicht gewählt wird, so ist die Zukunft zumindest mit einer Rente gesichert. Dieses System ist als Ganzes in Ordnung und die Gehälter sind, verglichen mit der Privatwirtschaft, angemessen.

Es ist nicht immer einfach, geeignete Kandidaten von ihren bisherigen Positionen wegzuholen. Auch die Lust, sich 48 oder 46 Mal im Jahr, einen Morgen lang, der Kritik zu stellen, ist sicher nicht sehr gross.

Trotzdem sollte die Regierung ein Zeichen setzen. Die Parlamentarische Initiative von Frau Gurny zeigt in diese Richtung, indem sie zumindest die Diskussion des Problems ermöglicht.

Wir sind die Legislative. Als solche können wir die Sache diskutieren und Vorschläge dazu ausarbeiten. Ob die Gehälter der Regierungsräte am Ende 15, 20, 25 oder mehr Prozent über den Spitzengehältern der BVO liegen, wird die Beratung zeigen.

Der Vorstoss von Frau Gurny ist in diesem Sinn ein gangbarer Weg. Die EVP-Fraktion wird die Parlamentarische Initiative unterstützen

Hingegen hält sie nicht sehr viel von allen übrigen Vorstössen. Sie enthalten undifferenzierte, unkoordinierte Vorschläge von verschiedenen Seiten. Das ist keine Diskussionsbasis.

Die EVP-Fraktion wird die Einzelinitiativen nicht unterstützen.

Ruedi Winkler (SP, Zürich): Ich spreche zu Traktandum 7, zu den Ruhestandsgehältern des Regierungsrates. Das Grundproblem, das einen Bürger dazu bringt, diesen Punkt aufzugreifen, liegt darin, dass uns eine Kultur für die Laufbahnplanung der Regierungsrätinnen und Regierungsräte fehlt. Wenn jemand dieses Amt innehatte, ist es, wie wenn er oder sie im Olymp gewesen wäre und es unschicklich wäre, wenn sie oder er nachher wieder einen anständigen Beruf ausüben würde. Deshalb gibt es diese Postenschiebereien und das verzweifelte Suchen nach Zukunft, wenn jemand einmal in der Exekutive war; nur die Möglichkeit, wieder wie jede andere Person einen „normalen“ Beruf auszuüben, gibt es fast nicht.

Dies führt zu einer Zwangslage, die aber verschwinden wird, wenn sich – hoffentlich bald – die Einsicht durchsetzt, dass Regierungsmitglieder gewöhnlich sterbliche Menschen sind, die vom persönlichen Standpunkt aus, und für die Qualität der Regierung, wieder einmal einen Berufswechsel nötig hätten.

Wir müssen daher vorschlagen, wie wir ein Weggehen aus der Regierung, unter ähnlichen Bedingungen wie bei einem Positionswechsel in der Wirtschaft, ermöglichen können.

Wir lehnen die Einzelinitiative Grass daher ab und hoffen, dass die letzten Reste feudaler Haltung gegenüber Regierungsratsämtern möglichst bald verschwinden werden.

Zu den übrigen Vorschlägen und zu unserer Parlamentarischen Initiative: Herr Dürr hat von Treu und Glauben gegenüber den Regierungsräten gesprochen. Treu und Glauben gelten aber auch gegenüber den Angestellten des Kantons und gegenüber den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern. Wenn man von der Notwendigkeit von harten Sparmassnahmen spricht, sollte man als sehr gut bezahlter Angestellter dieses Kantons auch bereit sein, ein Beispiel zu geben und ein bisschen weniger Lohn in Kauf zu nehmen. Natürlich saniert das die Kasse nicht. Es geht auch nicht um die Qualität der Regierungsräte und Regierungsrätinnen. Gute sind so oder so nicht zu bezahlen, und schlechte sind immer zu teuer. Die Führungsseite sollte aber ein Beispiel geben.

Ich bitte Sie der Parlamentarischen Initiative zuzustimmen.

Dr. Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a.A.): Wir leugnen nicht, dass teilweise ein Malaise besteht. Wir wehren uns auch nicht gegen

eine qualifizierte Diskussion, wobei qualifiziert unterstrichen sein soll. Wenn man aber einigen Votanten zuhört, entsteht das Gefühl, dass unsere Regierungsräte, wie weiland Napoleons Schergen, den Staatsschatz Berns gestohlen hätten und sich damit auf der Flucht nach Frankreich befänden. Das ist nicht der Fall. Wir werden einige heute nachmittag am Sechseläutenumzug sehen.

Die Vorschläge, die vorliegen, sind zu punktuell und zu unüberlegt. Teilweise sind sie wohl auch eher spontane Strafaktionen als zukunftsweisende Lohnstrategien.

Der Vorstoss der SVP 13/1996 dagegen beinhaltet eine faire, klare Ausgangslage. Daher unterstützen wir ihn, wenn er zur Diskussion kommt. Er verlangt eine Revision der Besoldungsverordnung und stellt diese Fragen damit in einen grösseren Zusammenhang.

Die Parlamentarische Initiative Gurny–Winkler will die Differenz der Regierungsratslöhne zu den nächstniedrigeren Gehältern senken, was einer Lohnsenkung um acht Prozent entspricht.

Weshalb verlangt die SP das gerade jetzt? Weshalb soll dies nicht alle höheren Beamten und höheren Lehrkräfte betreffen? Sind in diesen Gruppen zu viele Parteimitglieder?

Der Hebesatz von 125 Prozent liegt, wenn man mit andern Systemen vergleicht, an der unteren Grenze. Das müsste man vertiefter diskutieren.

Die postulierten Reduktionen der Regierungsratsgehälter um 5 oder 10 Prozent – sie können jeden beliebigen Prozentsatz wählen – sind willkürlich. Es werden keine konkreten Gründe dafür angeführt. Es wird von einem psychologischen Signal gesprochen. Ob die Mitglieder des Regierungsrates das wollen, ist ihre persönliche Sache. Es ist nicht sicher, ob ein solches Signal ankäme und welches sein Langzeiteffekt auf andere Gruppen wäre.

Eine weitere Initiative will den Lohn für Regierungsratsmitglieder an den schweizerischen Durchschnittslohn binden. Das ist schon im Grundsatz falsch. Allenfalls käme eine Bindung an den zürcherischen Durchschnittslohn in Frage, aber eine so einseitige Salärpolitik löst keine Probleme, sondern führt im Quervergleich inner- und ausserhalb der Verwaltung zu unerwünschten Salär-Turbulenzen.

Die Initiative Weidmann hat zweifellos den Vogel abgeschossen. Wenn man alle Einkommen über 150'000 Franken kürzt, würden – meiner

Berechnung nach – etwa 2'000 kantonale Angestellte auf diesem Plafond stehen bleiben. Oder müsste man dann unten proportional gleich kürzen und – wie bei den Regierungsräten – halbieren? Das kann kaum die Meinung sein. Man muss die Dinge präziser anschauen.

Die Einzelinitiative Grass enthält eine Rentenstrafe. Heute ist es für einen Regierungsrat, der nicht mehr gewählt wird, nicht so leicht, eine Stelle zu finden. Das liegt nicht so sehr an ihm, sondern am Umfeld. Es ist nicht sinnvoll, nach dem vollen Salär einen Absturz auf 60'000 Franken vorzunehmen, wie es in der Initiative vorgeschlagen wird, dem ehemaligen Regierungsmitglied aber nach dem fünfundsiebzigsten Altersjahr die volle Rente zuzubilligen.

Dies widerspricht allen Lösungen der Privatwirtschaft mit vorzeitiger Pensionierung, degressiven Lohnkürzungen, Aufschub der Rente und so weiter.

In meiner Laufbahn habe ich persönlich einige etwas höhere Löhne bewirtschaftet als die unserer Regierungsräte. Ich trete in diesen Fragen für Transparenz, Fairness und vor allem auch Marktgerechtigkeit ein.

Wenn wir den Markt ansehen, so müssen wir sagen, dass unsere Regierungsräte mit Geschäftsleitungsmitgliedern eines Konzerns mit 40'000 Beschäftigten vergleichbar sind. Da wären sie mit ihrem gegenwärtigen Lohn nach heutigen Massstäben klar unterbezahlt. Da gibt es einen grossen politischen Malus.

In der Privatwirtschaft ist der Trend so – ob uns das gefällt oder nicht –, dass die Spitzensaläre abgesetzt und zusätzlich durch grosse Bonuszahlungen erweitert werden.

Es stellt sich die Frage, ob wir es uns leisten können, im Kampf um die Besten, in der Politik voll in die andere Richtung zu ziehen.

Ich begreife die Entrüstung des einfachen Bürgers, wenn er die Diskrepanz zwischen Spardiskussion und Spitzensalären sieht, aber es ist unsere Aufgabe, hier sorgfältiger an die Arbeit zu gehen. Wenn wir in diesem Bereich etwas tun sollen, muss dies über eine Besoldungsrevision geschehen, so wie es der Vorstoss Nummer 13/1996 verlangt. Wenn dieser zur Diskussion kommt, bitte ich Sie, ihn zu unterstützen, da er eine fundierte und seriöse Betrachtung des Problems ermöglicht.

Ich bitte Sie dagegen, alle sechs vorliegenden Vorstösse nicht zu unterstützen.

Hans-Jacob Heitz (FDP, Winterthur): Nimmt man die Wirtschaftssituation, die Situation der öffentlichen Finanzen und die Diskussion über den „share holder value“ zum Nennwert – gelegentlich hat man den Eindruck, dass der Werkplatz Schweiz auf dem Altar der „share holder values“ geopfert werde – dann habe ich Verständnis für diese verschiedenen Initiativen. Dennoch bin ich, nach gründlicher Prüfung, der Auffassung, dass die Initiativen untauglich sind. Einerseits sind sie zu emotional und andererseits zu einseitig gefärbt.

Die Diskussion ist aber sicher richtig und nötig, nur haben wir dazu Effort- und „Wif!“-Programme ausgelöst. Diese können noch erweitert oder ausgebaut werden.

Wir müssen alle zurückbuchstabieren und wieder bescheidener werden.

Wie Herr Haderer finde ich, dass in der Frage der Ruhestandsgehälter, die in der Einzelinitiative Grass 19/1996 angesprochen ist, ein Handlungsbedarf besteht, wenn auch nicht in der vorgeschlagenen Form. Diese Frage muss, im Vergleich mit der Privatwirtschaft, geprüft werden.

Frau Gurny Cassee hat sich zu den Einzelinitiativen grundsätzlich geäußert. Ihre Beurteilung ist zutreffend.

Ich bin mit dem Einzelinitianten Hammer einig darüber, dass die Äusserung des Regierungspräsidenten bei „Tele Züri“ höchst ungeschickt war, dennoch sollten wir nicht das Kind mit dem Bade, beziehungsweise den Regierungsrat mit der Staatsschatulle ausschütten.

Wie Frau Gurny Cassee zur Einzelinitiative Weidmann festgestellt hat, wäre damit die Besoldungsverordnung zur Diskussion gestellt. Das ist an sich sinnvoll, denn die fette Revision von 1991 war verfehlt, weil man die Zeichen der Zeit, die an der Wand zu lesen waren, verkannt hat. Wer damals opponierte, galt beinahe als politischer Verräter. Ich bin deshalb glücklich über die Motion Schmid. Sie gehört rasch aufs Tapet und verdient volle Unterstützung.

Die Höchstgrenze von 150'000 Franken, die Herr Weidmann vorschlägt, ist zu absolut.

Herr Ott, ich frage mich, ob die Regierungsräte mit einem anständigen Salär nicht freier sind, als wenn wir das Salär kappen. Auch hier müssen

Wettbewerb und Konkurrenzfähigkeit, die Frau Bernasconi treffend angesprochen hat, weiterhin spielen können.

Das ewige Argument, lieber Lucius Dürri, dass die Regierungsräte immer wieder die Klippe der Wiederwahl zu überspringen hätten und dies ein Damoklesschwert sei, ist ein alter Ladenhüter. Du weisst genausogut wie ich, dass jeder Geschäftsführer in der Privatwirtschaft dieses Damoklesschwert täglich herumträgt. Seine Frist, allenfalls aus seiner Funktion auszuschneiden, ist bedeutend kürzer als eine Amtsdauer.

Gesetzmässigkeiten, die wir in der Privatwirtschaft predigen und hochhalten, wie zum Beispiel die vielgepriesene „job rotation“, können, wie Herr Winkler treffend gesagt hat, auch auf dem Niveau von Regierungsräten sinnvoll sein.

Bei den Regierungsratswahlen standen immer genügend Kandidatinnen und Kandidaten zur Verfügung. Dieses Amt kann also nicht so unattraktiv sein.

Die Parlamentarische Initiative macht zwar einen gewissen Sinn, aber sie ist einseitig und sie nivelliert. Sie ist zu wenig differenziert und hat, wie ich bereits dargestellt habe, einen massiven Lohnabbau zur Folge. Sie ist eine Art Einbahnstrasse in die Sackgasse.

Wenn die Parlamentarische Initiative eine Art Leistungsprinzip beinhaltet hätte, wobei man mit 115 Prozent hätte beginnen können, um dann, im Sinne des Bonus-Denkens, bis 125 Prozent gehen zu können, würde sich die Frage eines Gradmessers stellen. Im Rahmen von zu erarbeitenden Budgetrichtlinien wäre da durchaus eine Lösung denkbar. Das wäre, im Gegensatz zu dem, was die Parlamentarische Initiative vorzeigt, ein tauglicher Weg.

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Ich finde vor allem die Parlamentarische Initiative ein bisschen heuchlerisch. Man tut so, wie wenn die Regierungsratsgehälter das einzige Problem in unserem Besoldungssystem wären.

Offenbar sind diese Gehälter der kleinstmögliche Nenner, wo am wenigsten Parteipfründen bedroht sind, derweil reihum in unserem Besoldungswesen keine ernsthaften Anstrengungen unternommen werden, das Lohnsystem in Frage zu stellen, weil die Pfründenherrschaft in allen Parteien ungefähr gleich stark verankert ist.

Im Januar 1994 hat dieser Rat die Besoldung für das Sozialversicherungsgericht neu festgesetzt. Bis auf eine kleine Opposition meinerseits, herrschte eitel Freude über die hohen Saläre der Sozialversicherungsrichter und -richterrinnen, die nun so aussehen, dass ein Sozialversicherungshalbtagsstelleninhaber oder -inhaberin soviel verdient, wie der Medianlohn in der Verwaltung ausmacht. Die Bevölkerung findet dies ebenso stossend wie die hohen Regierungsratslöhne, aber die Parteien oder Fraktionen gehen solche Probleme ungern an, weil viele Personen in diesem Saal in irgendeiner Form selbst von der Staatskasse abhängen.

Da liegt auch das Problem bei einer ernsthaften Diskussion einer Besoldungsrevision.

Ich unterstütze diese Initiative gleichwohl, weil es nicht um Leistungslöhne, sondern um Marktlöhne geht. Ich bezweifle, dass die Mehrheit der Regierungsratsmitglieder vor ihrem Amtsantritt den Lohn erzielten, den sie jetzt erhalten, oder dass sie, nach dem Ausscheiden aus der Regierung, auf dem freien Markt einen solchen Lohn erreichen könnten. Die Managerqualitäten unserer Regierungsmitglieder sind nicht so gross, dass sie in einem Grosskonzern gefragt wären, dort wo täglich die dreckige Arbeit zu verrichten ist. Es ist etwas anderes ein Communiqué zu einer Entscheidung herauszugeben, als tagtäglich tatsächlich Managementarbeit zu verrichten.

Ein Regierungsratsjob ist im Grunde genommen zu 50 Prozent ein Repräsentationsjob. Ich würde die Terminkalender der Regierungsmitglieder gern einmal überprüfen. Ich bin nicht sicher, dass jede Repräsentationsaufgabe nötig ist. Die Regierungsräte und Regierungsrätinnen nehmen sie aber nur allzu gerne wahr. Dabei kommen andere Managementaufgaben vielleicht zu kurz. Jammern wir also nicht über die allzu überlasteten Regierungsmitglieder, die offenbar ja noch genug Zeit haben um nach Bern zu gehen und ... und ... und ...

Vor diesem Hintergrund finde ich es richtig, dass mit dieser Initiative ein Anstoss auf dieser Ebene gegeben wird, aber ich kann das Parlament nicht ernst nehmen, wenn es nicht bald die ganze Besoldungsstruktur einer ernsthaften Prüfung unterzieht.

Ich habe von Gewerkschaftsseite ein wenig Einblick in einen Grosskonzern. Es ist nicht so, dass da die Löhne des mittleren und oberen Kaders über denjenigen in der Verwaltung liegen. Die Wahrheit

entspricht eher dem Gegenteil. Es wäre interessant, dieser Frage einmal nachzugehen. Effort und „Wif!“ sind leeres Geschwätz, wenn nicht die Besoldungsrevision Bestandteil davon ist.

Ratspräsident Markus Kägi übergibt den Vorsitz an die 1. Vizepräsidentin, Esther Holm, wünscht allen ein schönes Sechseläuten und verlässt den Ratssaal, um die Genfer Delegation zu begleiten.

Bruno Dobler (FPS, Lufingen): Eine Initiative will die Gehälter – nicht nur die der Regierungsräte – bei 150'000 Franken plafonieren. Eine andere will sogar eine Erhöhung. Das zeigt, dass hier nicht die Sorge um den Haushalt, sondern sehr emotionale Dinge den Ausschlag geben. Ich bin fest davon überzeugt, dass die Regierungsratslöhne nicht zu hoch sind. Ein Vergleich mit der Privatwirtschaft zeigt das deutlich.

Mit seinen Ausgaben, leider aber nicht mit den Einnahmen, ist der Kanton Zürich ungefähr das zehntgrösste schweizerische Unternehmen.

Die Mitarbeiter im Kanton Zürich verdienen durchschnittlich einiges über 110'000 Franken. Insofern könnte ich mit der Einzelinitiative Hammer etwas anfangen, wenn sie eine zehnprozentige Lohnkürzung verlangt. Wenn ich das ausrechne, komme ich auf etwa 40 Millionen Franken, die jedes Prozent ausmachen würde, 10 Prozent ergäben folglich 400 Millionen Franken. Das wäre der Stoff aus dem die Träume für die Sanierung unserer Finanzen sind.

Eine Initiative spricht vom gesunden Menschenverstand. Damit ist es so eine Sache. Es ist ähnlich wie mit der Schönheit: Es kommt auf den Standpunkt an, und eigentlich entsteht die Schönheit nur in den Augen des Betrachters.

Alle Vorlagen beweisen, dass der Neid die Mutter der Demokratie ist. George Pompidou sagte einmal: „Mein Gehalt schliesst die Verpflichtung ein, Vorwürfe geduldig zu ertragen.“

Etwas beruhigt mich: Neid ist versöhnlicher als Hass.

Ich bitte Sie, alle diese Vorlagen abzulehnen. Wir haben wesentlichere Probleme zu lösen. Mit der Kürzung der Regierungsratsgehälter wächst die Zufriedenheit der Zürcher und Zürcherinnen nicht.

Thomas Büchi (Grüne, Zürich): Ich bedaure, dass die Regierung zu wichtigeren Pflichten gerufen wurde. Ich nehme an, dass sehr gewichtige bilaterale Verhandlungen mit den Genfer Staatsräten zu führen sind, bei denen auch der Kantonsratspräsident anwesend sein muss. Sollten allerdings bereits jetzt Mittagessen und Sechseläuten vorbereitet werden, so wäre das wohl ein Teil der 7 mal 16 Stunden, die Herr Dürr erwähnt hat.

Ich hoffe, dass ein Regierungsrat am Anfang 7 mal 16 Stunden arbeitet. Das macht auch ein Lehrer und jeder richtige Berufsmann, der in einen neuen Beruf einsteigt. Der Beruf des Regierungsrates ist für die meisten, wenn sie gewählt werden, neu. Wenn einer aber nach ein oder zwei Jahren noch soviel arbeitet, so ist er am falschen Platz. Dann hat er nicht begriffen, was Regieren heisst und was es heisst zu führen und Kompetenzen zu delegieren und – um dieses schöne Wort zu gebrauchen – Controlling anzuwenden.

Einige, die heute gesprochen haben, sollten eigentlich ihre Interessenbindung bekanntgeben und dazu stehen, dass sie nicht an den Gehältern schrauben wollen, weil sie selbst auf einen Regierungsratsposten aspirieren.

Es ist nicht lange her, dass dieser Rat das Quorum für Einzelinitiativen heraufgesetzt hat, damit weniger Einzelinitiativen eingereicht werden. Das war Ihre Begründung, um dem Volk einen Abbau seiner eigenen Rechte schmackhaft zu machen. Es werden immer noch Einzelinitiativen eingereicht. Wenn uns heute fünf davon vorliegen, so nehmen wir das als Zeichen aus dem Volk und gehen nicht, wie einzelne Redner, hin und nehmen sie auseinander. Wir werfen den Einzelinitianten auch nicht vor, sie sollten zuerst einmal die Verordnungen studieren. Solche Dinge sind eine Frechheit dieses Parlamentes, denn es ist seine Pflicht, Einzelinitiativen anzuschauen.

Es ist immer wieder gesagt worden: „Schauen wir diesen Problemkreis an, aber vertrauen wir auf die Motion der SVP!“ Dabei ist diese Motion noch gar nicht zur Behandlung gekommen.

Parlamentariern, die solchen Blödsinn erzählen, sollte man das Sitzungsgeld um 20 Prozent kürzen!

Eine Motion, die noch nicht zur Behandlung gekommen ist, braucht im Mittel sechs bis sieben Jahre, bis sie greift. Wollen Sie eine Besoldungsrevision wirklich sechs bis sieben Jahre – also über den

Zeitraum unserer Finanzplanung hinaus – aufschieben? Nennen Sie das Management? Entschuldigen Sie, Herr Bertschi, aber wenn Sie sagen: „Vertrauen Sie auf diese Motion!“ so ist das Blabla! Die Motion ist zweistufig und beginnt – ohne Fristerstreckung – erst in sechs Jahren zu greifen. Schauen Sie die Statistik der Fristerstreckungen an!

Es ist für uns Grüne selbstverständlich, dass sämtliche Einzelinitiativen und die Parlamentarische Initiative – das ist als Antrag zu verstehen – ein und derselben Kommission überwiesen werden.

Es ist deshalb sinnlos, die einzelnen Einzelinitiativen jetzt nach ihrem Wortlaut auseinanderzunehmen. Sie sind aber zu unterstützen, damit wenigstens die Frist von drei Jahren gilt. Schon das ist – wenn Sie schon immer mit der Privatwirtschaft vergleichen – zu lange! Vorher wird sich an der Besoldungsstruktur kein Jota ändern und nachher wahrscheinlich auch nicht, weil die Mehrzahl hier drin sagt: „Rühren wir das nicht an, das sind heilige Kälber!“

Das Zeichen aus dem Volk, dass fünf Einzelinitiativen von mindestens drei unabhängigen Persönlichkeiten verlangen, dass mit den Topgehältern etwas geschehen müsste, versteht die SVP offenbar nicht. Wir bedauern das.

Wenn man sagt, die Löhne der Regierung seien angepasst worden, so ist das ein Euphemismus und stimmt einfach nicht. Die Löhne der Regierung wurden nicht angepasst, sondern – als einzige im ganzen Besoldungsgefüge – überproportional, nämlich um mindestens 15 Prozent erhöht!

Wenn Sie sagen, der Regierungsrat brauche ein „anständiges Salär“, so frage ich mich, was denn die Saläre des schweizerischen Durchschnittes seien. Sind das unanständige Saläre? Damit bin ich schon eher einverstanden!

Stellen Sie sich einmal die Geschichte von Anna Göldin vor. Da wird doch ein Tschudi nicht einem Zwicky ein Auge aushacken. In der „classe politique“ ist es genau so: „Rühren wir diese Gehälter doch nicht an, es könnte ja sein, dass es uns auch einmal betrifft!“

Ich höre Ihr Lachen, aber es ist unberechtigt. Ichaspriere nicht auf diesen Job.

Aus den genannten Gründen unterstützen wir die Einzelinitiativen zusammen mit der Parlamentarischen Initiative als Einheitspaket. Es geht uns um die Zeit. Dieses Parlament und der Regierungsrat müssen

beweisen, dass sie nicht nur zu zweit den Staatsrat empfangen und zu dritt am Sechseläuten teilnehmen, sondern auch Fristen einhalten können, und dass der Regierungsrat wirklich führen kann. Sie behaupten immer wieder, dass Militär und Kaderschulung einem Menschen, einem Mann vor allem, helfen im Leben zu bestehen. Ich bin immer wieder erstaunt, dass gerade Sie an solchen Punkten dem Grundsatz, dass in schwierigen Zeiten Zeichen zu setzen sind, so wenig nachleben.

Der Regierungsrat hätte schon früher das Zeichen setzen sollen – ich habe ihn immer wieder dazu aufgefordert –, dass er, wenn gespart wird, selbst auch auf etwas verzichtet. Er hat aber nur auf die Teuerung verzichtet. Das haben alle anderen Staatsangestellten zwangsweise auch gemacht. Der Regierungsrat hätte aber, so wie es der Stadtrat von Zürich tatsächlich getan hat, sagen sollen: „Wir verzichten. Wir senken unseren Lohn.“ Das hat er bis heute nicht getan. Selbst die Aufforderung des Tagesanzeigers hat nichts genützt.

Wenn ein Kompaniekommandant oder ein Zugführer in einer schwierigen Situation nicht selbst, unter Einsatz seines Lebens vorausgeht, ist er ein „Schnurri“. (*Gelächter*)

Wenn Sie lachen spricht das gegen Sie, nicht gegen mein Votum.

Wir vermissen, dass der Regierungsrat als Zeichen für all jene, denen es schlechter geht, auf einen Teil seines Lohnes verzichtet.

Vielleicht hat sich Herr Heitz versprochen als er meinte, Damoklesschwerter würden herumgetragen. Es geht aber genau um diesen Punkt. Damoklesschwerter werden sowohl von Herrn Heitz in der Privatwirtschaft, als auch von der Regierung herumgetragen um all jene köpfen zu können, die ihnen nicht genehm sind. Bitte nehmen Sie das Beispiel aus der griechischen Mythologie ernster! Das Damoklesschwert hängt an einem seidenen Faden über dem Nacken dessen, der darunter angekettet ist! Wenn Sie es herumtragen, ist es für Sie unschädlich!

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Unser Fraktionssprecher hat bereits erwähnt, dass wir die Parlamentarische Initiative unterstützen. Wir sehen sie eingebettet in „Wif!“, in der ganzen Reorganisation und in der ganzen Finanzproblematik. Wenn die Parlamentarische Initiative abgelehnt würde, geben wir uns mit dieser Niederlage nicht zufrieden,

sondern wollen weiterhin Zeichen setzen. In diesem Fall unterstützen wir, entgegen unserer ursprünglichen Aussage, die Einzelinitiativen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Das Votum von Herrn Vischer war sehr erfrischend. Ich möchte allerdings auf einen Widerspruch aufmerksam machen. Wenn wir die Parlamentarische Initiative unterstützen, gehen wir das Problem der Regierungsratslöhne an. Herr Vischer sagt in seinen Ausführungen, gleich wie ich auch gesagt habe, dass dies nicht das Problem ist. Es geht um das ganze Gefüge der Besoldungsverordnung, um die Besoldungsstruktur. Dort müssen wir ansetzen. Die Motion, die bereits mehrmals erwähnt wurde, tut dies.

Wenn die Motion überwiesen wird, ist der Regierungsrat gefordert in den Programmen „Wif!“ und Effort im Bereich Besoldung etwas zu unternehmen.

Dieser Weg ist vernünftiger als derjenige über eine Initiative – seien dies nun die Einzelinitiativen mit der Volksabstimmung oder die Parlamentarische Initiative –, wo ein Problem isoliert angegangen wird. Ich möchte dies besonders der EVP für ihren Entscheid zu bedenken geben.

Das Wort wird weiter nicht verlangt.

#### *Schlussabstimmung Traktandum 3*

Parlamentarische Initiative KR-Nr. 12/1996

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 74 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Das Geschäft ist erledigt.

#### *Schlussabstimmung Traktandum 4*

Einzelinitiative KR-Nr. 332/1995

Die Einzelinitiative Weidmann erhält 12 Stimmen. Das notwendige Quorum von 60 Stimmen ist nicht erreicht. Sie ist damit abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

*Schlussabstimmung Traktandum 5*

Einzelinitiative KR-Nr. 354/1995

Die Einzelinitiative Hammer erhält 17 Stimmen. Das notwendige Quorum von 60 Stimmen ist nicht erreicht. Sie ist damit abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

*Schlussabstimmung Traktandum 6*

Einzelinitiative KR-Nr. 356/1995

Die Einzelinitiative Grass erhält 20 Stimmen. Das notwendige Quorum von 60 Stimmen ist nicht erreicht. Sie ist damit abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

*Schlussabstimmung Traktandum 7*

Einzelinitiative KR-Nr. 19/1996

Diese Einzelinitiative Grass erhält 18 Stimmen. Das notwendige Quorum von 60 Stimmen ist nicht erreicht. Sie ist damit ebenfalls abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

*Schlussabstimmung Traktandum 8*

Einzelinitiative KR-Nr. 20/1996

Diese Einzelinitiative Grass erhält 8 Stimmen. Das notwendige Quorum von 60 Stimmen ist nicht erreicht. Sie ist damit auch abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

**9. Beschluss des Kantonsrates betreffend Neubau eines Schmutzwasserentlastungskanals auf dem Flughafen Zürich (Antrag des Regierungsrates vom 28. Juni 1995 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 30. November 1995)  
3455**

Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen), Präsident der vorberatenden Kommission: Die Vorlage 3455 beinhaltet einen Kredit von 5,3

Millionen Franken für den Neubau eines Schmutzwasserentlastungskanals auf dem Flughafen Kloten.

Die Ausgangslage ist so, dass der Schmutzwasserkanal der Stadt Kloten, am Rande des Flughafens entlang, in die südlich desselben gelegene Kläranlage führt.

In diesem Kanal wird auch das Schmutzwasser des Flughafens geführt, beziehungsweise über diverse Pumpwerke hineingepumpt. Die zulässige Menge ist dabei laut Vertrag auf 50 Liter pro Sekunde limitiert. Durch die Verkehrszunahme im Flughafen wird diese Menge bereits seit längerer Zeit überschritten. Das war bisher möglich, weil die Stadt Kloten ihren Anteil nicht ausschöpfte und die Pumpwerke, dank Stapelbecken nicht gleichzeitig liefen. Trotzdem ist der Kanal in Spitzenzeiten überlastet, so dass eine neue Lösung gefunden werden muss.

Zur Entlastung des bestehenden Kanals wird nun parallel dazu eine neue Leitung gebaut. Diese wird mit Stapelbecken so ergänzt, dass der Anfall von Abwasser so gesteuert werden kann, dass die Kapazität der Kläranlage nicht überschritten wird.

Damit wird der Verbindungskanal Kloten-ARA vom Schmutzwasser des Flughafens entlastet. Die Steuerung der verschiedenen Pumpwerke erfolgt von einer zentralen Steuerwarte aus.

Der Kostenvoranschlag datiert vom Dezember 1994 und weist Gesamtkosten von 5,3 Millionen Franken aus. Darin ist auch ein Posten „Verschiedenes und Unvorhergesehenes“ von 15 Prozent enthalten, was die vorberatende Kommission als zu hoch erachtet. Nachdem die Mehrwertsteuer im Voranschlag aber nicht eingerechnet ist, stellt die Kommission die Forderung, dass der Gesamtkredit von 5,3 Millionen Franken neu auch die Mehrwertsteuer enthält.

Die Folgekosten ergeben sich aus der Verzinsung und Abschreibung der Investition, den betrieblichen Folgekosten und den eigentlichen Betriebskosten. Sie belaufen sich auf 650'000 Franken pro Jahr und sind in der Finanzplanung des Flughafens berücksichtigt.

Ab 1998, nach Fertigstellung des Kanals, wird zudem eine weitere Stelle benötigt, da mit dem laufenden Ausbau der Infrastruktur im Flughafen auch zusätzliche Unterhaltsarbeiten anfallen. Die zusätzlichen Aufwendungen dafür belaufen sich auf 90'000 Franken.

Weitere Aspekte wurden in der Kommission kurz diskutiert:

1. Die Vorlage ist unabhängig von der fünften Bauetappe des Flughafens und tangiert die geplanten Bauten nicht.
2. Der Verteilschlüssel mit dem Kläranlagenverband wird auch nicht tangiert, da die Optionsmenge unverändert bleibt. Das anfallende Wasser wird nur zeitlich gleichmässiger verteilt.
3. Der Flughafen bemüht sich auch, den Wasserverbrauch nicht analog zum Zuwachs an Passagieren ansteigen zu lassen. Neben Umweltschutzgedanken fliessen da auch Überlegungen zur Preisentwicklung beim Wasser und beim Abwasser ein.

Zur Reduktion tragen unter anderem die Verminderung der Wassermengen bei der Toilettenspülung und der sukzessive Aufbau eines Netzes mit Gebrauchtwasser bei.

Die vorberatende Kommission beantragt Ihnen, mit allen 14 anwesenden Mitgliedern, der Vorlage 3455, beziehungsweise dem Kredit von 5,3 Millionen Franken zuzustimmen.

Die Kommissionsmitglieder werden sich nicht zu Worte melden, um Ihnen die Zustimmung zu erklären. Jedenfalls war dies am 30. November 1995, dem Tag der Kommissionssitzung, die Meinung. Das Wort wird weiter nicht verlangt.

#### *Eintreten*

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

#### *Detailberatung*

Keine Bemerkungen.

#### *Schlussabstimmung*

Mit 102:0 Stimmen beschliesst der Kantonsrat:

1. Für den Bau eines Schmutzwasserentlastungskanals am Flughafenkopf wird ein Objektkredit von 5,3 Millionen Franken bewilligt.
2. Die Kreditsumme erhöht oder ermässigt sich entsprechend der Entwicklung der Baukosten zwischen Aufstellung der Kostenschätzung (Preisbasis 31. Dezember 1994) und der Bauausführung.
3. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

4. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Das Geschäft ist erledigt.

**10. Fristerstreckungsgesuch zum Postulat KR-Nr. 317/1992 betreffend Erhaltung des Staatskellers (Antrag des Regierungsrates vom 31. Januar 1996 und gleichlautender Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 8. März 1996) KR-Nr. 317/1992**

Ernst Stocker-Rusterholz (SVP, Wädenswil), Referent der Kommission: Mit dem Fristerstreckungsgesuch zum Postulat KR-Nr. 317/1992 betreffend Erhaltung des Staatskellers, das der Rat am 5. April 1993 überwies, bittet uns der Regierungsrat die Frist um ein Jahr zu erstrecken. Die GPK hat das Gesuch geprüft, mit den Postulanten gesprochen und ist nur mit Unbehagen bereit, die Frist zu erstrecken.

Wir erwarten vom Regierungsrat, dass er das in der Begründung versprochene Sanierungskonzept rasch realisiert wird, damit das Problem „Staatskeller“ möglichst bald mit einer befriedigenden Lösung beendet wird.

Weiter teile ich – besonders für Fristverlängerungsspezialist Büchi – mit, dass sich die GPK an einer ihrer nächsten Sitzungen besonders mit dem Thema „Fristerstreckung“ befasst.

Zusammen mit der GPK beantrage ich dem Rat, die Frist zu diesem Postulat um ein Jahr zu erstrecken.

Das Wort wird weiter nicht verlangt.

*Schlussabstimmung*

Der Kantonsrat beschliesst mit 61:6 Stimmen, dem Fristerstreckungsgesuch zuzustimmen. Damit ist die Frist für das Postulat um ein Jahr, das heisst bis zum 5. April 1997, erstreckt.

Das Geschäft ist erledigt.

**11. Motion Thomas Büchi, Zürich, vom 30. Januar 1995 betreffend Änderung der Bestimmungen über den Konsumkredit (schriftlich begründet)  
KR-Nr. 32/1995, RRB-Nr. 3600/6.12.1995**

Thomas Büchi (SP, Zürich) hat am 30. Januar 1995 folgende Motion eingereicht und schriftlich begründet:

Der Regierungsrat wird gebeten, dem Kantonsrat eine Änderung der Bestimmungen über den Konsumkredit (LS 3, 230, §§ 212ff.) vorzulegen, in welcher die verschärften Bestimmungen über die Gewährung von Konsumkrediten, wie sie in den entsprechenden Gesetzen der Kantone Neuenburg und Bern verankert worden sind, berücksichtigt werden.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung:

Die geltende zürcherische Regelung über den Konsumkredit (§§ 212-214b Einführungsgesetz zum Zivilgesetzbuch [EG zum ZGB], Fassung vom 8. Dezember 1991; Verordnung über das Konsumkreditgewerbe vom 11. August 1993) unterstellt die gewerbsmässige Gewährung und Vermittlung von Konsumkrediten der staatlichen Aufsicht und Bewilligungspflicht und macht im wesentlichen Vorschriften über den Vertragsinhalt (Kreditkosten, Vermittlerprovisionen), die Geschäftsführung und die Bestrafung im Widerhandlungsfall. Mit der Änderung des EG zum ZGB vom 8. Dezember 1991 wurde der Schutz von Konsumentinnen und Konsumenten verbessert, indem namentlich die höchstens zulässigen Kreditkosten (der sogenannte Höchstzinssatz) für Konsumkredite gesenkt, die Zinsangabe in der Werbung vorgeschrieben, die Vermittlerprovisionen weiter beschränkt und die Strafbestimmung verschärft wurden. Diese Änderungen sind zusammen mit der vom Regierungsrat erlassenen Verordnung über das Konsumkreditgewerbe am 1. November 1993 in Kraft getreten. Die Reduktion des Höchstzinssatzes für Konsumkredite auf 15% pro Jahr hat die Kreditgeber gezwungen, eine zurückhaltendere Kreditpolitik zu betreiben. Indes sind die Auswirkungen der seit rund zwei Jahren geltenden kantonalen Bestimmungen über den Konsumkredit noch nicht abschliessend beurteilbar. Für 1994 ist gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang der Zahl der Kredite (minus 16,5% auf Fr. 49'000) und der gewährten Kreditsumme auf 815 Millionen Franken (minus 15,5%) festzustellen. Dies ist allerdings bereits das fünfte aufeinanderfolgende Jahr, in dem das Kreditvolumen und die Anzahl der gewährten Kredite abnehmen (gegenüber 1989 auf 51% des Kreditvolumens und 55% der Anzahl Kredite). Es müssen folglich bereits andere Faktoren -

unabhängig von der Gesetzesrevision - zu einer namhaften Reduktion des Konsumkreditgeschäftes geführt haben.

Zusätzliche einschränkende Bestimmungen über Laufzeit, Höhe und Erneuerung von Krediten, wie sie im Kanton Bern seit 1. April 1995 und im Kanton Neuenburg seit 25. November 1994 gelten, können hinsichtlich ihrer Auswirkungen noch nicht beurteilt werden. Sie scheinen zwar grundsätzlich geeignet, die Anzahl sozialer Härtefälle zu reduzieren, doch ist absehbar, dass trotz solcher Vorschriften soziale Härtefälle entstehen können, weil bei der Kreditvergabe Faktoren, die in der Zukunft liegen, wie Arbeitslosigkeit, Krankheit, familiäre Probleme usw., nicht vorausgesehen werden können. Andererseits behindert eine weitere präventive Erschwerung der Kreditaufnahme auch diejenigen, die einen gewünschten Kredit problemlos zurückzahlen können.

Das Bundesgesetz über den Konsumkredit (KKG) vom 8. Oktober 1993, das seit 1. April 1994 in Kraft ist, beschränkt sich im wesentlichen darauf, Informationspflichten zu regeln, und lässt, wie vom Bundesgericht bestätigt, Raum für kantonale öffentlichrechtliche Bestimmungen. Zurzeit sind jedoch Vorbereitungen für eine ausführlichere Bundesregelung zum Schutz der Kreditnehmenden vor Überschuldung im Gange. Es wird noch im laufenden Jahr eine Vorlage des Bundesrates erwartet. Ein abschliessendes eidgenössisches Konsumkreditgesetz wäre unterschiedlichen kantonalen Gesetzgebungen vorzuziehen. Beim Vollzug der zürcherischen Konsumkreditordnung zeigt sich, dass bei interkantonalen Verhältnissen, d.h., wenn nicht alle Beteiligten (Kreditgeber, -nehmer, -vermittler) ihren Sitz bzw. Wohnsitz im Kanton Zürich haben, schwierige Abgrenzungsprobleme entstehen können bezüglich der Frage, welches Recht in welchem Umfang anwendbar ist.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

Thomas Büchi (Grüne, Zürich): Ich werde materiell nicht auf meine Motion eintreten. Auch wenn Sie das erstaunt, muss ich es nicht tun, denn ich habe meine Motion heute zurückgezogen und eine Einzelinitiative zum gleichen Thema eingereicht.

Ich war Präsident der Kommission, die das Kantonsratsgesetz überarbeitet hat. Wir haben uns dort dem einhelligen Wunsch der

bürgerlichen Parteien gefügt, dass das seltene Mittel der Einzelinitiative von Ratsmitgliedern nicht mehr ergriffen werden kann, bevor sie nicht eine Motion, einen Antrag oder ein Postulat eingereicht haben.

Zunächst galt das für 6 Monate; man setzte die Frist dann aber auf 1 Jahr hinauf.

Ich konnte meine Einzelinitiative, vielleicht zu Ihrem Leidwesen nun doch einreichen, weil meine Motion seit über einem Jahr, nämlich seit 14 Monaten, auf der Traktandenliste des Kantonsrates aufgeführt ist, ohne dass sie je behandelt worden wäre.

Ich gebe zu, dass dies nur die eine Seite der Medaille ist. Die Kehrseite ist die, dass ich hoffe, noch in dieser Legislatur – ob ich nachher noch diesem Haus angehören werde, weiss ich noch nicht –, also noch vor 1999 im Hinblick auf die Konsumkredite etwas in Bewegung zu bringen. Diejenigen, die Schulden haben, können nämlich nicht sechs oder sieben Jahre mit dem Bezahlen warten, sonst werden sie betriebslos. Wie man Zeitungsberichten entnehmen kann, hängt beim Steueramt Zürich die Hauptproblematik bei den nicht bezahlten Steuern mit der Verschuldung durch Kleinkredite zusammen.

Das Materielle können wir später diskutieren. Der Regierungsrat hat bei der Einzelinitiative ein halbes Jahr Zeit – also ein ganzes, weil wir die Fristerstreckung ohnehin gewähren werden.

Das Postulat, für das wir eben die Fristerstreckung gewährt haben, wurde im April 1993 eingereicht, 1995 wurde eine Analyse in Auftrag gegeben, deren Ergebnis im September 1995 vorlag. Dennoch reicht jetzt die Zeit für den Regierungsrat nicht und der Rat gewährt, wie in allen solchen Fällen, die Fristerstreckung!

Als letzten verzweifelten Aufschrei, werde ich daher, wenn immer möglich das offenbar unnütze Instrument der Motion in Einzelinitiativen umwandeln, damit sich irgendwann doch noch etwas bewegt.

Als Staatskundeführer sage ich immer wieder, dass wir die Oberaufsicht haben und legiferieren, aber das ist zur reinen Farce geworden. Wir legiferieren nicht mehr. Wir schieben auf die lange Bank.

Die Umwandlung einer Motion in eine Einzelinitiative ist der Versuch, dies zu ändern.

Mich erstaunt es bei der Überlastung des Regierungsrates immer wieder, dass er für gewisse Dinge – zum Beispiel für die Antwort auf eine zurückgezogene Anfrage – doch Zeit findet!

Auf die Anfrage von Herrn Cahannes betreffend die Teuerungsanpassung der Eigenmietwerte gibt er in der Sitzung vom 20. März eine vierseitige Antwort. Im Protokoll sehen Sie, dass diese Anfrage am 12. Februar zurückgezogen wurde.

Da kann ich nur auf gut Schweizerdeutsch sagen: „Da gheist mer de Lade abe.“

Daher kommt mein Versuch, die Motion in eine Einzelinitiative umzuwandeln. Das Büro habe mehrere Sitzungen gebraucht um herauszufinden, ob das statthaft sei. Nach meinen Kenntnissen des Kantonsratsgesetzes ist es statthaft und soviel ich gehört habe, soll die Einzelinitiative mit dem gleichen Wortlaut wie die jetzt zurückgezogene Motion, in den nächsten Monaten auf die Traktandenliste gesetzt werden.

Ich hoffe dann auf vorläufige Unterstützung, damit das brennende Problem der Kettenverschuldung materiell und rationell behandelt werden kann.

Meine Motion ziehe ich zurück.

Das Geschäft ist erledigt.

**12. Interpellation Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, und Willy Germann, Winterthur, vom 19. Juni 1995 betreffend Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen nach Stuttgart, München und Wien (schriftlich begründet)**

**KR-Nr. 149/1995, RRB-Nr. 2294/26.7.1995**

Prof. Dr. Richard Hirt ( CVP, Fällanden) und Willy Germann (CVP, Winterthur) haben am 19. Juni 1995 folgende Interpellation eingereicht:

Eine im Auftrag der Stadt Zürich erstellte Studie (Verfasser: Paul Romann) zeigt auf, wie Zürich wirkungsvoll an das Hochgeschwindigkeitsnetz Richtung Stuttgart, München, Wien (Prag, Budapest) angeschlossen werden könnte. Durch die Bündelung der Verkehrsströme liessen sich die Reisezeiten auf der Schiene in diese Wirtschaftsräume deutlich verkleinern. Dadurch könnte ein günstigeres

Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht werden als mit den zur Diskussion stehenden Neigezügen.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat das im Auftrag der Stadt Zürich ausgearbeitete Konzept für bessere Bahnverbindungen nach Stuttgart, München, Wien (Prag, Budapest) im Vergleich zu den in der Studie Basler & Partner vorgeschlagenen Alternativen mit Neigezügen auf den bestehenden, teils überlasteten Linien?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat die Idee der Schaffung eines neuen Verkehrskorridors mit der darauf vorgesehenen Bündelung der Verkehrsströme?
3. Ist der Regierungsrat bereit, sich bei den Ostschweizer Kantonen für einen derartigen Anschluss der Ostschweiz an das deutsche Schnellbahnnetz einzusetzen?
4. Ist der Regierungsrat bereit, sich bei den SBB und beim Bundesrat für eine ernsthafte Prüfung eines neuen Bahnkorridors Richtung Singen (D) einzusetzen und gegebenenfalls eine rechtzeitige Sicherung der Trassen vorzunehmen?
5. Ist der Regierungsrat bereit, mit dem Land Baden-Württemberg (D) Verhandlungen über eine Bündelung der Verkehrsströme im Schienenverkehr aufzunehmen?

Die schriftliche Begründung wurde wie folgt abgegeben:

Die schweizerische Bahnpolitik ist gegenwärtig durch Konzeptlosigkeit und überbordende Regionalinteressen geprägt. Der helvetische Drang zur Befriedigung möglichst vieler regionaler Interessen führt zu einer Verzettelung der Investitionen mit dem Resultat, dass der Schweiz die notwendigen Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz fehlen werden. Der Wirtschaftsraum Zürich müsste an einem Anschluss an die Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart–Ulm–München–Wien grösstes Interesse haben.

Die Stellungnahme des Regierungsrates lautet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

Die Eisenbahnverbindungen zwischen Zürich und Stuttgart bzw. München genügen heute den an internationale Städteverbindungen zu

stellenden Ansprüchen nicht mehr. Die Reisezeiten von 3 Stunden 10 Minuten für die 240 Kilometer lange Strecke nach Stuttgart und 4 Stunden 10 Minuten für die 330 Kilometer nach München sind nicht attraktiv und haben zur Folge, dass die Bahn auf diesen Verbindungen gegenüber Auto und Flugzeug kaum mehr konkurrenzfähig ist. Es ist darum ein dringendes Anliegen des Kantons Zürich, diese Angebote zu verbessern.

Die im Auftrag der Stadt Zürich erstellte Studie (Verfasser Paul Romann) zeigt eine Möglichkeit, wie man diese Reisezeiten durch den Bau neuer Streckenabschnitte, die teilweise von beiden Verbindungen benutzt werden könnten, deutlich verkürzen könnte. Die Studie rechnet beim Vollausbau und beim Einsatz von Neigezügen mit 2 Stunden für die Verbindung Zürich–Stuttgart und 2,25 Stunden für Zürich–München.

Eine von der Volkswirtschaftsdirektion in Auftrag gegebene und im Herbst 1994 abgeschlossene Studie über die mögliche Entwicklung der Nachfrage im internationalen Eisenbahnverkehr hat die Vorschläge der Studie Romann bereits berücksichtigt. Sie zeigt, dass mit einer Verkürzung der Reisezeit die Verkehrsteilung deutlich zugunsten der Bahn verändert werden kann. Obwohl dabei mit einer Verdreifachung bzw. Vervierfachung der Zahl der Bahnreisenden gerechnet werden kann, bleiben die Zahlen mit 200'000 Fahrgästen/Jahr nach Stuttgart und 700'000 Fahrgästen/Jahr nach München im Vergleich zu anderen Verkehrsströmen eher bescheiden. Dies ist besonders darum von Bedeutung, weil die Untersuchung auch ergeben hat, dass bei Reisezeiten von 2,5 bzw. 3,5 Stunden, welche ohne Neubaustrecken erreichbar sind, bereits eine Steigerung auf 200'000 bzw. 500'000 Fahrgäste pro Jahr erwartet werden kann.

Die Deutsche Bahn AG und die Schweizerischen Bundesbahnen haben sich im Zusammenhang mit einer voraussichtlich noch dieses Jahr abzuschliessenden Vereinbarung zwischen den Verkehrsministern der beiden Länder zum Ziel gesetzt, durch den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik und gleichzeitigen punktförmigen Linienverbesserungen die Reisezeiten zwischen Zürich und Stuttgart auf 2,25 Stunden und zwischen Zürich und München auf 3,25 Stunden zu senken. Damit lässt sich schon kurz- oder mittelfristig eine deutliche Angebotsverbesserung mit der entsprechenden Steigerung der Fahrgastzahlen erreichen. Als längerfristige Massnahme prüfen auch die beiden Bahnen die weitere

Beschleunigung durch eine Verbesserung der Verbindung Zürich–Ulm und eine Bündelung der beiden Achsen auf diesem Streckenabschnitt, wie es auch die Studie Romann vorschlägt.

Vor diesem Hintergrund ist das Konzept der Studie Romann nicht als Alternative zum Einsatz von Neigezügen auf den bestehenden Linien zu verstehen. Die Bündelung ist vielmehr eine Alternative zu einem allfälligen Ausbau der bestehenden Strecken auf Hochgeschwindigkeitsstandard. Da aber auch bei einer Bündelung je nach Variante Neubaustrecken von 50 bis 100 Kilometer Gesamtlänge notwendig sind, wird angesichts des beschränkten zusätzlichen Nachfragepotentials das Verhältnis von Kosten und Nutzen ein besonderes Gewicht erhalten.

Da die vorgeschlagene Bündelung der Verkehrsströme aus wirtschaftlichen Gründen weder kurz- noch mittelfristig realisiert werden kann, ist zu verhindern, dass dieses Konzept als Alternative zu kurzfristig möglichen Lösungen behandelt wird. Der Einsatz von Neigezügen und die punktförmige Verbesserung der bestehenden Linien haben darum erste Priorität und sind ohne weitere Verzögerung umzusetzen. Das Bündelungskonzept ist demgegenüber als Option weiterzuverfolgen. In diesem Sinn wird auch die Absicht der beiden Bahnen unterstützt, für den Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart–Ulm–Augsburg die Möglichkeit einer Beschleunigung der Verbindung Zürich–Ulm zu prüfen. Falls sich dabei die Schaffung einer neuen Direktverbindung zwischen Winterthur und Singen als notwendig und sinnvoll erweisen sollte, werden zu gegebener Zeit die raumplanerischen Massnahmen zur Sicherung des Trassen einzuleiten sein.

Prof. Dr. Richard Hirt (CVP, Fällanden) gibt folgende Erklärung ab: Die Interpellation ist nicht mehr taufersch, aber das ist in der Beziehung gut, als wir im März 1995 von einer ausgezeichneten Bericht „Einbindung des Raumes Zürich in das künftige Netz der europäischen Bahnen“ Kenntnis nehmen konnten. Die meisten Kantonsräte erhielten nur den eher unfreundlich grauen Bericht, die Mitglieder der Verkehrskommission und diejenigen der Kommission zum Ausbau des Flughafens Kloten dagegen eine sehr ausführliche und illustrierte Schrift.

Dieser Bericht und die Debatte zu diesem wichtigen Thema standen jedoch im Schatten des Ausbaus des Flughafens Kloten und dies an einer Nachmittagssitzung, wo die Hirnfunktionen zugunsten der Verdauungsorgane etwas ausgeschaltet sind.

So hat dieser Bericht in diesem Rat wenig Widerhall gefunden. Zudem stellte die Präsidentin der damaligen Verkehrskommission den Bericht in einem eher unlustigen Votum vor, da ihre Begeisterung für die Hochgeschwindigkeitszüge, wie sie später als Ständeratskandidatin auch sagte, offenbar nicht eben gross war. Sie zog Hotelnachtzüge vor. In der schönen Broschüre „Eurogate Zürich“, die ich am 1. Januar 1996 bekommen habe, steht auf der ersten Seite ein Bericht von Regierungsrat Honegger über „Zürich braucht Eurogate“, in dem er sagt: „Zürich ist nicht nur Bahnspinne der Schweiz, sondern auch eine Wirtschaftsspinne.“ „Bahnspinne“ ist wohl etwas übertrieben. Das ist höchstens ein Maikäfer. Im europäischen Bereich kann man Zürich kaum als Bahnspinne bezeichnen.

Die Interpellation wollte die Studie Basler und Partner im Hinblick auf die Studie Romann konkretisieren um einen neuen Bahnkorridor Richtung Stuttgart, München und so weiter zu erreichen. Der Regierungsrat hat in Bezug auf die Beschleunigung der Verbindung nach Stuttgart mittels Neigezügen seine Aufgaben erfüllt. Diese Verbindung dürfte ab 1997 offenstehen.

Er hat zudem zu verstehen gegeben, dass er diese Möglichkeit auch mit raumplanerischen Massnahmen offenhalten will. Die Ostschweizer Kantone, die auf die Versprechungen zur Ostalpenbahnverbindung vertrauen, reagierten darauf unwirsch.

Wir hatten, an dem Tag als diese Interpellation verschoben wurde, Gelegenheit mit einem Mitglied des Landtages von Baden-Württemberg dieses Thema zu diskutieren. Dabei kam ich zur Erkenntnis, dass die Baden-Württemberger diesen Korridor nicht wünschen. Sie ziehen die Situation so vor, wie sie ist und wie sie der Regierungsrat anvisiert. Sie halten von einem Bahnkorridor, wie er in der Studie Romann vorgeschlagen ist, zumindest vorläufig, nichts. Ihr Ziel ist der Anschluss ihrer Bahn an den Flughafen Kloten. Damit müssen wir uns abfinden.

An dieser Parlamentariertagung habe ich als zweites gelernt, dass die Parlamentarier von Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau, Bayern, Baden-

Württemberg, Vorarlberg und so weiter in der „Bodensee Konferenz“ organisiert sind. Die Zürcher aber gehören zu keiner Region. Das ist ein Manko, das wir als Zürcher nicht ändern können. Die Parlamentarier der andern Regionen gaben mir deutlich zu verstehen: „Die bösen Zürcher wollen wir nicht in dieser Konferenz.“

Die Bodensee Konferenz hat deutlich festgehalten, dass sie die Linie Ulm–Friedrichshafen–Bregenz–St.Gallen als Eingangstor zur Schweiz vorzieht, damit die Ostschweiz nicht abseits stehen muss.

In der Region Nordschweiz–Südbaden sind auch die verschiedenen Handelskammern zu einer Tagung zusammengekommen und sind ebenfalls zum Schluss gekommen, dass die heute bestehende Linie beschleunigt werden soll.

So weit befriedigt uns die Antwort des Regierungsrates. Ich wünsche mir, dass das Parlament und die Regierung die Kontakte zum südbadischen Raum vermehrt pflegen und die Verkehrsprobleme zu ordnen versuchen.

Die Schnellstrasse, die sich im Raum Benken–Andelfingen mit bestehenden Strassen kreuzen soll, ist ein weiterer Punkt bei dem es sich lohnt, diesen Verkehrsproblemen nachzugehen.

Ich möchte dem Ratspräsidenten, der sicher nicht „euroturboverdächtig“ ist, dafür danken, dass er diese Kontakte in den süddeutschen Raum geknüpft hat, damit Probleme pragmatisch gelöst werden können.

In dem Sinn bin ich von der Antwort der Regierung befriedigt und danke ihr dafür.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich) stellt Antrag auf Diskussion und führt aus: Wenn man bedenkt, dass sich der Regierungsrat nie richtig für einen Anschluss Zürichs an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn erwärmen konnte und die Meinungen, die er dazu dem Parlament gegenüber äusserte eher hilflos wirkten, so finde ich die Antwort, die heute zur Diskussion steht, positiv.

Der wichtigste Punkt in der Antwort ist der, dass der Regierungsrat sich bereit erklärt, raumplanerische Massnahmen zu ergreifen, falls Handlungsbedarf bestehen sollte.

Für mich ist klar, dass der Handlungsbedarf bereits heute gegeben ist. Wenn auch die Politiker aus Baden-Württemberg sich nicht für einen neuen Bahnkorridor erwärmen können, so muss man bei den Raumplanern, der Verwaltung und den betroffenen Städten in Süddeutschland nachfragen. Der Tenor ist dort ganz anders. Die betroffenen Städte wünschen sich einen neuen Bahnkorridor.

Dass die Politiker an der, von Herr Hirt erwähnten, Zusammenkunft anderer Meinung sind, ist ein Problem, mit dem wir hier drin genauso zu kämpfen haben wie die Leute im süddeutschen Raum.

Ich erinnere mich an die Diskussion um meine Motion, in der ich einen Rahmenkredit für den Anschluss Zürichs ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz verlangte. Das Anliegen, in diesem Punkt vorwärtszukommen schien unbestritten. Nur Herr Stirnemann zielte in eine ganz andere Richtung und wollte gar nichts unternehmen. Er zeigte auch keine Visionen.

Die Frage ist, ob hier der Bund oder der Kanton aktiv werden sollte. Am Beispiel Genf habe ich Ihnen bereits eine Möglichkeit vorgestellt. Der Kanton Genf hat zusammen mit Ingenieur- und Planungsbüros einen fixfertigen Vorschlag für eine TGV-Strecke von Genf über Bourg-en-Bresse nach Mâcon ausarbeiten lassen, obwohl der grösste Teil dieser Strecke auf französischem Gebiet liegt. Diese TGV-Strecke sichert den Anschluss von Genf an das französische TGV-Netz zwischen Lyon und Paris und ist in die französische Eisenbahnplanung aufgenommen worden. Sie erscheint auf allen französischen Projektplänen.

Wenn Zürich den Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz will und es dem Regierungsrat mit dem Energiebericht ernst ist, so muss er jetzt konstruktiv in die Planung eingreifen. Nur so können die Kurz- und Regionalstreckenflüge – und auch mehr Strassenverkehr – auf die Schiene gebracht werden.

Wir können uns nicht bequem zurücklehnen und warten bis „die in Bern“ uns, dem Kanton Zürich, etwas Gutes präsentieren. Bern wird nicht von sich aus etwas tun.

Das Beispiel Genf zeigt, dass jeder Kanton für die Wahrung seiner Interessen selbst eintreten muss und dafür verantwortlich ist. Man kann den Esel nur bis zum Brunnen führen, trinken muss er selber.

Ich habe deshalb ein Postulat eingereicht, das einen weiteren Anlauf in diese Richtung nimmt. Es geht um das Interreg-II-Projekt. Die

Europäische Kommission unterstützt in den Jahren 1994 bis 1999 grenzüberschreitende Vorhaben in Baden-Württemberg mit einer Gesamtsumme von rund 38 Millionen D-Mark über das Förderungsprogramm Interreg II.

Auch im deutschen Bundesland Bayern können konkrete Projekte von einem Beitrag in der Höhe von bis zu 40 Prozent profitieren.

Auch die Schweiz als nicht EU-Land kann sich an Interreg-II- Projekten beteiligen, wenn sie selbst auch ihren Teil leistet. Die eidgenössischen Räte haben deshalb im Sommer 1994 einen Kredit von 24 Millionen Franken für die Finanzierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit von Kantonen und Regionen, im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative Interreg II, in den Jahren 1995 bis 1999 bewilligt. Das ist in der Botschaft Nummer 94091 vom 26. Februar 1994 und in der Interreg-II-Verordnung vom 5. September 1995 festgehalten. Dabei übernimmt der Bund bis zu 50 Prozent der Kosten, die aus der schweizerischen Beteiligung erwachsen. Das ist bedeutend mehr als wir erhoffen können.

Ich bedaure sehr, dass der Regierungsrat dieses Postulat noch nicht beantwortet hat.

Herr Hirt hat gesagt, der Regierungsrat zeige auf, wie wir den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz mit der Einführung von Neigezügen bewältigen können. Der Regierungsrat schreibt, dass man damit von den heutigen dreieinviertel Stunden Fahrzeit von Zürich nach Stuttgart eine Stunde einsparen könnte.

Diese Zeitersparnis wird von Fachleuten ernsthaft bezweifelt, und der Flughafen ist noch nicht in diesem Konzept eingebunden. Süddeutschland hat aber vor allem Interesse daran, den Flughafen möglichst schnell zu erreichen. Die Flughafenbetreiber teilen dieses Interesse bestimmt.

Ich bitte den Regierungsrat, seine Meinung zu Interreg II bekanntzugeben. Vielleicht kann Herr Regierungsrat Homberger schon heute sagen, wie und ob er sich ein solches Projekt vorstellt.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): In der gegenwärtigen Situation wird immer noch um die Finanzierung und das Realisierungskonzept des dringendsten Eisenbahnprojektes, der neuen Alpentransversale, gerungen. Da mag es utopisch und als reine Planerlust erscheinen, sich

mit Möglichkeiten, Opportunität oder gar Realisierung einer neuen hochgeschwindigkeitstauglichen Transversalen Richtung Osten zu beschäftigen. Die Interpellanten erwarten daher die Beurteilung einer solchen Idee als Alternative zum Ausbau und der Beschleunigung der bestehenden Verbindungen.

Damit knüpfen sie an die Studie „Anschluss Zürichs an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz“ an. Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat, initiiert durch Herrn Hirt, die Aufgabe übergeben eine solche Studie erstellen zu lassen.

Im begleitenden Bericht zu dieser Studie stellt der Regierungsrat fest: Der Aufbau der neuen Bahnnetze in den Nachbarländern geht an der Schweiz vorbei. Für den Anschluss von Zürich und anderen Schweizer Städten an das Hochgeschwindigkeitsnetz ist eine schweizerische Initiative erforderlich, entweder von der nationalen Bahngesellschaft, vom Bund oder von einzelnen Kantonen. Ohne diese Initiative wird die Schweiz isoliert und die bedeutenden Bahnprojekte an der Schweiz vorbei geplant und gebaut.

Damit lag schon damals klar auf dem Tisch, was der Regierungsrat zu tun hat. Mit den Fragen 4 und 5 wird die Erinnerung daran geweckt.

Die SP-Fraktion stellt fest:

1. Die Bedeutung von Modernisierung und Beschleunigung der Bahnverbindungen von Zürich via süddeutschen Raum Richtung Osteuropa ist evident.

Der Regierungsrat stellt in der Studie „Anschluss Zürichs an das Hochgeschwindigkeitsnetz“ fest, dass auf diesen Strecken, als Folge der unattraktiven, langen Reisezeiten der Bahn, der Anteil des Strassenverkehrs mit 78 bis 94 Prozent sehr hoch ist. Noch teilen sich Bahn und Flug die restlichen Prozente, aber es ist klar, dass für Distanzen, wie nach München, die Bahn diese Aufgabe zu übernehmen hat.

Wenn nichts geschieht, wird es aber beim hohen Anteil für den Strassenverkehr bleiben, und die Bahn wird das Nachsehen haben.

2. Das Initiieren von Planungsprozessen gewinnt an Aktualität. Der wachsende Druck von deutscher Seite für eine West–Ost-Autobahn A98 aus dem Raum Lörrach–Basel, via Waldshut und Andelfingen, Richtung Singen–Stuttgart zeigt, dass keine Zeit mehr zu verlieren ist. Die Bahnplanungen sind energisch vorwärts zu treiben, sonst verliert

die Bahn ihre berechnete potentielle Position in diesem Bereich für immer. Es ist eine klare Stellungnahme pro Bahn erforderlich, und Aktivitäten zur Beschleunigung im Ausbau der Bahn sind notwendig.

Schliesslich wäre es die Aufgabe der Regierung, solchen Pressionen von deutscher Seite, mit Autobahnplanungen über die Schweiz, das Autobahnnetz ausbauen zu wollen, klar entgegenzutreten.

3. Der kurzfristig dringende Ausbau der bestehenden Strecken nach Stuttgart und München und die Reduktion der Reisezeiten durch den Einsatz von Neigezügen, ist keine Alternative zum mittel- bis längerfristigen Bau einer neuen gebündelten Hochgeschwindigkeitseisenbahnverbindung, die den Anschluss an das deutsche Netz in Ulm herstellen will.

Der Regierungsrat ist in dieser klaren Haltung zu bestärken. Die vom Stadtrat von Zürich in Auftrag gegebene Studie kann hier als Grundlage dienen.

4. Die einzuleitenden Planungsprozesse können allerdings nicht als Einzelaktion des Kantons Zürich betrieben werden. Das ist meine Antwort, Frau Kugler, die Sie verlangt haben. Es ist absurd zu erwarten, dass der Kanton Zürich 870 Millionen Franken ausgibt, und damit aus diesen Bahnprojekten praktisch eine Staatsbahn macht.

Es geht darum, dass der Zürcherische Verkehrsminister diesen Prozess, gemeinsam mit den betroffenen und interessierten Ostschweizer Kantonen, mit dem Bund, mit den SBB und besonders auch mit dem Bundesland Baden-Württemberg, einvernehmlich abwickelt.

Die von den SBB angeregte Verbindung zur Ostschweizer Regierungskonferenz ist in diesem Zusammenhang von grosser Bedeutung.

Frau Kugler hat offenbar gelernt und nun ein Postulat für die Beteiligung des Kantons an Interreg eingereicht, denn das ist etwas ganz anderes als das, was sie damals gefordert hat. Sie ist da offenbar ein bisschen kluger geworden.

5. Eine neue, moderne Eisenbahnverbindung von Zürich aus nach Osten, zum deutschen ICE-Netz bei Ulm, und mit der entsprechenden Weiterführung nach Westen, via Jura-Durchstich nach Basel zum französischen TGV-Netz, ist im europäischen Eisenbahnnetz die südlichste Hochgeschwindigkeitsverbindung nördlich der Alpen.

Würde diese realisiert, läge Zürich im Schnittpunkt der Hochgeschwindigkeitsverbindung Nord–Süd (NEAT, Alpentransit) und der West–Ost-Verbindung aus Südmittelfrankreich nach Osteuropa.

Dadurch wäre eine Aufwertung des Wirtschaftsstandortes Zürich gewährleistet.

Das Engagement Zürichs für diese zu modernisierende West–Ost-Achse kann allerdings nur dann glaubwürdig belegt werden, wenn der Regierungsrat sich weiterhin für die Sicherung bereits rechtskräftig bewilligter Neubaustrecken dieser West–Ost-Verbindung auf zürcherischem Gebiet einsetzt.

Der Brüttener Tunnel – wir kommen nachher noch darauf zurück – ist in diesem Zusammenhang zu sehen.

Die SP ist von der Antwort des Regierungsrates befriedigt. Diese zeigt klar in welche Richtung zu gehen ist.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Was in der schweizerischen und zum Teil auch in der süddeutschen Bahnpolitik geschieht, nimmt immer groteskere Züge an. Heute müsste man froh sein, wenn nur ein winziger Bruchteil der Weitsicht und des Mutes einiger Bahnpioniere des letzten Jahrhunderts vorhanden wäre.

Wohin regionalpolitisches Konkurrenzdenken, das in der Schweiz immer mehr blüht, im Schienenverkehr führen kann, haben übrigens einst Winterthurer Mannen mit ihrer Nationalbahn vorgeführt. Diese scheiterte letztlich auch an der Verzettelung der Verkehrsströme.

Ich bin froh, dass wenigstens der Regierungsrat einem wichtigen, zukunftsgerichteten Projekt grundsätzlich positiv gegenübersteht, obwohl er dadurch den Zorn einiger Ostschweizer Regierungen auf sich gezogen hat.

Sowohl aus den vorliegenden Studien, vor allem derjenigen von Basler und Partner, als auch aus der Verkehrsentwicklung in unseren Nachbarländern, lassen sich folgende vier Punkte ableiten:

1. Nach dem Fall der Mauer haben sich die Verkehrsströme von der Nord–Süd- auf die West–Ost-Richtung verlagert. Darauf hat Frau Kugler schon vor einigen Monaten hingewiesen. In der Schweiz spricht man jedoch, auch in den Medien, nur von der NEAT, aber nicht von den veränderten Verkehrsströmen.

Der Bund setzt mit seiner NEAT-Lösung fast ausschliesslich auf den Nord–Süd-Verkehr. Die Pläne des Bundes für die Entwicklung des

Schiienenverkehrs Richtung Süddeutschland, Bayern, Österreich und Osteuropa sind sehr schwammig.

Der deutsche Bundesverkehrswegeplan ist da viel konkreter. Aber genau dieser Plan mit seinen drei Ästen Richtung Süden zeigt die Problematik der heutigen Verzettelung.

Die Arlberg-Linie verliert langfristig für den internationalen Schienenverkehr an Attraktivität, weil die Fahrt aus der Schweiz nach Wien über München schneller wird. Dies zeigt, dass eine Fortsetzung der Bahnpolitik mit den uralten Streckenführungen buchstäblich ins Abseits führt.

2. Die in der Studie von Basler und Partner aufgezeigte Forderung nach einer vordringlichen Realisierung eines NEAT-Astes mit einem neuen Jura-Durchstich stellt nur bedingt einen Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz dar.

Der ganze Osten und Nordosten des Wirtschaftsraumes Winterthur–Zürich – entschuldigen Sie, dass ich da die Prioritäten so setze – läge weiterhin auf der Schattenseite des internationalen Eisenbahnverkehrs. Gemessen an den zu erwartenden Verkehrsströmen werden die bestehenden Linien nach Stuttgart und München sehr stark an Bedeutung verlieren. Ich weiss, dass die Ostschweiz das nicht gern hört, aber Schönfärberei könnte uns langfristig sehr teuer zu stehen kommen. Bereits heute ist die Verkehrsnachfrage auf diesen Linien gering. Zwischen Zürich und München verkehren mehr Passagiere mit dem Flugzeug als mit der Bahn.

Das ist alarmierend. Zumindest die Deutschen Bundesbahnen sind mit Investitionen auf Linien mit schwacher Nachfrage sehr zurückhaltend. Auch die Schweiz ist gezwungen zu überlegen, wie sie die vorhandenen Mittel möglichst wirksam einsetzen kann.

3. Aus der Studie Basler geht deutlich hervor, dass sich eine ökologisch erwünschte Nachfragesteigerung auf der Schiene nur durch eine massive Verkürzung der Reisezeiten auf den Strecken Zürich–Stuttgart und Zürich–München erzielen lässt.

Eine ausreichende Reisezeitverkürzung ist, wie die Studie Romann zeigt, am ehesten durch eine Bündelung der Verkehrsströme möglich.

4. Die Regierung befürwortet zu Recht den baldigen Einsatz von Neigezügen auf den bestehenden, langsamen Linien. Es wäre allerdings ein Schildbürgerstreich, die Neigezüge nicht über Flughafen–

Winterthur zu führen, nur weil dort noch die Kapazitäten fehlen – womit ich schon beim nächsten Traktandum wäre.

Neigezüge bringen allerdings nur eine sehr geringe Verkürzung der Reisezeit von höchstens 15 Prozent. Das ist die offizielle Zahl. Frau Kugler glaubt, wie ich auch, dass es sogar noch weniger ist. 15 Prozent Reisezeitverkürzung reichen nicht aus, um den Personenverkehr von Luft und Strasse auf die Schienen zu bringen. Äusserste Vorsicht wäre aber geboten, wenn bauliche Investitionen auf den bestehenden internationalen Linien getätigt würden. Diese könnten in relativ schwierigem Gelände weit höher ausfallen als die notwendigen Investitionen für eine Bündelung der Verkehrsströme durch einfaches Gelände.

Baden-Württemberg hat in den letzten Jahren sehr viel in die Gäu-Bahn gesteckt. Es selber, nicht die Deutsche Bundesbahn, hat die Elektrifizierung finanziert. Ich verstehe deshalb, dass Baden-Württemberg, wie Herr Hirt angetönt hat, vorläufig zurückhaltend ist.

Länderübergreifend muss nun sachlich informiert und geschickte Überzeugungsarbeit geleistet werden. Wenn es um bestehende Eisenbahnlinien geht, spielen oft mehr Emotionen als Sachargumente die ausschlaggebende Rolle.

Auch in Bern muss für das wichtige eisenbahnpolitische Anliegen des Kantons Zürich und der ganzen Ostschweiz vehement eingetreten werden. Dabei könnte man zeigen, dass es sich bei der Anbindung des schweizerischen Schienennetzes an das Hochgeschwindigkeitsnetz im Nordosten unseres Landes, im Gegensatz zum engstirnigen Lobbyieren zugunsten eines Hirzeltunnels, nicht bloss um ein regionalpolitisches, sondern um ein nationales Anliegen handelt.

Kein Kanton leidet so stark wie der Kanton Zürich unter der konzeptionslosen, verwirrenden, schweizerischen Eisenbahnpolitik, in der regionalpolitische Anliegen den Ton angeben.

In keinem Kanton wird in der Öffentlichkeit die Bedeutung des internationalen Schienenverkehrs für die Wirtschaft so verkannt wie im Kanton Zürich.

Ich hoffe, dass der Regierungsrat auch in dieser Beziehung aktiver wird und danke für die grundsätzlich positive Antwort der Regierung.

Vizepräsidentin Esther Holm schlägt vor, die Verhandlungen um 11.45 Uhr abzubrechen, da so viele Ratsmitglieder bereits gegangen sind, dass der Rat nur noch knapp beschlussfähig ist.

Dr. Ueli Betschart (SVP, Nürensdorf): Die Eisenbahnverbindungen zwischen Zürich und Stuttgart, beziehungsweise München, genügen den heutigen Anforderungen nicht mehr. Fahrzeiten von mehr als drei Stunden nach Stuttgart und vier Stunden nach München sind zu lang. Man fliegt, oder fährt mit dem Auto.

Das angestrebte Ziel, die Eisenbahn für Distanzen unter 800 Kilometer zu fördern, wird damit weit verfehlt. Die SBB sind jetzt daran, mit minimalen Kosten – und das scheint mir wichtig – diese Verbindung so attraktiv zu machen, dass die Bahn tatsächlich benutzt wird.

Die Bündelung, die die Interpellation vorschlägt, ist zwar eine feudale Lösung. Aus wirtschaftlichen Gründen ist sie jedoch weder kurz- noch mittelfristig realisierbar. Wir müssen uns daher auf eine Lösung einigen, die bald verwirklicht werden kann. Diese Lösung wird bereits realisiert. Sie besteht aus der Neigetechnik und der punktuellen Verbesserung der vorhandenen Linien.

Dank der Neigetechnik kann man auf den bestehenden Linien deutlich schneller fahren, und punktuelle bauliche Massnahmen können, mit minimalen Kosten, die Schwachstellen auf den Strecken beheben. Das ist der Weg zu einer guten Lösung ohne zeit- und kostenintensive Vorhaben mit Neubaustrecken.

Die Fahrzeiten nach Stuttgart und München können so um je zirka eine Stunde reduziert werden, was von Bedeutung ist, auch wenn es ein paar Minuten weniger wären.

Damit kann man, laut Schätzungen, bereits eine Verdreifachung der Zahl der Bahnreisenden bewirken.

Durch eine zusätzliche Bündelung der Verkehrsströme mit Neubaustrecken könnte man die Fahrzeiten nur noch unwesentlich weiter verkürzen und damit die Fahrgastzahlen nur noch wenig erhöhen. Das Bündelungskonzept sollte trotzdem als langfristige Option offengehalten werden.

Die SVP-Fraktion ist mit der Antwort des Regierungsrates einverstanden. Neigetechnik und punktuelle Linienverbesserung sind

die kurz- und mittelfristige Lösung, die auch im Hinblick auf unsere leere Staatskasse vertretbar ist.

Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen): Wenn wir von Hochgeschwindigkeitsverbindungen sprechen, geht es um neue Trassen. Die bisherigen Strecken genügen diesen hohen Anforderungen nicht.

Vor einem Jahr, als es um Bericht und Antrag zum Postulat 3410 „Einbezug von Kanton und Stadt Zürich in das europäische Schnellbahnnetz“ ging, haben wir über den Anschluss des Kantons Zürich diskutiert. Wir haben damals festgehalten, dass der Bundesverkehrswegeplan, besonders für die Anschlüsse an die ausländischen Strecken, massgebend ist. Wir haben auch festgestellt, dass der Ausbau der Strecke Karlsruhe–Basel vorgesehen ist, die Linie Stuttgart–Singen–München–Lindau aber nicht im Programm steht.

Der Anschluss zum Raum Baden-Württemberg hat nicht direkt mit den Hochgeschwindigkeitsverbindungen zu tun und gehört zu einer untergeordneten Ebene. Es ist klar, dass der süddeutsche Raum eine Verbesserung der Bahnverbindungen in den Raum Zürich und besonders zum Flughafen wünscht. Da liegen Forderungen vor. Das Interesse daran nimmt aber deutlich ab, sobald man von entsprechenden Beiträgen spricht.

Der Bericht von Basler und Partner zeigt, dass die Nachfrage auf der Strecke nach München zwar verdoppelt werden kann, aber so gering ist, dass sie, selbst wenn eine Verdoppelung erreicht wird, klein bleibt. Gleichzeitig stellt er fest, dass die Kosten, um diese Erhöhung der Nachfrage zu erreichen, sehr hoch sind. Die Rechnung geht damit nicht auf.

Bei der Finanzierung fordern wir zwar, dass der Bund Gespräche aufnehmen und bezahlen soll, aber wir sind uns alle bewusst, dass weder der Bund noch der Kanton im Moment die nötigen finanziellen Mittel haben, um eine solche Aufgabe zu erfüllen.

Die Finanzierung durch den Bund kommt nicht in Frage, da er schon Auswege suchen muss, um die eigenen Aufgaben erster Priorität finanzieren zu können. Auch die Vorstellung, dass der Kanton diese Pflicht übernehmen könnte, ist im Moment utopisch.

Wir müssen unsere Kräfte deshalb konzentrieren. Vor allem der Ausbau der Strecke Zürich–Basel und der Gotthardlinie sind für uns wichtig.

Es ist allerdings auch wichtig, dass der Regierungsrat bereit ist, die anderen Optionen für die Zukunft offenzuhalten, aber im Moment müssen wir uns auf das Naheliegende konzentrieren.

Frau Kugler, wenn der Regierungsrat Ihre Ideen nicht übernimmt, heisst das nicht, dass er hilflos ist. Er sagt ja ganz klar, was er will. Ihre Lesart unterscheidet sich da von der meinen.

Eine Koordination der Kräfte ist möglich. Wenn der Kanton und die Stadt Zürich unterschiedliche Ziele verfolgen, gefährden sie damit beide Ziele. Der Regierungsrat und der Stadtrat müssen gegenüber dem Bund und gegenüber dem Ausland gemeinsam auftreten.

Die FDP-Fraktion ist mit der Antwort des Regierungsrates zufrieden.

Ruth Genner (Grüne, Zürich): Herr Hirt hat mir unterstellt, dass mein Votum anlässlich des Berichtes zum Anschluss Zürichs an das europäische Eisenbahnnetz unlustig gewesen sei. Da es keine Möglichkeit gibt, die Pläne dieser Netze zu projizieren, ist es allerdings schwierig, hier im Rat solche Fakten gut zu präsentieren, da wir uns diese Verkehrsströme nicht vor Augen führen können.

Die Grundlage des damaligen Berichts war die Studie eines Ingenieurbüros, die auf Verkehrspotentiale, Verkehrsströme und Verkehrsträger, in alle Himmelsrichtungen von Zürich aus, einging. Die Interpellation heute befasst sich nur mit einer Himmelsrichtung, der nach Osten.

Die Schlussfolgerungen des Berichtes waren sehr nüchtern: Im grenzüberschreitenden Verkehr sind heute nur geringfügige Verbesserungen möglich. Die positive Seite des Berichts ist eine „*unité de doctrine*“ im Hinblick auf Verhandlungen. Ich kann mich den Ausführungen von Herr Niederhauser anschliessen, dass es notwendig ist, die Wünsche von Kanton und Stadt Zürich in Übereinstimmung zu bringen. Es ist wichtig, dass von diesen beiden Partnern die gleichen Wünsche vorgetragen werden.

Trotzdem stellt sich die Frage nach dem Akteur. Ist Zürich wirklich Schrittmacher, wenn es um eine Anbindung ans europäische Schienennetz geht? Die Haltung des Kantons Zürich ist für mich, nicht nur international, sondern auch national, zu zurückhaltend. Wir sehen

das zum Beispiel an der Haltung gegenüber der Linie Basel–Zürich, wo es um den zweiten Juradurchstich geht. Man begründet die Zurückhaltung immer damit, dass man sonst mit finanziellen Folgen zu rechnen hätte, und verweist auf Bern.

Zürich ist aber durchaus offensiv, wenn es um den Flughafenausbau geht. Es passt nicht zusammen, die einen Verkehrsträger zu forcieren, aber kein klares Konzept vorzulegen, wie es im Eisenbahnverkehr, im Strassenverkehr und im Flugverkehr sein sollte.

Die Worte beim Eisenbahnverkehr sind hohl, da nicht gehandelt wird. Gehandelt wird beim Flughafen.

Beim Streit der Regionen um die NEAT ist Zürich gut zu hören. Da entstehen keine Kostenfolgen. Die grundsätzlichen Überlegungen zu den Veränderungen im nationalen Verkehr fehlen aber. Zürich muss klarstellen, wie es Mobilität gestalten und dass es sie steuern will. Diesen Aspekt habe ich von der Kantonsregierung noch nie gehört.

Mit dem Ausbau des Flughafens geben wir, was den internationalen Verkehr betrifft, ein ökologisch ganz falsches Signal. Wenn wir schon keine Bahnen planen wollen, könnten wir zumindest raumplanerisch aktiv sein und zeigen, welche Vorstellung wir haben, indem Trassen ausgeschieden werden. Im Verkehr nach Osten denken wir statt dessen an eine neue Autobahnspur Richtung Winterthur–Schaffhausen und geben damit einer weiteren Verkehrsverlagerung zugunsten des Autos Vorschub.

Der Blick über die schweizerische Planung hinaus auf die europäische Verkehrsplanung lässt auch keine guten Ahnungen aufkommen. In dichtbesiedelten Gebieten, wo die Strassen stark überfüllt sind und Stassenneubauten teuer und schwierig zu realisieren sind, werden Bahnen gefordert und geplant. In den europäischen Randregionen wird aber einmal mehr Strassenbau propagiert.

Aus grüner Sicht steht fest, dass Verkehr gesteuert und gelenkt werden muss, weil Mobilität nicht nur nachfrageorientiert befriedigt werden darf. Ich fordere daher die Regierung auf, sich in einem Gesamtverkehrskonzept, das aus der Perspektive von Zürich auch über die Landesgrenze hinausgeht, dafür einzusetzen, dass Mobilität so geplant wird, dass sie nachhaltig möglich bleibt.

Vizepräsidentin Esther Holm: Ich schlage vor, die Beratungen hier abubrechen und das begonnene Traktandum später weiterzuführen.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Ich beantrage, die Diskussion zu Ende zu führen, da nur noch zwei Voten und die Meinung des Regierungsrates zu erwarten sind.

Esther Holm: Es sind noch drei Redner eingeschrieben, und es steht noch das Votum des Regierungsrates aus, der sich bald verabschieden muss.

### *Abstimmung*

Der Rat beschliesst mit 43:34 Stimmen das Geschäft weiterzubehandeln.

Thomas Büchi (Grüne, Zürich) bezweifelt, dass der Rat beschlussfähig ist, da zu viele Ratsmitglieder fehlen.

Die Auszählung ergibt, dass noch 104 Ratsmitglieder anwesend sind.

Die Beratungen werden fortgeführt.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Bei dieser Interpellation kommt mir ein Quadrat in den Sinn, bei dem wir diagonal von einer Ecke zur anderen gehen. Dabei lassen wir zwei wichtige Punkte links und rechts liegen.

Wir lassen einerseits den Grossraum Stuttgart links und andererseits die Ostschweizer Kantone rechts liegen. Wir müssen daher auch hier in der Schweiz mit einer grossen Opposition rechnen, wenn wir versuchen wollen, einem Projekt zum Durchbruch zu verhelfen. Wir müssen danach trachten, dass wir geeint auftreten. Die baden-württembergischen Parlamentarier in Stuttgart kennen dieses Problem auch.

Es ist daher wichtig, dass wir punktuell verbessern:

Die Strecke Singen–Stuttgart ist einspurig.

Die Strecke Lindau–München wird noch mit Diesel betrieben.

Die Strecke Friedrichshafen–Ulm wird ebenfalls noch mit Diesel betrieben.

Das sind drei Punkte, die zu Verzögerungen führen. Das bedeutet, dass wir diese Strecken so bald als möglich ausbauen. Ich sage jetzt „wir“,

aber diese Strecken liegen nicht im Kanton Zürich, nicht einmal in der Schweiz. Es ist daher eine Anmassung, wenn wir verlangen, dass unsere Nachbarn da Geld ausgeben sollen. Dennoch sollen wir diese Wünsche anmelden.

Wir sollten aber bei den bewährten Linien bleiben und da versuchen, Minuten zu gewinnen. Dies erlaubt dann, Anschlüsse herzustellen, die bisher gebrochen waren. So erreichen wir mit relativ wenig Aufwand entscheidende Verkürzungen der Fahrzeit nach Stuttgart und München. Wenn nur die ganze Allgäu-Rampe elektrifiziert wäre, könnte man deutliche Verkürzungen der Fahrzeit herausholen.

Ich habe nichts gegen die Hochgeschwindigkeitsstrecken, nur müssen sie meist unter den Boden verlegt werden. Die Leute im Weinland werden bei der Festlegung der Streckenführung wahrscheinlich alles tun, damit die Strecke Zürich–Singen unterirdisch gebaut wird. Das ist für die Passagiere nicht interessant, denn zum Bahnkomfort gehört auch ein bisschen Landschaft.

Die Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Basel verdient meine Unterstützung, aber die Finanzierung muss geregelt werden. Es kann doch nicht die Absicht sein, Frau Kugler, dass der Kanton diese allein vorschiesst. Wir können das nicht, aber die 35 Zürcher Parlamentarier in Bern sollten sich dafür einsetzen, dass der Juradurchstich vorgezogen und dieser Anschluss damit rasch verwirklicht wird.

Das bestehende Netz soll ausgebaut werden, auch am Arlberg. Dort wird die Ostrampe auf Doppelspur ausgebaut. Richtung Wien wird so ausgebaut, dass man mit Tempo 200 fahren kann.

Auch da gilt: „Viele Hunde sind des Hasen Tod.“ Viele derartige Massnahmen bringen eine Verkürzung der Fahrzeit von einigen Minuten, die sich zu Stunden summieren.

Die Antwort der Regierung weist auch in diese Richtung.

Zusammen mit der EVP-Fraktion bin ich von dieser Antwort befriedigt.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Ich bedaure auch, dass der Kanton Zürich von einem Anschluss an die Hochgeschwindigkeitsachsen lange nichts wissen wollte. Es ist heute klar, dass der Zug in dieser Richtung abgefahren ist. Die Trassen im umliegenden Ausland sind, weitgehend ohne die Schweiz, geplant. Die Deutschen, Franzosen und Italiener haben ihre Konzepte. Ich finde es trotzdem richtig und wichtig, dass der

Regierungsrat bei diesem Thema heute offener ist und weiss, dass er allenfalls auch gegenüber dem Bund eine eigene Position zu vertreten hat.

Die Frage ist im Kanton Zürich nicht so einfach zu beantworten. Die Hochgeschwindigkeitsstrecken müssen grundsätzlich am Flughafen angebunden werden. Dieser Anschluss muss zum Ziel haben, den Kurzstreckenluftverkehr aus der Luft auf die Schiene zu bringen. Die 870 Millionen Franken, die vom Kanton Zürich zur Bevorschussung oder zum Erstellen dieser Anschlüsse gefordert wurden, könnten auch als Ersatz für die 870 Millionen Franken für den Flughafenausbau gedacht werden. Der Flughafen müsste nämlich nicht ausgebaut werden, wenn der Verkehr nicht mehr in der Luft stattfinden würde, sondern auf die Bahn verlagert werden könnte.

Wir müssen uns daher sehr genau überlegen, was denn die volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrs oder der Mobilität bedeuten. Heute konkurrieren Bahn, Luft und Strasse einander gegenseitig. Alle kosten Geld und sind langfristig defizitär. Wir müssen uns daher darauf beschränken den Bahnverkehr zu favorisieren, weil dies die ökologisch und sozial vernünftigste Art der Fortbewegung ist.

Bei der Anbindung der Bahn an den Flughafen müssen wir beachten, dass im Raum Zürich eine starke Konkurrenzsituation besteht. Der Hauptbahnhof Zürich ist der Kernbahnhof, der Bahnhof Oerlikon bedient ein Gebiet in der Grösse von Winterthur, der Bahnhof Winterthur selbst gehört zur sechstgrössten Stadt der Schweiz, und dazu kommt noch der Flughafenbahnhof. All diese Bahnhöfe wollen optimal mit der Bahn erschlossen sein. Das Nadelöhr zwischen Winterthur und Zürich ist daher das Hauptproblem der Bahn.

Ich finde es immer noch bedauerlich, dass wir bei der Richtplanrevision vor einem Jahr dieses Thema überhaupt nicht abhandeln konnten, und dass hier die parallele Entwicklung aller drei Verkehrsträger ermöglicht wird.

Wir wissen, dass kein Geld für Neubaustrecken vorhanden ist. Das bedeutet, dass wir das bestehende Netz nutzen müssen. Das führt zum Nachteil, dass wir nicht erwarten können, dass die Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Zürich und Winterthur oder Zürich und Basel fahren sollen, da sie nur auf speziell ausgebauten Linien mit Spitzengeschwindigkeiten, für die sie ausgelegt sind, fahren können.

Es ist daher wichtig, dass wir uns überlegen, wie die Züge effizient zum Flughafen fahren können, und wie der Hauptbahnhof Zürich einbezogen werden kann.

Achsen, die von Hochgeschwindigkeitszügen befahren werden, müssen neu angelegt werden. Hier sind die Grünen auch sehr skeptisch, weil Hochgeschwindigkeitsachsen die Landschaft zerschneiden, und Hochgeschwindigkeitsbahnen nicht sehr ökologische Bahnen sind. Hier müssen wir abwägen, ob wir diese Entwicklung unterstützen wollen, weil damit der Kurzstreckenluftverkehr auf die Bahn umgelenkt werden kann, oder ob wir sie ablehnen wollen, weil sie an sich ökologisch nicht unbedenklich ist.

Wir müssen uns über die gesamte Mobilität der Bevölkerung Gedanken machen, und überlegen, ob nicht eine Beschränkung der Mobilität einem weiteren Ausbau der Verkehrsnetze vorzuziehen wäre.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Ich möchte Willy Germann für sein ausgezeichnetes Votum danken, in dem er mir aus dem Herzen gesprochen hat.

Das Problem St. Gallen wurde ein paarmal angesprochen. Die St. Galler haben auf die Studie Basler und Partner ziemlich scharf reagiert. Bei näherem Hinsehen kommen aber die St. Galler gegenüber heute mit der vorgeschlagenen Lösung besser weg. Sie müssten zwar nach Winterthur zurückfahren, aber die Verbindungen ins Ausland sind heute von St. Gallen aus derart schlecht, dass sie an die Steinzeit der Eisenbahn erinnern.

Die Situation ist in St. Gallen so schlecht, weil die St. Galler immer sagten, Bern solle etwas tun, selbst aber keinen Franken in die Hand nehmen, um ihre Situation zu verbessern. Diesen Fehler, alles nach Bern zu delegieren, wollen wir in Zürich nicht auch machen.

Herr Betschart setzt auf die Neigetechnik. Ich mache ihn darauf aufmerksam, dass der Pendolino, der zwischen Zürich und Mailand eingeführt werden soll, eine Fahrzeit brauchen wird, wie sie 1966 üblich war.

Herr Niederhauser weist auf die schwachen Verkehrsströme nach Osten hin. Dazu ist zu bemerken, dass die Studie Basler und Partner vor den Öffnung des Ostens gemacht wurde.

Ich war nie der Ansicht, wie Herr Schreiber mir vorwirft, dass der Kanton Zürich diesen Anschluss selbst bezahlen muss. Aber der Kanton Zürich soll aktiv werden und einen ansehnlichen finanziellen Beitrag leisten.

Das Wort wird weiter nicht verlangt.

Regierungsrat Dr. Ernst Homberger: Die Antwort des Regierungsrates, die Sie heute morgen diskutiert haben, ist rund acht Monate alt. In dieser Zeit haben auf allen Ebenen sehr intensive Gespräche stattgefunden. Die Antwort ist jedoch nach wie vor richtig.

Regierungsrat und Kantonsrat sind sich wohl darin einig, dass ein Anschluss Zürichs an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz höchste Priorität hat.

Der Regierungsrat setzt sich denn auch intensiv dafür ein, sowohl auf Bundesebene, als auch auf der Ebene mit den Nachbarkantonen und Nachbarregionen und – was gern immer wieder vergessen wird – auch bei den Betreibern solcher Bahnlinien.

Über den Weg, der zu diesem Ziel führen soll, bestehen aber unterschiedliche Ansichten. Die einen möchten rasch realisierbare Verbesserungen der bestehenden Situation anstreben, auch wenn diese im Einzelnen nur bescheiden ausfallen. So können sie die Forderungen zwar nicht ganz erfüllen, aber doch erhebliche Verbesserungen erreichen. Entscheidend ist dabei, dass langfristige Lösungen nicht präjudiziert werden.

Die anderen streben Gesamtkonzepte und Maximallösungen an, deren Verwirklichung Jahre dauern würde, und die oft kaum etappiert werden können. Gesamtkonzepte müssen ja von den verschiedensten Ebenen genehmigt werden, weil die Strecken, wie in der Diskussion erwähnt, nur zu einem kleinen Teil über Zürcher Kantonsgebiet führen.

Bei Neubaustrecken entstehen dort, wo sie durchgeführt werden, immer wieder grosse Widerstände. Wir erleben das in der Schweiz mit Bahn 2000. Oft will die regionale Bevölkerung diese Linien gar nicht, oder – und das befürchte ich bei der direkten Verbindung Winterthur–Singen – es regt sich Widerstand, weil die Linie durch mehr oder weniger unberührtes Gebiet führt.

Man ist sich also einig über das Ziel, schnellere Verbindungen anbieten zu können. Die Wege dazu sind verschieden, und die Finanzierung ist

weder auf Kantons- oder Länderebene noch vom Bund oder von der Bundesrepublik her gesichert.

Der Kanton Zürich kann bei solch weittragenden Projekten nicht allein entscheiden. Er ist darauf angewiesen, dass Bund und SBB einerseits, vor allem aber auch Regierungen und Bahnverantwortliche von Nachbarkantonen und Nachbarländern andererseits, auch die notwendigen Anschlüsse garantieren.

Bund und Parteien führen im Moment intensive Gespräche über eine finanziell und konzeptionell tragfähige Lösung, wobei NEAT und Bahn 2000 Priorität haben. Anfangs Januar haben die ersten Gespräche stattgefunden. Sie wurden seither in kurzen Intervallen weitergeführt. Der Bundesrat wird jetzt dann aus den vielen Wünschen, die aus den verschiedenen Regionen an ihn herangetragen wurden, eine Lösung finden müssen, was keine leichte Aufgabe ist.

Für den Kanton Zürich, seinen Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz und den Ausbau der Bahn 2000, ist entscheidend, dass diese nicht unter dem Ausbau der NEAT leiden. Der Jura-Durchstich, den wir für diese Anschlüsse dringend brauchen, ist leider erst in der zweiten Etappe enthalten, und ich sehe heute keine Möglichkeiten, ihn in die erste Etappe vorzuziehen.

Die Studien, auch die Studie Basler und Partner, zeigen, dass selbst mit massiven Verbesserungen das gesamte Verkehrsaufkommen auf diesen Strecken eher bescheiden und nahe der unteren Grenze der Wirtschaftlichkeit bleibt.

Wir müssen uns wohl allmählich daran gewöhnen, auch die Rahmenplanung auf die regionalen, nationalen und internationalen Marktbedürfnisse abzustellen. Damit ist, jedenfalls von seiten der Regierung, überhaupt nichts gegen eine ausreichende Grundversorgung oder gegen den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes ausgesagt.

Wir müssen die Kräfte bündeln, die vorhandenen Potentiale durch Angebotsverbesserungen abholen und das Angebot dort anpassen, wo Verbesserungen keine zusätzlichen Benutzer mobilisieren können, weil das Potential eben fehlt. Wenn uns dies in den nächsten Jahren nicht gelingt, werden wir in zehn und in zwanzig Jahren hier im Rat noch immer das gleiche Thema diskutieren.

Ich hoffe, dass wir zusammen mit Bund und SBB Wege finden, die Bedürfnisse Zürichs, die auch für den Wirtschaftsstandort Zürich wichtig sind, befriedigen zu können.

Für die Aussage von Frau Genner, dass die Haltung des Kantons früher punkto Hochgeschwindigkeitsanschluss zurückhaltend war, konnte ich in den Akten, die ich übernommen habe, keine Bestätigung finden. Man hat den Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz immer gesucht, hat aber auch gesehen, dass der Kanton Zürich darüber nicht allein bestimmen kann.

Ein gewisser Konkurrenzkampf besteht zwischen Flughafen und Bahn, aber der Flughafen ist für den Wirtschaftsstandort Zürich enorm wichtig, weil internationale Konzerne international und interkontinental arbeiten. Dieses Gewicht wollen wir in Zürich konzentrieren.

Von den 850 Millionen Franken, die der Kanton Zürich in die fünfte Ausbaustufe des Flughafens steckt, und die Herr Müller erwähnt hat, ist ein guter Teil für den Ausbau des Bahnhofsterminals vorgesehen. Der Kanton Zürich tut also genau das, was Sie verlangen.

Der Interpellant hat seine Erklärung abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

Hier werden die Beratungen abgebrochen.

### **13. Verschiedenes**

#### ***Parlamentarische Vorstösse***

Motion Nancy Bolleter (EVP, Seuzach) und Hans Fahrni (EVP, Winterthur) betreffend Abtreibungspille RU486

Postulat Ruedi Keller (SP, Hochfelden), Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich) und Dr. Marie-Therese Büsser-Beer (GP, Rüti) für einen Stromsparfonds bei den EKZ

Postulat Liliane Waldner (SP, Zürich), Dr. Marie-Therese Büsser-Beer (GP, Rüti) und Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich) betreffend Erstellung eines Berichtes über die Möglichkeiten der

künftigen Gestaltung des Verhältnisses zwischen dem Kanton Zürich und den Nordostschweizerischen Kraftwerken NOK

Postulat Liliane Waldner (SP, Zürich), Dr. Marie-Therese Büsser-Beer (GP, Rüti), Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich) und Susanne Huggel-Neuenschwander (EVP, Hombrechtikon) betreffend Betreiben einer Solarstrom-Börse durch die EKZ

Dringliche Interpellation Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich), Ruedi Winkler (SP, Zürich) und Mario Fehr (SP, Adliswil) betreffend Streichung der Interkontinentalflüge ab Genf-Cointrin durch die Swissair

Interpellation Willy Germann (CVP, Winterthur) und Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil) betreffend Behinderungskosten des ZVV  
Interpellation Ruedi Keller (SP, Hochfelden), Willy Germann (CVP, Winterthur) und Helen Kunz (LdU, Opfikon) betreffend Szenarien der EKZ zur zukünftigen Entwicklung auf dem Strommarkt

Interpellation Hans Rutschmann (SVP, Rafz) Ernst Schibli (SVP, Otelfingen) und Werner Schwendimann (SVP, Oberstammheim) betreffend Regionalisierung der öffentlichen Arbeitsvermittlung

Anfrage Nancy Bolleter (EVP, Seuzach) betreffend Einrichtung von Regionalen Arbeitsvermittlungszentren

Anfrage Lucius Dürr (CVP, Zürich) betreffend Entscheid des Swissair-Verwaltungsrates zur massiven Reduktion von Mittel- und Langstreckenflügen ab dem Flughafen Genf

Anfrage Ruedi Keller (SP, Hochfelden) betreffend Entscheid der Swissair zur Konzentration der Langstreckenflüge auf Zürich-Kloten

Anfrage Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil) betreffend Kursgelderhöhung an der Berufsschule für Weiterbildung Zürich

Anfrage Christoph Schürch (SP, Winterthur) und Crista Weissaupt Niedermann (SP, Uster) betreffend Übernahme der Krankenkasse Krankenfürsorge Winterthur durch die Winterthur Versicherungen

Anfrage Esther Zumbrunn (DaP, Winterthur) betreffend  
Verbesserung der Bahnverbindungen von Zürich nach Süddeutschland  
(Zürich–Flughafen–Winterthur–Stuttgart und München)

Schluss der Sitzung: 12.15 Uhr.

Zürich, den 15. April 1996

Die Protokollführerin:  
Marianne Heusi

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 23. Mai 1996 genehmigt.