


159. Sitzung, Montag, 6. April 1998, 14.30 Uhr

Vorsitz: Roland Brunner (SP, Rheinau)

Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen
9. Verzicht auf die deutsche Hochrheinautobahn A98/A81 (Basel–Bodensee). Rascher Ausbau der Bahnlinien Basel–Bodensee

Postulat Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich), Willy Germann (CVP, Winterthur) und Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach) vom 30. September 1996 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 287/1996, RRB-Nr. 149/22. Januar 1997

(Stellungnahme) Seite 11641

10. Unterstellung der kantonalen Landwirtschaftsbetriebe unter die Volkswirtschaftsdirektion

Motion Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard), Werner Schwendimann (SVP, Oberstammheim) und Richard Weilenmann (SVP, Buch a. I.) vom 7. Oktober 1996 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 294/1996, RRB-Nr. 689/26. März 1997

(Stellungnahme) Seite 11659

11. Massnahmen gegen die Wirtschaftskrise

Interpellation Bettina Volland (SP, Zürich), Regula Götsch Neukom (SP, Kloten) und Jacqueline Fehr (SP, Winterthur) vom 25. November 1996 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 343/1996, RRB-Nr. 204/29. Januar 1997

(Stellungnahme) Seite 11666

12. § 31 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr

Interpellation Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich), Ruth Gerner (Grüne, Zürich) und Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich) vom 2. Dezember 1996 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 350/1996, RRB-Nr. 150/22. Januar 1997

(Stellungnahme) Seite 11674

13. Bahnverbindungen Zürich–Stuttgart und Zürich–München

Interpellation Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur) und Hans Fahrni (EVP, Winterthur) vom 6. Januar 1997 (schriftlich begründet)
KR-Nr. 3/1997, RRB-Nr. 273/5. Februar 1997
(Stellungnahme) Seite 11679

14. Zwischenbericht über 5. Ausbautappe Flughafen Kloten

Postulat Regula Götsch Neukom (SP, Kloten), Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen) und Peter Reinhard (EVP, Kloten) vom 20. Januar 1997 (schriftlich begründet)
KR-Nr. 17/1997, RRB-Nr. 736/2. April 1997
(Stellungnahme) Seite 11685

16. Massnahmen gegen die hohe Arbeitslosigkeit im Kanton Zürich

Motion Peter Grau (SD, Zürich) und Hans Rudolf Metz (SD, Regensdorf) vom 7. April 1997 (schriftlich begründet)
KR-Nr. 113/1997, RRB-Nr. 1481/9. Juli 1997
(Stellungnahme) Seite 11694

17. Ständige Wirtschaftskommission

Motion Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich) und Peter Biemann (CVP, Zürich) vom 7. April 1997 (schriftlich begründet)
KR-Nr. 115/1997, RRB-Nr. 2332/28. Oktober 1997
(Stellungnahme) Seite 11705

Verschiedenes

- *Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse* Seite 11713
- Fraktions- oder Persönliche Erklärungen
 - *Erklärung der Grünen Fraktion zur Änderung der Signalisationsverordnung des Bundes .. Seite 11694*

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Keine Mitteilungen.

9. Verzicht auf die deutsche Hoahrheinautobahn A98/A81 (Basel–Bodensee). Rascher Ausbau der Bahnlinien Basel–Bodensee

Postulat Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich), Willy Germann (CVP, Winterthur) und Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach) vom 30. September 1996 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 287/1996, RRB-Nr. 149/22. Januar 1997 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich) und Mitunterzeichnende haben am 30. September 1996 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, zusammen mit den zuständigen Stellen des Bundeslandes Baden-Württemberg, den Bundesstellen in Bern, den SBB, der Deutschen Bahn AG, der Kantone beider Basel, Aargau und Schaffhausen dahingehend zu wirken, dass

- auf den Weiterbau der deutschen Hoahrheinautobahnen A98/A81 zwischen Lörrach und dem Bodensee verzichtet wird;
- vor einer Erhöhung der Strassenkapazität in diesem Raum die beiden Bahnstrecken links und rechts des Rheins sowie weitere Zubringerlinien zur Strecke Stuttgart–Winterthur–Zürich zweckmässig ausgebaut werden;
- in diesem Raum das Güterverteils- und Verladesystem verbessert wird (Einbindung von Singen in die schweizerische Bahngüterinfrastruktur/Rollende Landstrasse).

Begründung:

Zwischen Basel und dem Bodensee sollen in den nächsten Jahren auf deutschem Gebiet die sogenannten Hoahrheinautobahnen A98/A81 mit einem geschätzten Aufwand von zwei Milliarden Deutscher Mark erstellt werden. Der Bau dieser vierspurigen Autobahnen tangiert die Interessen der Schweiz und insbesondere des Kantons Zürich in hohem Masse: die deutschen Strassenplaner sehen vor, diese Autobahnen im Raum Benken mit der schweizerischen A4 zu verknüpfen. Zu Recht wehrt sich der Zürcher Regierungsrat seit Jahren gegen dieses Autobahnkreuz im Weinland. Darin stimmen wir Postulanten mit dem Regierungsrat voll überein: Diese Verknüpfung muss mit allen Mitteln verhindert werden.

Die deutschen Strassenplaner arbeiten aber gegenwärtig voll darauf hin, mit dem fortwährenden Weiterbau der Hoahrheinautobahn von Lörrach bis in den Raum Waldshut/Klettgau das Benkener Autobahnkreuz sozusagen zu erzwingen: Ist die Autobahn schon so weit erstellt, wird es für den Kanton Zürich schwer bis unmöglich sein, das Benkener Autobahnkreuz zu verhindern. Der Kanton Zürich muss deshalb heute alles Interesse haben, zusammen mit den zuständigen Stellen des Anrainer-Bundeslandes und mit den Nachbarkantonen darauf hinzuwirken, dass die Autobahn gar nicht erst erstellt wird.

Als Alternative dazu sollte baldmöglichst der Ausbau der bis heute sträflich vernachlässigten Bahnstrecken beidseits des Rheins angegangen werden. Es sind unseres Wissens bereits Studien erstellt worden, wie die beiden Bahnlinien an geeigneten Stellen miteinander verknüpft werden können: Mit Verbindungsstrecken im Raum Rheinfeldern/Bad Säckingen und in Waldshut könnten die beiden Bahnstrecken zu einer volltauglichen Hochleistungsstrecke zwischen Basel und Schaffhausen ausgebaut werden. Zusammen mit der von der Stadt Zürich letztes Jahr in Diskussion gebrachten neuen Linienführung von Zürich nach München über Singen-Memmingen (siehe Postulat 149/95 Hirt/Germann) wäre eine attraktive Fernverbindung vom Raum Basel nach München möglich. Eine der wichtigsten Massnahmen ist die Elektrifizierung der deutschen Strecken.

Der Zürcher Regierungsrat muss bei der Verwirklichung einer umweltgerechten Verkehrspolitik im Raum Basel–Bodensee–München die Führung übernehmen; wenn nicht er es macht, wird es niemand machen.

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

Der Regierungsrat hat in den vergangenen Jahren immer wieder festgehalten, dass eine Abnahme der deutschen A98 durch das Zürcher Weinland nicht in Betracht falle. Die von Westen im Bau befindliche A98 ist nur bis in den Raum Oberlauchringen festgelegt. Gemäss Auskunft des Verkehrsministeriums des Bundeslandes Baden-Württemberg ist die Festlegung des weiteren Verlaufs erst für das Jahr 2020 vorgesehen. Die sich im Zusammenhang mit der A98 stellenden Fragen nach den Auswirkungen der deutschen Verkehrswegeplanung auf die Raumordnung der schweizerischen Grenzkantone werden zu gegebener Zeit

durch den ständigen Verkehrsausschuss der Deutsch-Schweizerischen Raumordnungskommission, in welchem der Kanton Zürich ebenfalls vertreten ist, aufgearbeitet und den zuständigen Stellen vorgelegt. Ein Handlungsbedarf bezüglich der A98 besteht seitens des Kantons Zürich bzw. des Bundes erst dann, wenn durch die deutschen Behörden die Planung und Projektierung dieser Strasse ab Waldshut Richtung Osten wieder aufgenommen wird.

Daran würden auch Forderungen des Kantons Zürich nach einem Ausbau der Bahnstrecken auf den beiden Seiten des Hochrheins wenig ändern. Ein solcher Streckenausbau drängt sich auch deshalb nicht auf, weil beide Schienenstränge heute nicht ausgelastet sind. Während beim Personenverkehr auf der deutschen Seite des Rheins strukturelle Angebotsverbesserungen bevorstehen, ist beim Bahngüterverkehr auf dieser Achse zurzeit keine grössere Nachfrage erkennbar. Auch die von den Postulanten erwähnten Pläne für Verknüpfungen der beiden Bahnlinien im Raum Rheinfelden/Säckingen oder Waldshut waren nicht durch ein besonderes Verkehrspotential auf der deutschen Achse Basel–Bodensee begründet, sondern als Option für eine Entlastung der Bözberglinie im Verkehr Basel–Limmattal gedacht, wobei die vorhandene Kapazität der ausgebauten deutschen Streckenabschnitte für schweizerische Zwecke hätte genutzt werden können.

Der neue Güterumlade-Terminal in Singen ist am 15. November 1996 in Betrieb genommen worden und ist seither auch Ausgangspunkt der bisher ab Rielasingen geführten Züge der Rollenden Landstrasse über die Gotthardachse. Die Betriebsgesellschaft Hupac rechnet schon im ersten Jahr mit 18'000 Ladeeinheiten im unbegleiteten kombinierten Verkehr und 10'000 Fahrzeugen der Rollenden Landstrasse. Für die Umlagerung des Nord–Süd-Verkehrs durch die Schweiz auf die Schiene sind damit die Voraussetzungen in Singen schon heute gegeben. Bei einer Nutzung des Terminals Singen für den kombinierten Verkehr aus der Schweiz Richtung Norden müsste andererseits auch mit einem Zubringerverkehr auf der Strasse gerechnet werden.

Da für die Einflussnahme auf die Planung und Projektierung der A98 zurzeit kein Handlungsbedarf besteht und die Ausbaubedürfnisse der deutschen Hochrhein-Bahnlinie nicht vom Kanton Zürich bestimmt werden, hat der Regierungsrat keine Veranlassung, in diesen Fragen eine Führung zu übernehmen.

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

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Zuerst möchte ich meinem Erstaunen darüber Ausdruck geben, dass das Geschäft beim Volkswirtschaftsdirektor und nicht beim Baudirektor liegt, der sich doch in den letzten Monaten immer zu diesem Geschäft geäußert hat.

Es geht also um die deutsche Autobahn A98/A81. Diese Ost–West-Verbindung ist eine abgemachte Sache; daran kann nichts geändert werden. Ostseitig ist die A81 bereits bis in die Nähe von Schaffhausen gekommen, westseitig ist sie irgendwo zwischen Dinkelberg und Schwarzwald auf dem Vormarsch in Richtung Osten. Kürzlich hat der Deutsche Bundestag weitere 50 Millionen Mark, insgesamt jetzt also 160 Millionen Mark, für den Weiterbau gesprochen. Betroffen von dieser Planung ist aber das Klettgau und das Weinland.

Es ist schön, wenn unser Baudirektor allen, die es hören wollen, sagt, dass die Zürcher diese Autobahn auf keinen Fall abnehmen und es nicht zur Diskussion stehe, dass die beiden Autobahnstümpfe auf Schweizer Gebiet zusammengeschlossen würden. Er weiss natürlich ganz genau, dass der Widerstand gegen diesen von Europa aufgezwungenen Autobahnbau selbst in den SVP-Ländern enorm gross ist; das haben die Gegner im betroffenen Gebiet bereits mehrmals eindrücklich demonstriert. Was der Baudirektor sagt, ist etwas anderes, als das, was er tut. Immerhin forciert er den vierspurigen Ausbau der Autobahn A4 durch das Weinland und es ist offensichtlich, dass unsere deutschen Nachbarn mit diesem Ausbau geradezu eingeladen werden, auf ihrer alten Planungsschiene weiterzufahren.

Die Hoffnung, dass etwas Neues geschieht, hatte auch Willy Burgunder, Vizedirektor des deutschen Bundesamtes für Strassenbau, im November 1996 geweckt, indem er gesagt hat, es sei Sache der Deutschen, wenn sie bis an die Grenzen bauen. Die deutsche Planung geht davon aus, dass bis ins Jahr 2010 die Zunahme beim Güterverkehr auf dieser Ost–West-Achse 30 Prozent betragen wird. Aus verschiedenen Publikationen geht hervor, dass die konkrete Planung für den Bau der Autobahn etwa auf das Jahr 2012 erwartet wird. Demgegenüber behauptet unser Regierungsrat in seiner Antwort auf diese Interpellation, vor dem Jahr 2020 sei nicht mit weiteren Planungen zu rechnen. Er nimmt nicht zur Kenntnis, dass die Hoahrheinautobahn mit aller Kraft vorangetrieben wird. So konnte man gerade vorgestern im Südkurier unter der Überschrift «Autobahn wird weitergebaut» zu diesem Thema lesen, dass man trotz aller Sparzwänge jede zur Verfügung stehende Mark in

dieses Projekt stecken wird. Das lässt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig.

Mit dieser falschen Jahreszahl 2020 untermauert der Regierungsrat auch seine Argumentation, es sei noch viel zu früh, um einzugreifen und zur gegebenen Zeit befasse man sich dann schon in der zuständigen Verkehrskommission oder im Verkehrsausschuss der deutschschweizerischen Raumordnungskommission mit dieser Frage. Seitens der Schweiz bestehe erst Handlungsbedarf bezüglich der Ergänzung des Nationalstrassennetzbeschlusses, wenn die Planung und Projektierung der A98 ab Waldshut in Richtung Osten anstehe. Diese Argumentation zielt aber weit an unserem Begehren vorbei. Wir wollen, dass heute richtig vorgespurt wird, damit morgen das Richtige gebaut werden kann. Wenn die Planung dann einmal soweit ist, wird es zu spät sein; das wissen doch alle Beteiligten ganz genau.

Es ist doch im heutigen Umfeld der europaweiten Verkehrsdiskussion nicht mehr als vernünftig, wenn man die Deutschen darauf aufmerksam macht, dass man den Güterbahnverkehr fördern könnte. In der regierungsrätlichen Antwort heisst es, beim Bahngüterverkehr auf dieser Achse sei zurzeit keine grössere Nachfrage erkennbar. Die Deutschen rechnen damit, dass bis ins Jahr 2010 der Güterverkehr auf dieser Achse um 30 Prozent zunehmen wird. Natürlich kann man keine Güter auf die Bahn bringen, wenn gar kein Angebot dafür vorhanden ist. Die Strecke ist nicht ausgebaut, sie ist nicht elektrifiziert und bis vor kurzem war auch wegen eines sehr mühsamen Fahrplans der Personenverkehr ziemlich schlecht.

Wir verlangen nicht, dass der Regierungsrat jetzt eine Protestnote nach Bonn oder Berlin schicken soll. Es geht uns darum, dass am geeigneten Ort der Vorschlag eingebracht wird, man solle doch einmal über den Ausbau des Bahngüter- und des Personenverkehrs in diesem Raum nachdenken. Das kann doch kein weltbewegender Staatsakt sein. Im übrigen befasst sich ja bereits eine deutsch-schweizerische Projektgruppe im Rahmen des INTEREG-2-Projektes mit grenzüberschreitendem Verkehr. Es müsste nicht diese Gruppe sein, aber innerhalb von INTEREG-Programmen kann man noch bis Ende 1999 Projekte einbringen. Das wäre doch eine Frage, die man in diesem Rahmen anschauen könnte.

Wenn Sie wollen, dass man die Beteuerung des Regierungsrates ernst nimmt, diese Autobahn auf schweizerischem Gebiet nicht abzunehmen, müssen Sie heute bereit sein, diesen Vorstoss entgegenzunehmen. Falls

Sie diesen Vorstoss nicht überweisen, garantiere ich Ihnen, dass dereinst wahr wird, was eine deutsche Zeitung bereits in den 70er-Jahren geschrieben hat. Dort stand zu lesen: «Wir werden den Schweizern die Strasse vor die Türe knallen.»

Willy Germann (CVP, Winterthur). Das Hauptanliegen dieses Vorstosses ist ja klar die nachhaltige Entwicklung der Mobilität; das ist eine Gesamtverkehrsfrage. Ich bin deshalb gar nicht so unglücklich, dass diese Frage in der künftigen Gesamtverkehrsdirektion behandelt wird. Unser Anliegen ist es, den zu erwartenden Mehrverkehr – und der wird sehr gross sein – im Raum Süddeutschland–Basel–Italien auf die Schiene zu bringen. Wer aber zu diesem Traktandum spricht, müsste deshalb zwangsläufig auch zu den Bahnverbindungen Stuttgart–Flughafen Zürich Stellung nehmen, zum alten Anliegen eines neuen ÖV-Korridors als Anbindung an das internationale Hochleistungsschiennetz, sowie zu einer Rollenden Strasse zwischen Süddeutschland und Italien; das hat wieder mit Transitgebühren zu tun. Ebenso zwangsläufig müsste die Forderung nach einem Halbstundentakt zwischen Winterthur und Schaffhausen hinterfragt werden. Das sind lauter Geschäfte, die in der nächsten Zeit in den Rat kommen. Ich bedaure es eigentlich, dass man sie nicht gemeinsam behandeln kann. Ohne diese Vernetzungen hätten wir ein Beispiel mehr für eine verhängnisvolle sektorielle Verkehrspolitik, die von der Realität schneller als erwartet überholt würde. Konkret: Das Autobahnkreuz Weinland würde spätestens in zehn bis fünfzehn Jahren realisiert.

Natürlich könnte man sich in Sicherheit wiegen und blauäugig glauben, ein Autobahnkreuz im Weinland sei vom Tisch, immerhin sei die Zürcher Regierung dagegen, fast alle Parteien seien dagegen – auch die SVP, vor allem im Weinland –, und auch die Bevölkerung würde es doch niemals zulassen, dass eine so wertvolle Landschaft zerstört wird. Ausserhalb gebe es ja immerhin drei andere Varianten für eine Verknüpfung von A98 und A81. Es macht tatsächlich den Anschein, als ob sich fast alle im Kanton Zürich nun bequem zurücklehnten, um sich wieder dem eigenen nahen Verkehrsgärtchen zu widmen. Die Beteiligung von Zürcher Parlamentariern an einer Tagung des Rheinaubundes verglichen mit derjenigen von Schaffhauser und Deutschen Parlamentariern ist diesbezüglich sehr aufschlussreich.

Der Schulterschluss im Kanton Zürich und all die Beruhigungspillen von der Regierungsbank dürfen nicht über folgende Tatsachen hinwegtäuschen:

Erstens: Eine Ost–Westverbindung Rhein–Bodensee ist in einem internationalen Strassenabkommen, das auch die eidgenössischen Räte ratifiziert haben, immer noch enthalten.

Zweitens: Bundesrat Moritz Leuenberger hat dementsprechend den kantonalen Richtplan ergänzt und eine Verknüpfung der A98 von Basel her und der A81 nördlich von Singen mit den verharmlosenden Worten «längerfristiger Koordinationsbedarf» umschrieben.

Drittens: Im deutschen Verkehrswegeplan ist die A98 von Basel her bis an den Rhein bei Lottstetten eingetragen. Die deutschen Planer richten sich danach. Auch jetzt wird immer weiter geplant, das hat Astrid Kugler richtig gesagt. Im Eidgenössischen Parlament gibt es Druck zur Verknüpfung dieser Autobahnen. Ich erinnere an den Vorstoss von Gerold Bühler.

Viertens: Die drei Alternativen zum Weinländer Autobahnkreuz würden mit grösster Wahrscheinlichkeit wegen enormer Probleme gar nie realisiert, der Umweg über das Wutachtal, eine neue Strasse mit Tunnel nach Neuhausen bis zum Nadelöhr Schaffhausen oder ein Ausbau der bisherigen Strasse wiederum bis zum Nadelöhr Schaffhausen.

Eines kann vorweggenommen werden: Im Raum Süddeutschland–Zürich entstehen schon bald enorme Verkehrsprobleme, wenn nicht sehr schnell – ich betone: sehr schnell – länderübergreifend vorsorgliche Massnahmen beim Schienenverkehr getroffen werden. Das grösste Problem stellt ja nicht der hauseigene Verkehr im Weinland oder später im Säuliamt dar – das sind übrigens die gleichen Verkehrsströme –, sondern die überregionalen und internationalen Verkehrsströme. Es ist dieser überregionale Verkehr, der in wenigen Jahren ein Weinländer Autobahnkreuz präjudizieren könnte. Ein Beispiel: Im Raum Singen wird intensiv gebaut, günstiger Wohnungsbau für Pendler nach Zürich, zum Flughafen und nach Winterthur. Diese Pendlerströme werden mit dem freien Personenverkehr noch zunehmen. In den Marktanalysen der SBB und des ZVV wird dieses Marktpotential fast nicht berücksichtigt. So wickelt sich dieser Verkehr bereits heute zum grössten Teil auf den schnellen Strassen ab. Dieser Verkehr kann nur mit einem Schnellzug Schaffhausen–Winterthur, Pendolino, aufgefangen werden, später einmal sogar im Zweistundentakt.

Ein weiteres Beispiel: Eine ganz neue Studie der EU prognostiziert eine grössere Verkehrszunahme zwischen diesen erwähnten Wirtschaftsräumen als bisher angenommen, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Schon nach wenigen Jahren wird in einzelnen Dörfern und auch in der Stadt Schaffhausen ein Leidensdruck entstehen, dass die betroffenen Anwohner schliesslich geradezu nach einer anderen Abnahme der A98 und der A81 rufen. Wer nicht sofort an eine Attraktivitätssteigerung des internationalen ÖV Richtung Stuttgart und der Zubringer nach Basel und Lindau geht, der riskiert mit tödlicher Sicherheit ein Autobahnkreuz Weinland, dies schon viel früher, als es bisher prognostiziert wurde – ich bringe später einen Beweis dafür. Wer etwas anderes behauptet, betreibt Augenwischerei.

Für mich ist klar: Die Zürcher Regierung muss beim ÖV von ihrer Zurückhaltung, ihrer Ruhe und Abwehrhaltung in die Offensive gehen. Ganz dringend ist aber jetzt sofort eine kräftige Defensive gegen die Strassenoffensive aus Deutschland. Ich zitiere aus einem Schreiben des Staatsministeriums Baden-Württemberg an verschiedene Handelskammern: «Ein wichtiges Anliegen der nächsten Legislatur ist die Fortführung der A81 auf Schweizer Seite wie auch die Abnahme der im Bau befindlichen A98 am Hochrhein durch das Schweizerische Strassennetz.» Das ist deutlich und ein Grund mehr, das Postulat zu überweisen.

Werner Schwendimann (SVP, Oberstammheim): Die SVP-Fraktion teilt die Auffassung der Regierung und unterstützt das Postulat von Astrid Kugler nicht. Anlässlich einer Besichtigungsfahrt, an der ich selber auch teilnahm, orientierten uns deutsche Politiker und Planer über den Stand der Planungs- und Bauarbeiten im süddeutschen Raum. Von Westen her ist die zweispurige Schnellstrasse vom Raum Basel bis Oberlauchringen gebaut. Sie dient zum heutigen Zeitpunkt primär der Bewältigung des Regionalverkehrs. Es darf nicht übersehen werden, dass die A98 Teil einer schnellen zukünftigen West–Ost-Verbindung ist. Vom Osten her besteht eine vierspurige Autobahn bis in den Raum Thayngen. In Gottmadingen sähe man tatsächlich gerne einen direkten Anschluss über den Rhein irgendwo im Weinland an die A4 oder direkt an die A1. All diese deutschen Ideen, die A98 mit der A81 über schweizerischem Gebiet zusammenzuschliessen, müssen wir ganz klar ablehnen. Das Postulat von Astrid Kugler will aber, dass dieser Zusammenschluss generell verhindert werden soll. Daran dürfen wir aus unserer Sicht kein Interesse haben.

Es ist nun einmal eine Tatsache, dass mit der Osterweiterung der EU der West–Ostverkehr stark zunehmen wird. Solange Deutschland diese West–Ostachse auf eigenem Gebiet ausbauen will, sollten wir uns dort nicht einmischen. Im Gegenteil, wir sollten froh sein, wenn diese Verbindung nördlich der Schweiz vorbeiführt. Ich befürchte nämlich, dass sich der Verkehr seinen Weg auf allen Strassen des nördlichen Kantons teils suchen wird, wenn diese A81/A98 nördlich der Schweiz nicht zustande kommt. Das Zürcher Weinland erlebt seit Jahren einen Nord–Süd-Verkehr durch die Dörfer, nur weil nicht rechtzeitig eine leistungsfähige Verbindung steht. Ziehen wir doch daraus die Konsequenzen und die Lehren, lassen wir die Deutschen ihre Autobahn auf ihrem Gebiet bauen. Nur so können wir verhindern, dass der Ost–West-Verkehr nicht durch den Kanton Zürich rollt.

Eine Ergänzung zu den beiden vorhergehenden Voten: Willy Germann und Astrid Kugler haben gesagt, unser Baudirektor sehe das etwas anders. Ich habe heute nochmals mit ihm gesprochen. Regierungsrat Hans Hofmann hat in der Zwischenzeit mit massgeblichen deutschen Politikern gesprochen und hat deren Zusage, bis zum Jahr 2010 werde in diesem Raum nichts geplant. Wenn dann geplant würde, werde der Kanton Zürich mit einbezogen. Diese Zusage hat Regierungsrat Hans Hofmann, mit dieser Zusage können wir im Moment leben. Wir sollten uns an diese Aussagen halten können.

Bezüglich Ausbau der Bahnlinie Basel–Bodensee haben wir der Begründung des Regierungsrates nichts beizufügen. Ein Ausbau einer Linie, die heute noch lange nicht ausgelastet ist, hat wirklich keinen Sinn. Ich bitte Sie namens der SVP-Fraktion, das Postulat nicht zu überweisen.

Lukas Briner (FDP, Uster): Es kommt mir vor, wie wenn die Postulanten das Mäuschen beauftragen wollten, mit dem Elefanten darüber zu sprechen, wo er seinen Trampelpfad anlegen soll. Die Verhandlungen der Schweiz mit der Europäischen Union zeigen die Kräfteverhältnisse ganz klar. Deutschland setzt nicht auf den Gütertransport mit der Bahn – wir mögen dies bedauern, aber es ist so. Ich frage die Postulanten, ob sie die rechtsrheinige Strasse kennen, wo noch keine Autobahn besteht. In jedem zweiten Garten steht eine Tafel mit der Aufschrift: «Baut endlich die Umgehungsstrasse». Die Leuten leiden dort unter dem Durchgangsverkehr und fordern die Umgehungsstrasse, das wäre genau diese Autobahn. Glauben Sie im Ernst, der Ausbau der Bahn – wenn er

wirklich käme, was ich nicht glaube – würde hier Abhilfe schaffen? Glauben Sie tatsächlich, diese Bahn würde ausgelastet und wäre konkurrenzfähig? In Deutschland gilt leider nicht – ich betone: leider, denn ich stehe auf dem Boden der schweizerischen Verkehrspolitik – unsere Vorstellung von der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene; es gilt der Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel wie in der ganzen EU. Daran wird auch der Kanton Zürich nichts ändern können.

Ich teile die Auffassung der Regierung und bin deshalb gegen die Überweisung dieses Postulates. Im Moment besteht kein Handlungsbedarf, allerdings nicht weil die Sache nicht dringend wäre, sondern weil man im Moment zu wenig weiss. Jetzt, da die Planung sistiert ist, nützt es nichts, wenn sich Zürich einmischt. Die Deutschen haben genau so wenig Geld wie wir und andere Probleme und Prioritäten. Ich teile aber die Auffassung der geschätzten Kollegen im Weinland. Wir sollten uns darüber Gedanken machen, wie es weitergehen soll. Der Verkehr wird kommen, wo immer die Deutschen ihre Strassen anlegen. Ich glaube nicht im Ernst daran, dass die Deutschen diese beiden Endpunkte, wie sie heute vorgesehen sind, rund um den Kanton Schaffhausen und den Randen herum bauen werden. Das hätte gar keinen Sinn, weil der Verkehr doch versuchen wird, die Abkürzung zu nehmen. Wir werden grösste diplomatische Verwicklungen nur schon mit dem Kanton Schaffhausen bekommen, wenn wir sagen: Überall – nur nicht im Kanton Zürich.

Ich habe in einem sogenannten Arbeitskreis der Region Nordschweiz–Südbaden beruflich zu tun. Die Wirtschaftsregion Schaffhausen und ihre badischen Nachbarn sind da im Gespräch. Weil die Zürcher Handelskammer auch schaffhausische Handelskammer ist, arbeite ich dort mit. Ich erfahre dort an jeder Sitzung ganz deutlich, wie stark der Druck der deutschen Wirtschaft auf ihre eigene Regierung ist, diese Strassen endlich fertigzustellen. Diese Wirtschaft – sie mag recht haben oder nicht – ist stark und ist davon überzeugt, dass ihr mit der Bahn nicht geholfen ist. Die Bahn wäre nach deutschen Vorstellungen der Preisgestaltung niemals konkurrenzfähig, vor allem nicht, wenn sie noch neu ausgebaut werden müsste. Die deutschen und europäischen Vorstellungen lassen es ja nicht zu, irgendwelche externen Kosten in die Kostenvergleichsrechnung einzubeziehen; das müssen wir Schweizer jetzt schmerzlich erfahren. Obwohl die Kommission der EU in einem entsprechenden grünen Buch einmal solches verkündet hat, hat sich das nicht durchgesetzt.

Dieser Vorstoss erregt bei unserem Nachbarn nichts als Anstoss. Ich bitte Sie, ihn nicht zu überweisen.

Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach): Kernpunkt dieses Postulats ist der Verzicht auf Abnahme der deutschen A98/A81 im Zürcher Weinland. Die Informationen der Antwort auf das Postulat vom Januar 1997 zeigen eine klar ablehnende Haltung der Zürcher Regierung betreffend der Abnahme dieser Strassen. Eine Forderung nach weiterem Ausbau der Bahnstrecken scheint heute überflüssig, da die Kapazität nicht ausgelastet ist. Ein positives Zeichen im Bahnbetrieb ist der neue Güterumladeterminale in Singen. Es ist ganz offensichtlich, dass auch andere Interessengruppen vorhanden sind.

Erst im Herbst 1997 fand eine überparteiliche Veranstaltung in Uhwiesen zum Thema «A98 – deutsche Autobahn durchs Weinland» statt. Doktor Wüst vom Landrat Baden-Württemberg, Waldshut, vertrat klare Interessen aus wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gründen zum Ausbau dieser Strasse. Er zeigte Varianten, wo die A98 knapp südlich von Rheinau und Flurlingen geführt würde oder weiter südlich bis Andelfingen oder sogar Winterthur. Eine Interpellation aus dem Nationalrat stellt Fragen zur Koordination der Verkehrsplanung im Zusammenhang mit der Hoahrheinautobahn. Die Unterzeichneten sind daran interessiert, dass eine gute Verkehrslösung berücksichtigt wird, damit wirtschaftliches Wachstum in diesen Gebieten gewährleistet wird. Somit sind Interessenkonflikte vorhanden. Weder wirtschaftliches Wachstum noch Verkehrsdurchkreuzung ist im Weinland erwünscht. Das überparteiliche Weinlandkomitee ist sich einig, dass das Weinland nicht zu Industrieland verkommen darf.

Nach Aussagen der Postulatsantwort besteht kein Handlungsbedarf. Eine vehemente Ablehnung des Postulats könnte aber falsch verstanden werden; dies soll auf keinen Fall passieren. Eine klare Stellungnahme der Zürcher Regierung in Bern gegen die Abnahme der Hoahrheinautobahn wäre unbedingt notwendig. Eine grosse Mehrheit der EVP-Fraktion unterstützt das Postulat aus diesen Gründen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Die SP-Fraktion wird das Postulat weder unterstützen noch ablehnen. Wir lehnen es deshalb nicht ab, weil es in die richtige Richtung weist und es unserer Auffassung nach richtig und vernünftig ist, statt neuer Autobahnen zu bauen, das Eisenbahnnetz zu modernisieren und den Betrieb zu verbessern. Die Frage stellt sich

nun aber konkret, welche Eisenbahnstrecken auf welchem Standard anstelle einer von deutscher Seite intendierten Hochrheinautobahn A98 gebaut werden sollten. Es sei hier die Anmerkung erlaubt, dass es ja derselbe deutsche Verkehrsminister Wissmann ist, der gegen den Verkehrsvertrag EU-Schweiz ist und damit die Bestrebungen hintertreibt, den ÖV zu fördern. Er hängt offenbar immer noch dem deutschen Verkehrswegeplan der 50er-Jahre des damaligen Verkehrsminister Seebom nach und will ein möglichst dichtes Autobahnnetz durch Deutschland und offenbar auch durch Europa bauen.

Welche Eisenbahnstrecken auf welchem Standard sollten also ausgebaut werden? Dazu muss man wissen, welche Funktion und Bedeutung dieser heute noch imaginären A98 zugeordnet wird. Daraus ist dann abzuleiten, welche Bahn es braucht, um diesem Autobahnbau zuvorzukommen, beziehungsweise ihn unnötig zu machen. In der Raumplanungskommission ist im Februar 1996 im Beisein des Vertreters der süddeutschen Wutachtalgemeinden darüber ausgiebig diskutiert worden. Dabei kam ganz dezidiert zum Ausdruck, dass dem Ansinnen des deutschen Verkehrsministeriums zu widersprechen sei. Ganz klar kam in mehreren Diskussionen auf den Tisch, dass die A98 nicht etwa nur ein innerdeutsches Autobahnstück nördlich des Rheins ist, sondern als transeuropäische West–Ost-Autobahn von Frankreich via Basel, Hochrhein, Bodensee Richtung Osteuropa gedacht ist. Es ist davon auszugehen, dass der Bedarf für einen übergeordneten hochleistungsfähigen Verkehrsweg zur Aufnahme bedeutender West–Ost-Verkehrsströme unmittelbar nördlich der Alpen geortet wird.

Kann nun eine Regionalbahn von Basel zum Bodensee eine adäquate Alternative zu einer solchen Autobahn sein? Wir meinen, dass dies selbstverständlich nicht der Fall ist. Man muss wissen, dass diese Regionalbahn seit den 30er-Jahren sehr schwachbrüstig ist und vom Untergang bedroht war. Auch die Versuche, direkte Schnellzüge auf der Bahnstrecke von Basel über Stein-Säckingen–Bülach–Winterthur fahren zu lassen, haben offenbar nicht zu einer Aufwertung dieser Bahn geführt; sie wurden Ende der 60er-Jahre eingestellt. Wir können das Anliegen nicht unterstützen, weil diese Bahn nicht das richtige Mittel sein wird.

Dieser Autobahnphantasie sind konkrete Planungen einer hochgeschwindigkeitstauglichen West–Ost-Eisenbahnachse entgegenzusetzen. Es ist das hochgeschwindigkeitstaugliche Eisenbahntrasse des französischen TGV-Netzes bei Dijon zum deutschen ICE-Netz bei Ulm via Basel, neuem Jura-Durchstich, zweitem Heitersbergtunnel, Zürich,

Brüttenertunnel, Winterthur, Richtung Ulm. Das ist eine adäquate Eisenbahnstrecke, die einer Autobahn tatsächlich mit Erfolg entgegengesetzt werden kann. Aus dieser Optik wird es dann auch deutlich, welche zentrale Bedeutung diesen beiden Elementen von Bahn 2000 – Jura-Durchstich und Brüttenertunnel – zukommt; das sind eben nicht nur 2 oder 3 Minuten weniger zwischen Zürich und Winterthur, sondern stellt einen wichtigen zusammenhängenden Verkehrsstrang dar. Es ist die Aufgabe der Regierung, die Realisierung von Bahn 2000 mit diesen Elementen voranzutreiben und damit den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz im Westen und auch im Osten zu schaffen. Dafür muss sich die Regierung einsetzen und nicht für nebengeordnete Objekte; das würde unnötig Kräfte blockieren.

Man hat sich vor Augen zu führen, dass der TGV-Est im Jahr 2005 bei Strassburg die unmittelbarer Nähe der Schweiz erreichen wird; man braucht dann nur noch vier Stunden nach Paris. Für die TGV-Strecke Dijon–Mulhouse–Basel sind Enteignungsverfahren im Gang; man kommt der Schweiz näher. Ich glaube, wir sollten endlich damit beginnen, das aufzunehmen, was auf uns zukommt – wenigstens das aus dem Westen – und da konsequent weiterbauen. Das ist die richtige Antwort auf die deutschen Autobahnphantasien und würde einen Erfolg bringen. Es würde dazu führen können, dass dieser bedeutende West–Ost–Verkehr auf die Bahn geht und nicht auf der Strasse bleibt.

Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur): Lukas Briner, FDP, darf ich Ihnen einen anderen Standpunkt punkto Bahn bekanntgeben? Ich zitiere den Landboten vom 8. Dezember 1997, Wahlreklame der FDP Winterthur, Standpunkt punkto Bahn. Es geht um Winterthur, aber ich denke, es kann sehr gut auf Ihre Äusserungen bezogen werden: «Winterthur verfügt über gute Bahnverbindungen; berechnete Wünsche sind aber doch offengeblieben. Diese deutlich vorzubringen, ist umso nötiger, als man in Bern die Schweiz östlich von Zürich oft vernachlässigt. Die FDP verlangt daher die Beseitigung des Bahn-Engpasses zwischen Winterthur und Effretikon, die Kapazitätserhöhung im Bahnhof Winterthur, die Führung der Schnellzüge zwischen Zürich und Stuttgart über Winterthur, die Verbesserung der Infrastruktur auf der Strecke Winterthur–Schaffhausen.» Daneben wird Herr Kläy, Gemeinderat, zitiert: «Erstklassige Bahnverbindungen sind für Winterthur als Wohn- und Bildungsstadt und als Wirtschaftsstandort von entscheidender Bedeutung. Sie fördern auch das Umsteigen auf den öffentlichen

Verkehr.» Signiert: FDP Winterthur, Postfach 610, Winterthur. Sie erlauben – «No comment!»

Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich): Das Votum von Lukas Briner, sehr eloquent vorgetragen aber doch mit einem Szenario, das mich erschreckt, fordert mich zu drei Sätzen heraus:

Ich stelle fest, dass hier eine pure Strassenverkehrsrealpolitik beschrieben wird. Man nimmt als gottgegeben hin, dass Verkehr da ist, noch mehr Verkehr kommen wird und niemand etwas anderes dagegen tun kann, ausser schleunigst neue Autobahnen zu bauen. Das ist eine sehr fatalistische Haltung, die sich spätestens in einem Jahrzehnt von der nächsten Politikergeneration als überholt und wenig zukunftsorientiert darstellen wird.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Es gibt da drei Missverständnisse. Zuerst zu Peter Stirnemann: Sie haben absolut recht. Die Alternative zur Verkehrslawine auf der Strasse Schaffhausen–Zürich wäre der Anschluss ans Hochgeschwindigkeitsnetz Ost–West; es fragt sich nur, welcher Anschluss. Nach Neat-Vorstellungen wie vor 15 Jahren Basel–Zürich? Wir müssen doch zur Kenntnis nehmen, dass die Verkehrsströme zwischen Süddeutschland und Zürich nicht über Basel, sondern direkt über Schaffhausen laufen. Die Zunahme dort ist erschreckend; die Prognosen sind noch viel erschreckender. Wir müssen also ganz klar die Verbindung nach Stuttgart überdenken und uns überlegen, wie wir diese attraktiver gestalten können. Hier gehe ich sogar weiter. Der Gäubahn-Ausbau ist vermutlich eine Fehlinvestition; möglicherweise braucht es kühne Innovationen, einen neuen Korridor. Es gibt dazu Studien, die auch von der Stadt Zürich unterstützt wurden, neuerdings auch vom Kanton und der Stadt Winterthur. Die Linien Basel–Lindau sind nur Zubringer. Es sind ausgerechnet die Handelskammern verschiedener Gebiete, die der Meinung sind, dass diese Linien ausgebaut werden müssen, sogar auf den Stand der Neigetechnik. Die Bedeutung dieser Linien wird also eingesehen.

Zu Lukas Briner: Ich bin sehr froh, dass Sie ehrlich waren. Sie haben gesagt, die Alternativen zu diesem Autobahnzusammenschluss im Weinland seien untauglich. So sieht die Realität aus. Die Deutschen kommen doch nicht auf die Idee, rund um den Kanton Schaffhausen eine Autobahn zu führen. Das haben sie uns an dieser Veranstaltung des Rheinaubundes sehr deutlich klargemacht. Die Alternative ist ganz klar,

auf den ÖV zu setzen, sonst kommt der Autobahnzusammenschluss im Weinland. Ich bin aber nicht Ihrer Meinung, dass wir damit in Fatalismus machen. In Deutschland hat Verkehrsminister Wissmann eine andere Idee, dort wollen sie die freie Wahl des Verkehrsmittels. Immerhin gibt es auch in der EU ein Grünbuch, das im Widerspruch zu den letzten Verkehrsverhandlungen steht. Ich bin überzeugt, dass sich auch die Deutschen unter einem gewissen Leidensdruck – gerade im Güterverkehr – auf dieses Grünbuch besinnen und die Kostenwahrheit im Verkehr anstreben werden. Dazu ist sehr viel Innovation nötig und zwar sehr schnell.

Das ist das, was ich mit «in die Offensive gehen» durch die Zürcher Regierung meine. Der Bund hat daran gar kein grosses Interesse; er überlässt das den Kantonen Zürich und Schaffhausen, weil er durch die Neatdiskussion und durch regionalpolitische Anliegen, die ins Absurde gehen, gebunden ist. Das ist doch die Wahrheit: Wir sind durch eine überholte internationale Verkehrspolitik gebunden und müssen darum mehr in die Offensive gehen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Was die A98, das von den Deutschen so herbeigesehnte Autobahnprojekt betrifft, gehe ich mit den Postulanten völlig einig. Es ist gegenüber Deutschland ein Zeichen zu setzen und zu sagen: Wir wollen diese Autobahn nicht; Ihr könnt sie bauen, wo Ihr wollt, aber sicher nicht durch das Weinland. Wir sind vom Büro in regelmässigen Abständen mit dem Büro des Landtags Baden-Württemberg zusammengekommen und haben das diesen Leuten in etwa mit dieser Wortwahl gesagt: Ihr könnt das Autobahnkreuz im Weinland vergessen. Wenn das Postulat dieses Autobahnkreuz allein beinhaltet hätte, hätte es ein einstimmiges Signal aus dem Zürcher Kantonsrat nach Baden-Württemberg gegeben, dass wir dieses Autobahnkreuz nicht wollen; davon bin ich überzeugt.

Unglücklich an diesem Vorstoss ist die Verknüpfung mit der Eisenbahnlinie und der Hinweis auf Singen. Der Güterterminal in Singen besteht bereits. Der Streckenausbau zwischen Singen und Schaffhausen – ich denke etwas kleinräumiger als gewisse Kolleginnen und Kollegen – besteht und wird benutzt. Er ist mit schweizerischer Hilfe elektrifiziert worden. Dort ist also etwas gegangen. Nun kommt noch der Ausbau der rechtsufrigen Rheineisenbahn zwischen Basel und Lindau, die Strecke der Deutschen Bundesbahn. Hier habe ich einfach Mühe. Es geht doch nicht an, dass wir vom Kanton Zürich aus hingehen und den Deutschen

vorschreiben, was sie dort auszubauen haben und wie. Stellen Sie sich vor, wenn die Deutschen das umgekehrt auch gemacht hätten. Sie haben das gemacht: Verkehrsminister Wissmann hat uns gesagt, es gehe nicht an, dass wir 300 Franken für einen Transit durch die Schweiz verlangen. Wir haben laut aufgeschrien nach dieser Aussage.

Das ist unglücklich an diesem Postulat; ich wäre froh, diese beiden Elemente würden weggestrichen, damit ich ihm zustimmen könnte. Von der Signalwirkung her möchte ich eines ganz klar zu verstehen geben: Eine A98 durch das Weinland als Verbindung für die Deutschen gibt es nicht!

Lukas Briner (FDP, Uster): Ich spreche nicht gerne zum zweiten Mal. Nachdem aber Esther Zumbrunn glaubt, sie hätte den grossen Trumpf im Ärmel gehabt, um meine Aussagen zu widerlegen, kann ich nicht umhin, noch etwas zu sagen. Ich bin für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und muss das hier nicht länger erläutern; auch die Zürcher Handelskammer hat dies bei zahlreichen Gelegenheiten bewiesen. Wir sind für die Neat, für quereuropäische Ausbaustrecken und setzen auf diese Karte.

Ich habe gesagt, dass die rechtsrheinische Bahnstrecke – davon war im Inserat der FDP Winterthur nicht die Rede – das Problem keinesfalls lösen wird, weder für die Anwohner noch für den Gütertransport. Nur ein flächendeckendes Bahnangebot löst für ein Land wie die Bundesrepublik Deutschland das Problem. Man kann doch die Güter, die aus dem Norden oder sonstwoher kommen, im Raum Lörrach nicht plötzlich auf die Bahn verladen. Zu Rudolf Aeschbacher: Fatalismus und Realpolitik liegen manchmal recht nahe beisammen; das sollten Sie selber am besten wissen.

Wir pochen in den bilateralen Verhandlungen mit Recht auf unsere eigenständige schweizerische Verkehrspolitik, die leider gegenüber der europäischen wichtige Unterschiede aufweist. Hier in diesem Parlament aber deutsche Verkehrspolitik betreiben zu wollen, ist anmassend und kontraproduktiv. Das ist es, was ich sagen wollte und offenbar nicht hinübergebracht habe.

Regierungsrat Ernst Homberger: Astrid Kugler hat sich gewundert, dass dieses Geschäft von der Volkswirtschaftsdirektion vertreten wird. Das ist der Anfang des Übergangs der strategischen Aufgaben in das Amt für Verkehr, das wir morgen vorstellen werden. Aufgrund des

Bahnteils in diesem Geschäft, der es uns wert schien, genauer angesehen zu werden, haben wir entschieden, dass die Volkswirtschaftsdirektion die Federführung haben soll. Aus diesem ganzen Gefüge, sei es nun im Nord-Süd- oder im Ost-West-Verkehr – Bahn und Strasse – picken wir immer wieder aus Einzel- oder Regionalinteressen kleine Teile heraus und vergessen die grösseren Zusammenhänge. Genau gleich wie bei uns gilt wahrscheinlich auch in Deutschland, dass noch lange nicht alles, was in den Medien steht, immer ganz genau den Tatsachen entspricht; darauf möchte ich hinweisen.

Bei den bilateralen Verhandlungen gilt es, einen kühlen Kopf zu bewahren und die Kräfteverhältnisse mit zu berücksichtigen. Wenn der Kanton Zürich, dem aussenpolitische Tätigkeiten nur innerhalb eines gewissen Spielraums erlaubt sind, nun zu poltern beginnt, produziert er das Gegenteil von dem, was er machen sollte und tun will. Wir haben ja Glück, dass wir uns mit den ausländischen Verkehrsministern dank unserem S-Bahn-System immer wieder gut in Szene setzen und diese Leute überzeugen können. Der britische Verkehrsminister war da, ebenso der belgische. Diese Kontakte funktionieren; so erreichen wir bedeutend mehr als mit einer plakativen Aussage, die am nächsten Tag bereits wieder verschwunden ist.

Zur Autobahn: Was mehr kann denn die Regierung tun, als sie in ihrer Antwort schreibt? Der Regierungsrat hat in den vergangenen Jahren – und er tut dies heute noch – immer wieder festgehalten, dass eine Abnahme der deutschen A98 durch das Zürcher Weinland nicht in Betracht falle; diese Aussage wünschen Sie ja. Wir haben dies auch in allen Gremien immer wieder postuliert.

Zur Bahn: Man beginnt jetzt Fahrplan-, Ausbau- und Erschliessungsprobleme im Nord-Süd-Verkehr, die wir tatsächlich haben und bei denen wir uns irgendwann einmal auf eine Variante festlegen müssen, mit den Fragen dieser rechtsrheinigen Autobahn zu vermengen. Wenn wir kurze Flugstrecken auf die Bahn bringen wollen, muss ein attraktives Angebot vorhanden sein. Die Endpunkte – ich sage jetzt Stuttgart und Mailand – müssen in einer deutlich kürzeren Zeit zurückgelegt werden können, damit die Leute nicht das Flugzeug nehmen; das ist entscheidend. Wir können dann nicht mehr alle regionalen Probleme mit hineinbringen. Wir können dann nicht noch da und dort einen Halt einschalten, weil das übergeordnete Ziel so nicht mehr erreicht werden kann. Wir müssen uns für gute Zubringer entscheiden, damit die grossen Strecken tatsächlich dann auch schnell befahren werden können. An dieser Lösung des Problems arbeiten wir. Es sind heute noch zwei

oder drei Vorstösse auf der Traktandenliste, die die Problematik des Weinlandes, der Linienführung über Bülach oder Winterthur–Flughafen behandeln. Wenn wir Winterthur–Flughafen in die Nord–Südverbindung einbeziehen, verlieren wir Zeit. Es gilt auch zu überlegen, ob es uns etwas mehr bringt, wenn wir diese beiden wichtigen Knotenpunkte einbeziehen. Hier ist eine Arbeitsgruppe tätig, die nicht nur aus Zürichern besteht, sondern auch Vertreter anderer Kantone und des Bundes.

In dieser schwierigen Phase der bilateralen Verhandlungen, in denen der Bund steckt, möchte ich Sie bitten, nicht mit einem Paukenschlag, der eigentlich nichts bringt, die Situation noch zu verschärfen oder in eine falsche Richtung zu lenken. Wir sind mit Bundesrat Moritz Leuenberger in Kontakt und werden uns weiterhin gegen diese A98 zur Wehr setzen. Wir Zürcher hätten es gar nicht so gerne, wenn uns beispielsweise die Aargauer, die Schaffhauser oder unsere süddeutschen Nachbarn sagen würden, wie wir unsere Probleme zu lösen hätten. Das gilt umgekehrt natürlich auch.

Ich bitte Sie, dieses Postulat nicht zu überweisen.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 72 : 29 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Unterstellung der kantonalen Landwirtschaftsbetriebe unter die Volkswirtschaftsdirektion

Motion Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard), Werner Schwendimann (SVP, Oberstammheim) und Richard Weilenmann (SVP, Buch a. I.) vom 7. Oktober 1996 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 294/1996, RRB-Nr. 689/26. März 1997 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Hanjörg Schmid (SVP, Dinhard) und Mitunterzeichnende haben am 7. Oktober 1996 folgende Motion eingereicht und schriftlich begründet:

Der Regierungsrat wird ersucht, sämtliche dem Kanton gehörenden Landwirtschaftsbetriebe der Volkswirtschaftsdirektion bzw. dem Landwirtschaftsamt zu unterstellen.

Begründung:

Der Kanton Zürich ist Besitzer verschiedener Landwirtschaftsbetriebe. Zurzeit unterstehen sie verschiedenen Direktionen (Finanz-, Bau-, Gesundheits-, Justizdirektion usw.). Mit den grossen Veränderungen in der Landwirtschaft drängen sich auch bei den Betrieben des Kantons Anpassungen auf. Es stellen sich Fragen der Veräusserung oder der Verpachtung. Auch Betriebsauflösungen müssen diskutiert werden. Im Zusammenhang mit Gewässerkorrekturen und dem Naturschutzgesamtkonzept wäre es sinnvoll, nur eine Anlaufstelle zu haben und gewisse Flächen als Realersatz zur Verfügung zu stellen. Um solche Fragen klären zu können und für die einzelnen Betriebe die beste Lösung zu finden, ist es sinnvoll, wenn sämtliche Betriebe der Volkswirtschaftsdirektion und damit dem Landwirtschaftsamt unterstellt werden. Nur so wird es möglich, gesamthaft klare Ziele zu setzen und sie auch zu erreichen. Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

A. Liegenschaften und Grundstücke des Finanzvermögens

Im Finanzvermögen (Liegenschaftenverwaltung der Finanzdirektion) befinden sich jene Liegenschaften und Grundstücke, die ohne Berücksichtigung der öffentlichen Aufgabenerfüllung veräussert werden können (§ 11 Abs. 2 Finanzhaushaltsgesetz). Dazu gehören neben Geschäftshäusern, Wohnhäusern, Schlössern usw. derzeit u.a. sechs landwirtschaftliche Betriebe mit insgesamt rund 92 ha Kulturland und über 300 landwirtschaftliche Grundstücke im Umfang von rund 254 ha. Die landwirtschaftlichen Gewerbe und Grundstücke nutzt die Liegenschaftenverwaltung nicht selbst; sie sind an Private verpachtet. In Anbetracht der heutigen Finanzlage werden landwirtschaftliche Gewerbe und Grundstücke, welche keine staatlichen Zwecke zu erfüllen haben, vermehrt veräussert. Während der letzten zwei Jahre waren dies zwei Gewerbe und verschiedene Einzelparzellen. Ein weiteres Gewerbe wurde aufgehoben und parzellenweise verpachtet.

Die Verwaltung der Liegenschaften des Finanzvermögens erfolgt nach wirtschaftlichen Grundsätzen gemäss den Bestimmungen des Finanzhaushaltgesetzes. Dazu gehört u.a. auch die Einflussnahme zur Werterhaltung des Grundbesitzes, insbesondere bei planerischen Festlegungen wie Abgrenzungen Bauland/Nichtbauland usw. Hier besteht vielfach ein Spannungsverhältnis zur Landwirtschaft. Für die Verwaltung der landwirtschaftlichen Pachtobjekte kann das bei der Liegenschaftenverwaltung zur Verfügung stehende EDV-System Tereal mitbenutzt werden. Dadurch werden die Effizienz bei Mutationen und das Inkasso sichergestellt sowie der Verwaltungsaufwand minimiert. Sollte der Vorstoss auch die landwirtschaftlichen Grundstücke des Finanzvermögens betreffen, müsste innerhalb der kantonalen Verwaltung bei der Volkswirtschaftsdirektion eine zusätzliche Liegenschaftenverwaltung geschaffen werden. Dies ist verwaltungsökonomisch nicht erwünscht.

B. Grundstücke und Liegenschaften im Verwaltungsvermögen der einzelnen Direktionen

Das Büro für Landerwerb des Tiefbauamts (Baudirektion) verwaltet für die Ämter der Baudirektion zwischen 2000 und 3000 landwirtschaftlich genutzte Parzellen. Dazu gehören kleine und kleinste Restparzellen, aber auch Flächen bis zu mehreren Hektaren. Ob die grösseren von der Baudirektion verpachteten Flächen die gesetzlichen Voraussetzungen des landwirtschaftlichen Gewerbes gemäss Art. 7 BGGB erfüllen (und damit von der Motion erfasst werden), ist – von einer Ausnahme abgesehen – fraglich. Sollte der Vorstoss auch die landwirtschaftlichen Grundstücke betreffen, würde das bedeuten, dass praktisch die gesamte Liegenschaftenverwaltung der Baudirektion an die Volkswirtschaftsdirektion übertragen werden müsste. Dies würde einer rationellen und effizienten Verwaltungsführung widersprechen. Im Rahmen der Reform der Verwaltungsstruktur hat der Regierungsrat beschlossen, die Liegenschaftenverwaltung des Tiefbauamts in die Liegenschaftenverwaltung der Finanzdirektion einzugliedern. Derzeit ist eine Anteilsgruppe damit beschäftigt, die Schnittstellen zu definieren.

Im Verwaltungsvermögen der Gesundheitsdirektion befinden sich die Gutsbetriebe Rheinau und Wülflingen. Der Gutsbetrieb Wülflingen wurde vor kurzem unter Beizug des Landwirtschaftsamtes verpachtet. Für den Gutsbetrieb Rheinau plant die Gesundheitsdirektion eine Umstrukturierung, die sozialen und ökologischen Zielsetzungen umfassend gerecht wird. Dabei soll der therapeutische Einbezug von Patientinnen und Patienten der Klinik sichergestellt werden.

Die Militärdirektion verwaltet die verpachteten Betriebe des Waffenplatzes Reppischtal. Dies ist sinnvoll, weil ein sehr enger Kontakt zwischen der Waffenplatzverwaltung und den Pächtern unerlässlich ist.

Die Justizdirektion verfügt über die Gutsbetriebe der Arbeitserziehungsanstalt Uitikon-Waldegg und jenen der Kolonie Ringwil (Strafanstalt Pöschwies). In beiden Gutsbetrieben werden die Insassen mindestens teilweise beschäftigt. Aus Spargründen wird für die Kolonie Ringwil gegenwärtig zusammen mit dem Landwirtschaftsamt nach neuen Lösungen gesucht.

Die Polizei- und die Erziehungsdirektion verfügen über keine landwirtschaftlichen Liegenschaften oder Grundstücke.

Die Flughafendirektion der Volkswirtschaftsdirektion verpachtet die landwirtschaftlich nutzbaren Flächen im Flughafenperimeter nach einem speziellen Bewirtschaftungskonzept, das durch einen Berater des Landwirtschaftsamtes begleitet wird.

Das Landwirtschaftsamt hat bereits die Gutsbetriebe der Landwirtschaftsschulen Bülach und Affoltern, den Landwirtschaftsbetrieb Huebhof, und den Hörnlibetrieb verpachtet. Es wird regelmässig zu Rate gezogen, wenn in anderen Direktionen nach neuen Verwendungszwecken oder neuen Betriebskonzepten gesucht wird oder wenn eine Veräusserung von Landwirtschaftsbetrieben geprüft wird.

Die Verwirklichung der mit der Motion verfolgten Zielsetzungen würde der vom Regierungsrat in die Wege geleiteten Strukturreform zuwider laufen.

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

Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard): Um es vorwegzunehmen: Unsere Motion wurde genau vor eineinhalb Jahren eingereicht und hat also mit der Verpachtung des Gutsbetriebs Rheinau nur indirekt zu tun; genau dieses Beispiel zeigt das Problem konkret auf. Die Antwort des Regierungsrates hat uns sehr erstaunt. Es wurde nicht auf das Thema, sondern mit vielen Umschweifen auf die vielen Grundstücke der Baudirektion eingegangen, die nicht Gegenstand der Motion waren. Aus der Antwort geht hervor, dass der Kanton Zürich Besitzer von etwa 15 Landwirtschaftsbetrieben ist, die fünf verschiedenen Direktionen unterstellt sind und vermutlich mit fünf verschiedenen Zielsetzungen oder sogar 15 verschiedenen Bedingungen bewirtschaftet oder eventuell verpachtet sind. Eine klare Zielsetzung, ein klares Konzept fehlt. Die ganze

Konfusion geht auch aus der Antwort hervor. Im ersten Abschnitt wird bereits von 300 landwirtschaftlichen Grundstücken gesprochen, die nicht mehr veräussert werden können, falls sie der VD unterstellt würden. Das erstaunt doch sehr. Für mich macht es keinen Unterschied, ob die VD oder die Finanzdirektion Grundstücke veräussert; eigentlich sollte es am Schluss immer gleich viel geben.

Auch im zweiten Abschnitt schreibt die Regierung von 2000 bis 3000 Klein- und Kleinstparzellen. Das zeigt klar auf, dass nicht auf die Forderung der Motion eingegangen wurde. Eine klare Begründung, warum die Regierung die Motion nicht übernehmen will, fehlt gänzlich. Dass unsere Motion aber mehr als dringend nötig ist, hat die Verpachtung des Gutsbetriebs Rheinau gezeigt; drei Direktionen waren betroffen. Jede war aktiv, aber offenbar wusste keine, was die andere tat. Von einer klaren Führung, einer Zuteilung der Verantwortung kann keine Rede sein. In den letzten Jahren hat sich die Landwirtschaft stark verändert. Mit der Agrarpolitik 2002, wie sie vom National- und Ständerat verabschiedet wurde, werden die Veränderungen noch beschleunigt.

Fünf Direktionen in unserem Kanton versuchen mit ihren Betrieben à jour zu sein, obwohl wir ein Landwirtschaftsamt haben, das sich im Detail bestens auskennt. Nur ihm ist es eigentlich möglich, die Landwirtschaftsbetriebe zu beurteilen und entsprechende Zielsetzungen festzulegen. Am Schluss ihrer Antwort nimmt die Regierung Bezug auf die in die Wege geleitete Strukturreform und zieht daraus den Schluss, die Verwirklichung würde mit der Annahme dieser Motion nicht erreicht. Ich erlaube mir die Frage, ob dann die Zielsetzung richtig ist. Bei der Strukturreform würden Fachgebiete zusammengelegt, wurde uns bis heute immer gesagt. Daraus wäre auch zu schliessen, dass der Regierungsrat die Motion eigentlich übernehmen müsste.

Um nun zu zeigen, dass es wenigstens dem Kantonsrat ernst damit ist, die Strukturreform echt zu vollziehen, bitte ich Sie, die Motion zu unterstützen und damit klare Verhältnisse zu schaffen.

Silvia Kamm (Grüne, Bonstetten): Ich muss zugeben, anfangs hatte ich noch gewisse Sympathien für diese Motion. Ich dachte mir, dass es gewiss Sinn machen würde, alle dem Kanton gehörenden Landwirtschaftsbetriebe dem Landwirtschaftsamt zu unterstellen. Als mir dann aber klar wurde, dass dieser Vorstoss eigentlich ein Anti-Rheinau-Vorstoss ist – auch wenn Hansjörg Schmid vorhin das Gegenteil behauptet hat –, und man scheinbar vom Landwirtschaftsamt eine konservativere

Haltung erwartet hat als von der Gesundheitsdirektion, war es mit meinen Sympathien schon bald nicht mehr so weit her. Der Vorstoss wurde im Oktober 1996 eingereicht. Es soll niemand hier drin behaupten, das Rheinau-Geschäft sei ein geheimes Geschäft gewesen, über das niemand Bescheid gewusst hätte, wenn man schon damals so eifrig Verhinderungsvorstösse dazu eingereicht hat. Ich bin mir nicht so sicher, ob die Motionäre jetzt, da die Verträge in der Rheinau unterschrieben sind, immer noch so auf ihren Motionsforderungen beharren.

Wie auch immer – wir haben heute darüber zu entscheiden, ob wir die Motion überweisen wollen oder nicht. Die Regierung ist gegen eine Überweisung. Wenn ich deren Antwort lese, so tönen die Überlegungen vernünftig. Es scheint gute Gründe zu geben, die heutige Regelung beizubehalten. Es kann ja wirklich nicht im Sinn dieses Parlaments sein, das ständig von Effizienz und Sparen redet, zu veranlassen, dass zum Beispiel in der VD eine zusätzliche Liegenschaftenverwaltung geschaffen würde. Das ist sicher alles andere als ein sparsamer Umgang mit Ressourcen.

Im übrigen scheint mir die Zusammenarbeit zwischen dem Landwirtschaftsamt und den einzelnen Direktionen durchaus zu funktionieren. Sie hat auch bei der Rheinau funktioniert, bei der der Chef des Landwirtschaftsamtes – immerhin ein SVP-Mitglied – von Anfang an mit dabei war.

Wir Grünen werden diese Motion aus diesen Gründen nicht überweisen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Persönlich habe ich durchaus Verständnis für das Anliegen der Motionäre. Wie aber bereits gesagt wurde, hat die Regierung eine Antwort verfasst, die für mich und meine Fraktion glaubhaft ist. Wir können uns dahinterstellen. Es wird in der Antwort darauf hingewiesen, dass das Landwirtschaftsamt in der Vergangenheit schon öfters mit einbezogen wurde, wenn es um die Verpachtung von landwirtschaftlichen Liegenschaften und Anwesen ging. Ich bin sicher richtig in der Annahme, dass gerade wegen der grossen Opposition bei der Verpachtung der Rheinau auch in Zukunft vermehrtes Augenmerk auf die Verpachtung von landwirtschaftlichen Liegenschaften gerichtet werden wird.

Die EVP wird darum die Motion nicht überweisen.

Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon): Die FDP-Fraktion wird die Motion unterstützen. Sie kann zwar den Argumenten der Regierung folgen, kommt aber zu anderen Schlussfolgerungen. Wir sind ja im Zeitalter von NPM, darum gibt es auch andere Organisationsformen, vernetztere Matrixorganisationen. Es ist unbestritten, dass die administrative Betreuung der Liegenschaften bei der Finanzdirektion liegen soll, weil diese die entsprechenden EDV-Systeme hat, um die Rechnungen und Buchhaltungen zu führen.

Die meisten dieser Liegenschaften liegen in der Landwirtschaftszone und müssen darum auch nach landwirtschaftlichen Gesichtspunkten entsprechend den eidgenössischen und kantonalen neuen Leitbildern bewirtschaftet werden. Uns scheint daher gegeben, die kantonalen Landwirtschaftsbetriebe administrativ der Finanzdirektion, fachlich der Volkswirtschaftsdirektion zu unterstellen – eine Organisationslösung, wie sie in modernen Verwaltungen durchaus gebräuchlich ist.

Wir werden diese Motion unterstützen, natürlich in dem Sinne, dass mit dem Wort «Unterstellung» die fachliche und nicht die absolute Unterstellung gemeint ist.

Peter Oser (SP, Fischenthal): Unsere Fraktion kann sich voll und ganz hinter die Antwort des Regierungsrates stellen. Das Ansinnen der Motionäre ist für uns nicht ganz durchsichtig. Die Anspielung auf die Rheinau ist nicht ganz von der Hand zu weisen, war doch vor eineinhalb Jahren zwar noch nicht von der Verpachtung an eine Stiftung die Rede, sondern vom Einzug des Forschungsinstituts für biologischen Landbau (FiBL) nach Rheinau.

Aus der Antwort geht klar hervor, dass die flexible Lösung, die jetzt für die einzelnen Betriebe und deren Bedürfnisse gilt, sinnvoll ist. In allen Geschäften ist der Einfluss des Landwirtschaftsamtes und damit auch des Bauernverbands und der SVP gewahrt. Es gibt keinen Grund, diesen Einfluss noch zu verstärken.

Ich bitte Sie, diese Motion nicht zu überweisen.

Regierungsrat Ernst Homberger: Die Trennlinie bei den landwirtschaftlichen Grundstücken geht nicht zwischen den Direktionen hindurch, sondern beim Finanz- oder Verwaltungsvermögen. Ist eine Liegenschaft oder ein Grundstück im Finanzvermögen angesiedelt, ist es frei handelbar, das heisst, keine Tätigkeit des Staates ist mit dieser Liegenschaft oder diesem Grundstück verbunden. Die Grundstücke im

Verwaltungsvermögen, besonders diejenigen in der Baudirektion, dienen dazu, Anliegen der Baudirektion verwirklichen zu können, sei es durch Landabtausch oder -verkauf, Strassenbauten, neue Trassees für die Bahn und so weiter. Es macht wenig Sinn, solche Grundstücke der VD und damit direkt oder indirekt dem Landwirtschaftsamt zu unterstellen. Da machen wir wirklich weder NPM noch *wif!*, sondern komplizieren die ganze Angelegenheit.

Anders ist es bei jenen Landwirtschaftsbetrieben, die im Verwaltungsvermögen einer Direktion sind, weil sie einmal zweckgebunden gebraucht wurden; das haben wir in der Antwort auch sehr klar ausgeschieden. Es sind dies die Betriebe Rheinau und Ringwil, die Schulbetriebe, die zu einer Institution des Staates gehören. Dort gibt es einen Unterschied; daran hat sich jetzt die ganze Geschichte auch entzündet. Bei den landwirtschaftlichen Gewerben – hier brauche ich den Terminus der eidgenössischen Gesetzgebung – muss sich jede Direktion entscheiden, ob sie den Landwirtschaftsbetrieb noch zu dem braucht, was sie tut, bei Ringwil zum Beispiel zur Beschäftigung der dortigen Insassen, an einem anderen Ort für Therapien oder für die psychiatrische Klinik wie in Rheinau. Die übrigen Betriebe werden sukzessive der Verpachtung zugeführt, das haben wir in der Antwort angedeutet. Wenn sie nicht verkauft werden können, bleiben sie im Verwaltungsvermögen der zuständigen Direktion. Diese nun zusammenzuführen, wäre ein Zusatzaufwand, der zwar machbar aber nicht sinnvoll wäre, vor allem bei Einzelparzellen. Bei gesamten Gewerben könnte man darüber diskutieren.

Nachdem die Angelegenheit auf dem Weg zur Lösung ist, bitte ich Sie, diese Motion nicht zu überweisen.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 67 : 60 Stimmen, die Motion dem Regierungsrat zu Bericht und Antragstellung zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Massnahmen gegen die Wirtschaftskrise

Interpellation Bettina Volland (SP, Zürich), Regula Götsch Neukom (SP, Kloten) und Jacqueline Fehr (SP, Winterthur) vom 25. November 1996 (schriftlich begründet)
KR-Nr. 343/1996, RRB-Nr. 204/29. Januar 1997 (Stellungnahme)

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Bettina Volland (SP, Zürich) und Mitunterzeichnende haben am 25. November 1996 folgende Interpellation eingereicht:

Täglich verlieren im Kanton Zürich Angestellte ihren Arbeitsplatz, fast jede Woche wird ein Betrieb geschlossen. Die Arbeitslosigkeit im Kanton Zürich hat einen Rekordstand erreicht, ein Ende der Krise ist nicht in Sicht.

Die unsichere wirtschaftliche Lage löst einen eigentlichen Teufelskreis aus: Aus Angst vor der Zukunft legen viele Leute Ersparnisse an, anstatt ihr Geld für Konsumgüter und Dienstleistungen auszugeben. Dies verschärft die binnenwirtschaftliche Rezession zusätzlich.

Während zahlreiche Entlassungen die Unternehmen entlasten, belasten sie den Staat bis an die Schmerzgrenze. Die öffentliche Hand muss für immer mehr Arbeitslosengelder und Fürsorgeleistungen aufkommen, während die Steuereinnahmen zurückgehen.

Wir bitten deshalb die Regierung, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie viele Arbeitsplätze wurden in den letzten drei Jahren im Kanton Zürich abgebaut?
2. Welche Branchen waren besonders vom Arbeitsplatzabbau betroffen?
3. Wie schätzt die Regierung die Arbeitsmarktsituation für die kommenden Jahre ein?
4. Was gedenkt die Regierung gegen die depressive Wirtschaftslage im Kanton Zürich zu unternehmen?
5. Was gedenkt die Regierung gegen die steigende Erwerbslosigkeit zu tun?
6. Steht die Regierung in Kontakt mit den grossen Arbeitgebern im Kanton Zürich?

7. Welche anderen Informationsquellen nutzt die Regierung, um über die kommende wirtschaftliche Entwicklung auf dem laufenden zu sein?
8. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass die öffentliche Hand die Arbeitslosigkeit nicht auch noch steigern darf durch Arbeitsplatzabbau beim Kanton?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

Der Verlauf der Wirtschaftskonjunktur wird an der Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Produktion abgelesen und als Messziffer steht das sogenannte reale (inflationsbereinigte) Bruttoinlandprodukt (BIP) zur Verfügung. Das BIP ist seit Anfang 1995 von Quartal zu Quartal abnehmend. Im Ganzjahresvergleich war 1995 eine Stagnation (BIP + 0,1%) und 1996 eine Abnahme (– 0,6%) festzustellen gemäss Konjunkturforschungsstelle der ETH. Auf dem Hintergrund des enormen Konkurrenzdrucks, dem die schweizerische Wirtschaft ausgesetzt ist, sind die Unternehmen gezwungen, jede Rationalisierungsmöglichkeit auszunützen, was sich bei seit 1991 nur schwach zunehmender oder stagnierender gesamtwirtschaftlicher Produktion auf Beschäftigung und Arbeitsmarkt negativ auswirkt. Trotz diesen Feststellungen muss positiv vermerkt werden, dass sich der Standort Schweiz im globalen Wettbewerb nach wie vor behaupten kann, im Binnenwirtschaftssektor jedoch vor grossen Strukturbereinigungen steht.

Gemäss Beschäftigungsstatistik des Bundesamtes für Statistik (vierteljährliche Stichprobenerhebung bei Betrieben) ist im Kanton Zürich die Zahl der Vollzeitbeschäftigten vom 3. Quartal 1993 zum dritten Quartal 1996 um 4,2% gesunken, was einem Nettoverlust von rund 22'000 Vollzeitarbeitsplätzen entspricht. Im sekundären Sektor (Industrie und Handwerk) beträgt die Abnahme 8,4%, im tertiären Sektor (Dienstleistungen) 2,3%. Vom Rückgang an Vollzeitstellen besonders betroffen waren folgende Wirtschaftszweige: Nahrungsmittelindustrie und -gewerbe, Maschinen- und Fahrzeugbau, Kunststoffindustrie, Grosshandel, Umweltschutz. In folgenden Wirtschaftszweigen hat die Zahl der Vollzeitbeschäftigten zugenommen: Holzbe- und -verarbeitung, Einzelhandel, Reparaturgewerbe, Bahnen, Versicherungen, Immobilien, Gesundheitswesen. Verluste in der Vollzeitbeschäftigung werden allerdings teilweise durch eine Zunahme der Teilzeitbeschäftigten

kompensiert. Gesamtschweizerisch nahm vom 3. Quartal 1993 zum 3. Quartal 1996 die Zahl der Teilzeitbeschäftigten um 5,9% zu. Für den Kanton Zürich liegt das Ergebnis sicher eher über als unter dem schweizerischen Mittel. Der gesamtschweizerische Beschäftigungsindex des Bundesamtes für Statistik (3. Quartal 1985 = 100, Vollzeit und Teilzeit) nahm von 99,7 im 3. Quartal 1993 auf 96,2 im 3. Quartal 1996, also um 3,5%, ab.

Die Konjunkturforschungsstelle der ETH rechnet für 1997 mit einer Stagnation des realen Bruttoinlandproduktes. Diese wird bei leicht ansteigendem Erwerbspersonenpotential von einem Beschäftigungsabbau von 1,5% begleitet sein. Das Arbeitsmarktgleichgewicht wird sich deshalb vergrössern und die jahresdurchschnittliche Arbeitslosenquote gesamtschweizerisch von 4,7% im Jahre 1996 auf 5,8% im Jahre 1997 und 6,7% im Jahre 1998 steigen. Die Volkswirtschaftliche Abteilung der Zürcher Kantonalbank erwartet demgegenüber 1997 eine Zunahme des realen Bruttoinlandproduktes um 0,8%, was auch einen geringeren Beschäftigungsrückgang als den von der Konjunkturforschungsstelle der ETH prognostizierten zur Folge hätte.

Die Privatwirtschaft muss ihre strukturellen Probleme und die Anpassung an veränderte Marktbedingungen grundsätzlich aus eigener Kraft lösen. Der Staat kann jedoch, sofern der Kantonsrat und die Stimmberechtigten zustimmen, dazu die notwendigen günstigen Rahmenbedingungen schaffen. Die jährlichen beschäftigungswirksamen Investitionen zu Lasten der Investitionsrechnung des Kantons schwankten seit 1990 nur wenig (Rechnung 1990: 878,3 Mio. Fr.; Voranschlag 1997: 866,4 Mio. Fr.), was bedeutet, dass sich der Kanton im Konjunkturverlauf richtig verhalten hat. Der Regierungsrat verfolgt die Entwicklung und ist mit dem Bund im Gespräch über geeignete konjunkturpolitische Schritte. Mit zusätzlichen staatlichen Mitteln (z.B. Investitionsbonus) in einzelnen Branchen allerdings wird der notwendige Strukturwandel eher verzögert als gefördert. Die Strukturbereinigung, insbesondere im Sektor Binnenwirtschaft, ist aber eine Voraussetzung für einen neuen Aufschwung. Die Stärkung des Wirtschaftsstandortes Zürich ist ein vorrangiges Anliegen der Regierung, was in den Legislatorschwerpunkten 1995–1999 entsprechend zum Ausdruck kommt. Im Schwerpunktprogramm zum Wirtschaftsstandort Zürich, das gegenwärtig in einer Kommission des Kantonsrates (Vorlage 3492) diskutiert wird, sind 53 Einzelmassnahmen zur Steigerung der Standortattraktivität des Kantons Zürich aufgeführt. Sie betreffen die Staatsfinanzen, die Volkswirtschaft, die Infrastruktur, das Bildungswesen und die Verwaltung.

Bereits heute sind einzelne Massnahmen in Umsetzung, andere stehen zur Entscheidung bereit. Zahlreiche Massnahmen allerdings fallen in die Zuständigkeit von Kantonsrat und Volk.

In Bezug auf die steuerpolitischen Massnahmen hat der Regierungsrat am 13. Juli 1994 Bericht und Antrag zur Totalrevision des Steuergesetzes gestellt. Diese Vorlage wurde mittlerweile von der Kommission des Kantonsrates beraten. Die 1. Lesung im Kantonsrat ist abgeschlossen. Auch wenn die Totalrevision des Steuergesetzes in erster Linie die Umsetzung des Steuerharmonisierungsgesetzes zum Gegenstand hat, so sind mit ihr auch wirtschaftspolitische Massnahmen beantragt worden, die sich positiv auf die Entwicklung des Standorts Zürich auswirken werden. Erwähnt seien die Ausdehnung der Periode, innert deren erlittene Verluste zur Verrechnung gebracht werden können, von vier auf sieben Jahre; die Herabsetzung des Maximalsatzes der Gewinnsteuer für Kapitalgesellschaften und Genossenschaften von 12 Prozent auf 10 Prozent; Steuererleichterungen für neueröffnete Unternehmen. Von entscheidendem Einfluss für den Kanton sind aber auch geplante Massnahmen des Bundes, welche die Verbesserung des Steuerstandortes Schweiz zum Gegenstand haben. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang die angekündigte Vorlage des Bundesrates zur Reform der Unternehmensbesteuerung.

Wären die entsprechenden Mittel im Strassenfonds vorhanden, könnten im Rahmen einer raschen Fertigstellung des Nationalstrassennetzes im Kanton Zürich in kurzer Zeit grosse Investitionsvolumen ausgelöst werden. Die Westumfahrung Zürich N4/N20 mit dem Üetlibergtunnel ist baureif, und auch die N4 im Knonaueramt (samt Islisbergtunnel) wird in den kommenden Jahren zur Baureife gebracht werden. Mit dieser Baureserve könnten in den nächsten zehn Jahren im Kanton Zürich durchschnittlich 400 Millionen Franken pro Jahr investiert werden. Der Bundesanteil von 3,2 Milliarden Franken ist gesichert, nicht jedoch der Anteil des Kantons Zürich von insgesamt 800 Millionen Franken. Der raschen Fertigstellung des Nationalstrassennetzes im Kanton Zürich kommt auch eine grosse konjunkturpolitische Bedeutung zu. Er will die momentane Engpass-Situation deshalb nicht einfach hinnehmen. Mitte 1996 hat er ein Begehren an den Bundesrat gerichtet und um Gewährung eines zinslosen Darlehens von maximal 400 Millionen Franken aus der Treibstoffzollkasse ersucht. Damit könnten die angesprochenen grossen Investitionen getätigt und so wichtige konjunktur- und beschäftigungspolitische Impulse ausgelöst werden. Die Antwort des Bundesrates auf das Begehren des Kantons Zürich steht noch aus, dürfte jedoch

im Rahmen der Diskussionen um einen erneuten Investitionsbonus des Bundes wieder zur Sprache kommen.

Ohne zusätzliche Belastung des Staatshaushaltes könnte hingegen das Investitionsprogramm für die 5. Bauetappe am Flughafen Zürich ausgelöst werden, sofern der Bundesrat die unterschriftsreife Rahmenkonzeption, welche im Juli 1995 eingereicht wurde, unverzüglich unterzeichnet. Dies würde nicht nur im Baugewerbe, sondern auch im Ausrüstungssektor wertvolle Beschäftigungsmöglichkeiten sichern.

Im Kanton Zürich haben 111 Firmen bis Ende 1995 Reserven gemäss Bundesgesetz über die steuerbegünstigten Arbeitsbeschaffungsreserven im Betrag von insgesamt 57,5 Mio. Franken geäufnet. Diese wurden vom Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement auf den 1. November 1996 zur Verwendung freigegeben. Die Massnahmen müssen vor dem 31. Dezember 1998 eingeleitet und bis zum 31. Dezember 2000 abgeschlossen sein. Über das Ausmass der Beanspruchung der Reserven lässt sich noch keine Aussage machen.

Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen, welche die Stelle verlieren und in der Kündigungsfrist keine neue finden, werden von den Leistungen der Arbeitslosenversicherung aufgefangen. Die neue Leistungsstruktur besteht aus den Regionalen Arbeitsvermittlungszentren (RAV), den arbeitsmarktlichen Massnahmen und der massiven Heraufsetzung der Höchstzahl der Taggelder. Die RAV bezwecken eine möglichst rasche Wiedereingliederung der Stellensuchenden und eine möglichst rasche Besetzung offener Stellen. Von den geplanten 22 RAV im Kanton Zürich stehen ab Januar 1997 deren 14 in Betrieb. Die Errichtung des gesamten Netzes wird voraussichtlich im Mai 1997 abgeschlossen sein. Die bisher auf kantonaler Ebene bereits bestehenden arbeitsmarktlichen Massnahmen (qualifizierende Weiterbildung, Einarbeitung, vorübergehende Beschäftigung u.a.) werden nach den Vorgaben des revidierten Bundesgesetzes abgelöst und entsprechend erweitert. Arbeitslose, denen weder Arbeit vermittelt noch eine geeignete arbeitsmarktliche Massnahme zugewiesen werden kann, haben während zwei Jahren – in Ausnahmefällen länger – Anspruch auf Taggelder, zusätzlich kann die Arbeitslosenversicherung den Vorruhestand fördern.

In beschäftigungspolitischer Hinsicht kommt den Löhnen und Arbeitsbedingungen grössere Bedeutung zu als der Ausgestaltung der Arbeitslosenversicherung. Der Staat hat sich über die Aufrechterhaltung von Mindeststandards bezüglich Schutz der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen in den Betrieben hinaus nicht in die Lohn- und

Arbeitszeitpolitik der Privatwirtschaft einzumischen. Die umfassenden Analysen der OECD zeigen, dass in einem Umfeld von sozialer Marktwirtschaft und liberaler Arbeitgesetzgebung die besten Voraussetzungen für innovative Unternehmen und damit für die Schaffung neuer Arbeitsplätze bestehen.

Sowohl auf der Regierungs- als auch auf der Fachebene bestehen zahlreiche direkte Kontakte und ein ständiger Dialog mit grossen und kleinen Arbeitgebern im Kanton. Zwecks Verstärkung dieser Zusammenarbeit ist der Aufgabenbereich der Koordinationsstelle für Europa- und Wirtschaftsfragen erweitert und neu gewichtet worden. Als zentrale Anlaufstelle für die Unternehmen steht sie diesen in allen Belangen der staatlichen Tätigkeit zur Seite und behebt auftretende Schwierigkeiten oder koordiniert komplexe Abläufe in Absprache mit den zuständigen Amtsstellen. Sie widmet sich der Verbesserung der Rahmenbedingungen, der Koordination und Optimierung der Dienstleistungen innerhalb der Verwaltung und vergleicht die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Zürich mit andern Standorten im In- und Ausland.

Zur Beurteilung der Wirtschaftslage und der Entwicklung der Wirtschaft stehen die gängigen volkswirtschaftlichen Informationsinstrumente zur Verfügung. Im Rahmen der Erfahrungsaustauschgruppe für Konjunkturbeobachtung der Schweizerischen Gesellschaft für Konjunkturforschung können vertiefte Analysen vorgenommen und unterschiedliche Beurteilungen abgewogen werden. Der Kanton Zürich beteiligt sich zusätzlich am Benchmark-Report der BAK Konjunkturforschung Basel AG, der die Weiterentwicklung der Wirtschaft im Raum Zürich und in der Schweiz seit dem Abschluss der Studie «Wirtschaftsstandort Zürich» vom Februar 1995 untersucht.

Die Wiederherstellung des strukturellen Gleichgewichts im Staatshaushalt gehört zu den Schlüsselbedingungen für einen wirtschaftlichen Aufschwung. Dies erfordert eine markante Ausgabenreduktion. Mit den Effort-Sparprogrammen, teilweise auch mit der Verwaltungsreform wif! sowie mit der Strukturreform der Verwaltung sind Massnahmen eingeleitet worden, welche mittelfristig die Gesundung des Staatshaushaltes gewährleisten sollen. Diese Massnahmen können einen Personalabbau und, wo dieser nicht durch die natürliche Fluktuation aufgefangen werden kann, auch Entlassungen zur Folge haben. Inwieweit zur Entlastung der Situation neue Arbeitszeitmodelle in der Verwaltung eingeführt werden können, will der Regierungsrat im Rahmen eines Projektes abklären. Für den Fall von Entlassungen aufgrund von

Restrukturierungsmassnahmen hat er einen Muster-Sozialplan verabschiedet.

Bettina Volland (SP, Zürich) gibt folgende Erklärung ab: Wenn eine Interpellation zu dem Zeitpunkt eingereicht wird, zu dem die thematisierte Entwicklung ihren Höhepunkt erreicht hat, kann es schon einmal vorkommen, dass sowohl Vorstoss als auch regierungsrätliche Antwort vom Lauf der Dinge überholt werden. Dies ist hier der Fall. Vor rund einem Jahr erreichte die Zahl der Erwerbslosen einen Rekordstand; seither sind die Zahlen zum Glück rückläufig. Trotzdem einige Bemerkungen aus heutiger Sicht:

Die Antwort auf unsere Interpellation fiel inhaltlich mager aus und kündete vom neoliberalen Geist, welcher in der Volkswirtschaftsdirektion weht. Abwarten und die Strukturbereinigung aussitzen, hiess es im Wesentlichen, und dass sich Investitionen insbesondere im Strassenbau lohnten. Jeden Tag lesen wir hingegen in der Zeitung, wie sich der Arbeitsmarkt im Grossraum Zürich rasant in Richtung Informatik und Informationsverarbeitung entwickelt. Informatikerinnen und Informatiker, Computerspezialistinnen und -spezialisten finden problemlos eine Stelle, während ältere und unqualifizierte Personen eher durch die Maschen fallen. Dies bestätigt unsere These, dass Sparen in der Bildung und Ausbildung heisst, Sparen am falschesten, volkswirtschaftlich schädlichsten Ort. Wir brauchen gute Schulen, die alle gemäss ihren Fähigkeiten fördern. Wir brauchen Berufsausbildungen, welche der Tatsache Rechnung tragen, dass heute ein Grossteil der 30-Jährigen bereits nicht mehr im erlernten Beruf arbeitet. Vor allem brauchen wir genügend Lehrstellen.

Die Menge an bezahlter Arbeit wird sich wohl auch in Zukunft nicht wesentlich erhöhen. Das heisst, dass Arbeit und Löhne auf mehr Köpfe und Hände verteilt werden müssen. Attraktive Teilzeitstellen sind begehrter denn je. Der Kanton Zürich geht hier mit den präsentierten Arbeitszeitmodellen zumindest einen interessanten Weg.

Diskussion wird nicht verlangt.

Die Interpellantin hat ihre Erklärung abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

12. § 31 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr

Interpellation Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich), Ruth Genner (Grüne, Zürich) und Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich) vom 2. Dezember 1996 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 350/1996, RRB-Nr. 150/22. Januar 1997 (Stellungnahme)

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich) und Mitunterzeichnende haben am 2. Dezember 1996 folgende Interpellation eingereicht:

Im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr heisst es in § 31:

«Der Regierungsrat erstattet jährlich mit dem Voranschlag Bericht über den Stand des Fonds sowie über das Investitionsprogramm und dessen Finanzierung.»

Wir stellen fest, dass die Regierung bis anhin diesen gesetzlichen Auftrag nicht erfüllt hat. Sowohl das Parlament als auch die breite Öffentlichkeit werden über die vergangenen als auch die weiteren Ausbauprojekte und über die voraussichtliche Entwicklung des Verkehrsfonds im unklaren gelassen.

Wir bitten den Regierungsrat deshalb, folgende Fragen zu beantworten:

1. Weshalb hat es der Regierungsrat bis anhin unterlassen, diesem Gesetzesauftrag nachzukommen?
2. Ist der Regierungsrat bereit, in Zukunft diesen Gesetzesauftrag zu erfüllen?
3. Wieweit sind die Arbeiten der 2. Teilergänzung fortgeschritten, welche Projekte wurden bereits verwirklicht? Wir bitten um detaillierte Angaben.
4. Entspricht der Baufortschritt dem ursprünglichen Zeitplan? Wenn nein, weshalb nicht?
5. Welche Investitionen baulicher Art sind in den nächsten zwei Finanzplanperioden vorgesehen? Welche dieser Projekte gehören zur 2. Teilergänzung? Wir bitten um detaillierte Angaben.
6. Der Regierungsrat schlägt auch im Voranschlag 1997 vor, nur 40 Mio. statt der gesetzlich vorgeschriebenen 70 Mio. Franken (siehe PVG) im Verkehrsfonds einzustellen. Es ist aus parlamentarischer

Sicht klar, dass sich dieser Fonds nicht verschulden darf. Wie trägt der Regierungsrat dieser Forderung Rechnung?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG) regelt in den Paragraphen 30 und 31 den Verkehrsfonds. § 30 umschreibt den Zweck und § 31 die Mittelzuweisung. Dabei wird in Absatz 1 sowohl die Mindesteinlage von 70 Millionen Franken wie auch die Art der Berichterstattung umschrieben. Letztere hat gemäss dieser Bestimmung mit dem Voranschlag zu geschehen.

Im Voranschlag und in der Staatsrechnung ist der «Fonds für den öffentlichen Verkehr» unter dem Budgettitel 2602 dargestellt. Dabei werden in der Laufenden Rechnung die Einlagen, Zinsen und Abschreibungen ausgewiesen und in der Investitionsrechnung die Beiträge nach den verschiedenen Bereichen aufgeteilt. Die Differenzbegründungen geben Auskunft über grössere Veränderungen und neue Objekte. Der Fondsbestand wird hingegen nur in der Staatsrechnung ausgewiesen. Über die voraussichtliche Entwicklung hat der Regierungsrat in seinem Bericht über den Finanzplan für die Jahre 1997 bis 2002 Auskunft gegeben (Seite 49). Über den Stand der Arbeiten, welche mit Mitteln aus dem Verkehrsfonds finanziert werden, wird jeweils im Geschäftsbericht des Regierungsrates ausführlich informiert. Mit diesen verschiedenen Informationen wird dem Gesetzesauftrag entsprochen, wenn auch zuzugeben ist, dass bei dieser Aufteilung auf mehrere Berichte und Anträge die Transparenz nicht zu befriedigen vermag. Künftig soll deshalb im Bericht über den Voranschlag, der Bestand des Verkehrsfonds und dessen unmittelbare Entwicklung transparenter dargestellt werden.

Mit dem Rahmenkredit für die 2. Teilergänzung der S-Bahn werden insgesamt 26 Einzelprojekte verwirklicht, von denen drei noch zusätzlich etappiert wurden. 22 davon sind im Bau oder bereits fertiggestellt. Beim Ausbau der Bahnhöfe Affoltern a. A. und Dielsdorf, bei der neuen Station Glanzenberg und bei der Hochbauetappe des Bahnhofs Rüti sind die Bauprojekte noch nicht genehmigt, und bei der Doppelspur Meilen–Uetikon ist das Plangenehmigungsverfahren noch nicht abgeschlossen. Fertiggestellt sind das Stellwerk Küsnacht, die Bahnhöfe Rafz, Hüntwangen-Wil, Birmensdorf, Oberwinterthur, Effretikon, Fehraltorf, Feldbach, Zollikon und Tiefenbrunnen. Die fünf Projekte im

Furttal sowie die Fernsteuerung ab Oerlikon sind im Bau so weit fortgeschritten, dass die Doppelspur Seebach–Regensdorf am 1. Juni 1997 in Betrieb genommen werden kann. Ebenfalls betriebsbereit ist im Frühjahr 1997 die neue Doppelspur Tiefenbrunnen–Zollikon und damit die durchgehende Doppelspur von Tiefenbrunnen bis Herrliberg-Feldmeilen. Die Doppelspur bei Marthalen kann am 28. September 1997 in Betrieb genommen werden. Im Bau sind ausserdem die Bahnhöfe Rüti, Uetikon, Meilen und Herrliberg-Feldmeilen sowie die Sicherungsanlagen am linken Seeufer, deren Fertigstellung bis 1999 erfolgt.

Ursprünglich war vorgesehen, die 2. Teilergänzungen bis 1995 zu realisieren. Anfänglich zu knappe Planungskapazität bei den SBB, ein grösserer Zeitaufwand bei der Planung und den Genehmigungsverfahren und die knappen finanziellen Mittel bei den SBB und beim Kanton führten zu Beginn der Realisierungsphase zu Verzögerungen, welche eine Erstreckung des Bauprogramms nötig machten. SBB und Regierungsrat einigten sich in der Folge am 5. November 1992 auf ein neues Terminprogramm. Dieses sieht vor, die angebotsrelevanten Teile bis spätestens 1999 abzuschliessen und das gesamte Programm bis ins Jahr 2000 zu realisieren. Dieses Programm kann aus heutiger Sicht eingehalten werden.

In der Finanzplanperiode 1997–2002 sollten die oben erwähnten Projekte der 2. Teilergänzungen fertiggestellt und abgerechnet werden. In der gleichen Zeit sollen die Tramverlängerungen zur Messe Zürich (Vorlage 3540), die 1990 bewilligte Verlängerung der Trolleybuslinie 33 und die 1995 bewilligte Abstellanlage der Forchbahn verwirklicht werden. An neuen Projekten sind Massnahmen auf der Uetliberglinie der SZU sowie Investitionen der Südostbahn und der Bremgarten–Dietikon-Bahn vorgesehen. Grössere Beträge sind in der Finanzplanung ab dem Jahr 2000 für die Stadtbahn Glattal (Mittelverteiler) eingestellt.

Wie der Regierungsrat in seinem Bericht über den Finanzplan für die Jahre 1997 bis 2002 ausgeführt hat, wird der Verkehrsfonds bei einer weiterhin auf 40 Millionen Franken reduzierten Einlage ab 1999 negativ, wobei die Verschuldung bis 2002 auf rund 100 Millionen anwachsen würde. In der Debatte um den Voranschlag 1997 ist der Kantonsrat dem Antrag des Regierungsrats gefolgt und hat eine Erhöhung der Einlage abgelehnt. Da die Fondsentwicklung vor allem durch die Abschreibungen der bereits laufenden Investitionen bestimmt wird, sonst jedoch, abgesehen von der Stadtbahn Glattal, keine neuen Grossbauten eingeplant sind, könnte die Verschuldung vermieden werden, wenn die Einlage spätestens ab 1999 wieder auf die gesetzliche Höhe von 70

Millionen Franken angehoben würde. Der Regierungsrat wird dannzumal die Möglichkeiten überprüfen und entsprechend Antrag stellen.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich) gibt folgende Erklärung ab: Seit wir diese Interpellation eingereicht haben, nutzte ich mehrmals hier im Rat die Gelegenheit, um Regierungsrat Ernst Homberger darauf aufmerksam zu machen, dass der Regierungsrat Paragraph 31 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr nicht befolgt. Dort wird nämlich verlangt, dass der Regierungsrat jährlich mit dem Voranschlag über den Stand des Fonds sowie über das Investitionsprogramm und dessen Finanzierung berichtet. Die Antwort des Regierungsrates zeigt wie so oft, dass es ihm schwerfällt, Ordnung und Übersicht in alles zu bringen, was den öffentlichen Verkehr betrifft.

Über den Fonds, das Investitionsprogramm und die Finanzierung wird gemäss Antwort des Regierungsrates erstens im Voranschlag, zweitens in der Staatsrechnung, drittens in der Differenzbegründung und viertens in einem Bericht über den Finanzplan 1997 bis 2002 Auskunft gegeben. Wenn diese Berichte aufschlussreich wären, würde ich ja gar nichts sagen. Aber mehr als jeweils zwei, drei Sätze und eine Zahl war dem Regierungsrat seine Informationspflicht nicht wert. Hinzu kommt, dass in den verschiedenen Publikationen immer wieder über einen anderen Teilaspekt eine Aussage gemacht wurde; ein Gesamtüberblick fehlte gänzlich.

Letzten Herbst fragte ich nach, ob nun ein Bericht komme, wie es das Gesetz verlangt. Man sagte mir, dass in der Differenzbegründung zum Budgetantrag 1998 des Regierungsrates dieser Bericht zustande gekommen sei. Ich bitte Sie freundlich, namentlich aber die Verkehrskommissionsmitglieder, sich diesen sogenannten Bericht einmal anzuschauen und mir zu sagen, was Sie mit dieser mageren halben Seite konkret anfangen können. Das ist doch kein Vergleich zu dem, was wir jeweils über das Strassenbauprogramm geliefert bekommen. Ich finde, das ist ein lausiger Bericht über die Investitionen beim ÖV, verglichen mit dem geradezu liebevoll ausgestalteten 16- bis 18-seitigen Bericht über das Strassenbauprogramm. Das widerspiegelt auch eindrücklich, wie die beiden Verkehrsarten vom Regierungsrat in unterschiedlicher Art und Weise gepflegt und gefördert werden. Der Umfang eines Berichts ist noch kein Indiz für seine Qualität; das weiss ich wohl. Trotzdem, der Umfang beider Berichte ist in etwa proportional zu den Finanzströmen, die den beiden Verkehrsarten zugeleitet werden.

Konkret zu diesem Bericht: Ich kann beim besten Willen nicht sehen, welche Investitionen in den nächsten Jahren getätigt werden sollen, wie der Finanzplan aussieht und wie zum Beispiel der Mittelverteiler bezahlt werden soll. Ich vermute auch stark, dass es noch nicht einmal eine Vorstellung darüber gibt, in welcher Grössenordnung wir in den nächsten Jahren den Fonds aufstocken müssten, und welche Strategie der Regierungsrat verfolgt, um nicht vollends in die Verschuldung abzugleiten. Das dürfte allerdings schwierig sein, wenn man bedenkt, welche Investitionen auf uns zukommen werden. Heute stecken wir ja bereits in den roten Zahlen. Hätte man früher, wie es sich gehört, den Kantonsrat detailliert über die Entwicklung informiert, hätte man nicht noch vor zwei Jahren frisch und fröhlich und naiv hier im Rat behaupten können, man passe dann schon auf, dass dies nicht geschehe. Man hätte auch nicht immer dem Antrag des Regierungsrates zugestimmt, nur einen Teil der ordentlichen Einlage von 70 Millionen Franken in den Fonds zu tätigen. Auch das ist übrigens eine Verletzung des Gesetzes.

Wenn wir kein Geld für Investitionen übrig haben, ist auch keine Mitsprache bei den Investitionen möglich, die die SBB in diesem Kanton tätigen oder eben nicht tätigen – das dürfte wohl auch klar sein. Ebenso klar ist dann aber auch, dass die SBB massgeblich das S-Bahn-Netz respektive den S-Bahn-Betrieb beeinflussen. Das tun sie leider nicht immer zum Vorteil der Fahrgäste. Das kann doch diesem Kanton, der eine Milliarde Franken an den Bau der S-Bahn bezahlt hat, nicht egal sein. Als Beispiel kann man den unsäglichen Flügelbahnhof anführen, der jetzt durchgestiert werden soll, oder die noch immer fehlende Überwerfung Hürlistein, was den Betrieb der S-Bahn um mehrere Millionen Franken jährlich verteuert. So ist das halt: Wer zahlt, befiehlt. Wer nicht bereit ist, seinen finanziellen Teil beizusteuern, der muss sich halt lauter Schuldbürgerstreiche gefallen lassen.

Vom Regierungsrat erwarte ich, dass wir nächstes Jahr einen vernünftigen, aussagekräftigen Bericht erhalten, der uns einen Ausblick über mehrere Jahre verschafft und der uns die Strategie des Regierungsrates offenlegt.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Ich stelle Antrag auf Diskussion.

Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich): Ich stelle Antrag auf Nichtdiskussion.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 58 : 38 Stimmen, auf eine Diskussion zu verzichten.

Die Interpellantin hat ihre Erklärung abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

13. Bahnverbindungen Zürich–Stuttgart und Zürich–München

Interpellation Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur) und Hans Fahrni (EVP, Winterthur) vom 6. Januar 1997 (schriftlich begründet) KR-Nr. 3/1997, RRB-Nr. 273/5. Februar 1997 (Stellungnahme)

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur) und Hans Fahrni (EVP, Winterthur) haben am 6. Januar 1997 folgende Interpellation eingereicht und schriftlich begründet:

Am 6. September 1996 wurde zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes in Lugano eine Vereinbarung «zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes der neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) in der Schweiz» unterzeichnet. Darin wird in Art. 3 folgendes festgehalten:

- «(...) Die Reisezeit soll auf diesen Achsen durch Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik und gleichzeitigen punktförmigen Linienverbesserungen zwischen Stuttgart und Zürich auf 2¹/₄ Stunden und zwischen München und Zürich auf 3¹/₄ Stunden verkürzt werden, bei angemessener Frequenz der Züge.»
- Das Bundesland Baden-Württemberg hat in seinem Generalverkehrsplan 1995 u.a. folgendes aufgenommen:
- «Die seit langem bestehende Zusage der DB, nach Elektrifizierung der Strecke Singen–Schaffhausen eine Fahrzeit von 2 h 45 min von Stuttgart nach Zürich zu erreichen, kann nur durch schnelle

Personenzüge mit Wagenkastenneigung erreicht werden. Dieser Einsatz muss baldmöglichst realisiert werden.

- Soweit die Fahrzeitgewinne ausreichen, wäre eine Führung der Züge über den Flughafen Zürich-Kloten anzustreben (...).»

In der Antwort vom 3. Juli 1996 auf eine Anfrage betreffend Verbesserung der Bahnverbindungen von Zürich nach Süddeutschland (KR-Nr.105/1996) führte der Regierungsrat aus, dass nach dem aktuellen Stand der Planung zwischen Zürich und Stuttgart mit dem Einsatz von Neigezügen eine Fahrzeit von 2 h 40 min angestrebt werde. Die Fahrzeit des heute schnellsten Zuges Zürich–Stuttgart beträgt 2 h 51 min (Zürich HB ab 06.30 Uhr, Stuttgart an 09.21 Uhr). Demnach soll die Fahrzeitverkürzung auf dieser Strecke lediglich 11 Minuten betragen. Dies ist zuwenig, um die Bahn zwischen Zürich und Stuttgart gegenüber dem Auto oder dem Flugzeug konkurrenzfähig zu machen.

Wir fragen daher den Regierungsrat an:

1. Ist der Regierungsrat sich der verschiedenartigen Ansprüche, welche an das künftige Bahnnetz zwischen Zürich–Stuttgart und Zürich–München gestellt werden, bewusst? Welche Schlüsse zieht er daraus für seine Verkehrsplanung?
2. Steht der Regierungsrat zu den in der deutsch-schweizerischen Vereinbarung angestrebten Fahrzeiten von 2¹/₄ Std. für die Strecke Zürich–Stuttgart und von 3¹/₄ Std. für Zürich–München über St.Gallen–Lindau?
3. Wie sieht die Eisenbahnplanung des Regierungsrates in den Korridoren Zürich–Stuttgart und Zürich–München konkret aus, um diese Fahrzeiten tatsächlich auch erreichen zu können? Welche punktuellen Verbesserungen sind konkret zu planen? Sind solche sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland vorgesehen? Wo und welche?
4. Mit welchen Realisierungszeiträumen ist dabei zu rechnen?
5. Kann nach Ansicht des Regierungsrates zwischen Zürich und München eine Fahrzeit von 3¹/₄ Std. über St. Gallen–St.Margrethen–Bregenz–Lindau überhaupt erreicht werden? Welche Massnahmen wären dazu nötig? Wenn nicht, welche Schlüsse zieht der Regierungsrat daraus?
6. Wie will der Regierungsrat der Forderung des Bundeslandes Baden-Württemberg nach Einbindung des Flughafens Zürich-Kloten in die Bahnachse Stuttgart–Zürich–Mailand nachkommen?

7. Welche Kontakte pflegt der Regierungsrat mit dem Bund, mit den Nachbarkantonen Schaffhausen und St.Gallen, mit den deutschen Bundesländern Baden-Württemberg und Bayern sowie mit der DB AG und den SBB, um die drängenden Fragen innert nützlicher Frist zu klären?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

Die Bahnverbindungen zwischen Zürich und den deutschen Städten Stuttgart und München sollten so verbessert werden, dass sie für den Geschäftsreiseverkehr attraktiv werden und eine mögliche Alternative gegenüber Auto und Flugzeug darstellen können. Dafür muss in erster Linie die Reisezeit zwischen den beiden Städten am Anfang und Ende der Verbindung verkürzt werden. Daneben wäre es wünschenswert, mit den gleichen Leistungen auch für die dazwischenliegenden Orte Verbesserungen zu erzielen, wobei die Verbindungen zwischen den grenznahen Orten Süddeutschlands einerseits und Winterthur und dem Flughafen andererseits im Vordergrund stehen. Da aber für die Fahrt zwischen Schaffhausen und Zürich über Winterthur–Flughafen etwa 10 Minuten mehr Zeit benötigt werden als über Bülach, stehen die beiden Interessen zueinander in Konkurrenz. Dabei ist der schnellen Verbindung zwischen den grossen Städten höhere Priorität einzuräumen. Solange die angestrebten Reisezeitverkürzungen nur teilweise erreicht werden können, ist es wenig sinnvoll, sie durch Umwegfahrten wieder preiszugeben. Wenn sich zeigen sollte, dass sich über die längere Strecke tatsächlich ein grösseres Marktpotential erschliessen lässt, wäre der Regierungsrat bereit, die Prioritäten zu überdenken.

Die deutsch-schweizerische Vereinbarung ist vom Regierungsrat des Kantons Zürich weder formuliert noch unterzeichnet worden. Er hat darum die darin erwähnten Reisezeiten auch nicht gegenüber Dritten zu vertreten. Er erachtet die angestrebten Fahrzeiten aber als sinnvolle Zielsetzungen, zu deren mittelfristiger Erreichung die Bahnen und die Unterzeichnerstaaten möglichst rasch die nötigen Massnahmen einleiten sollten. Da der Regierungsrat weder die Planung noch die Finanzierung internationaler Eisenbahnlinien als eine Aufgabe des Kantons erachtet, kann er sich nicht verbindlich zu den Realisierungszeiten äussern. Er ist aber gewillt, den Bund und die SBB bei ihren Anstrengungen zur Erreichung der gesteckten Ziele zu unterstützen.

Auf der Strecke zwischen Zürich und München wird in einem ersten Schritt voraussichtlich noch vor dem Jahr 2000 durch den Einsatz von Neigezügen und einigen Anpassungen an den Sicherungsanlagen eine Reisezeitverkürzung von etwa einer halben Stunde erreicht werden können. Die Fahrzeit wird dann noch etwa 3 Stunden 30 Minuten bis 3 Stunden 40 Minuten betragen. Zur Erreichung des angestrebten Ziels von $3 \frac{1}{4}$ Stunden sind dann noch grössere bauliche Massnahmen nötig, insbesondere im Raum Lindau und auf dem österreichischen Abschnitt sowie die im Rahmen von Bahn 2000 vorgesehenen Massnahmen für den Einsatz von Neigezügen zwischen Winterthur und St.Gallen.

Zwischen Zürich und Stuttgart soll noch 1997 mit drei Zugspaaen täglich und 1998 oder 1999 im Zweistudentakt eine Reisezeit von etwa 2 Stunden 40 Minuten angeboten werden. Dies sind 20 Minuten weniger als die geltende Normalreisezeit und 10 Minuten weniger als der gegenwärtig schnellste Zug. Das in der Vereinbarung gesteckte Ziel von $2 \frac{1}{4}$ Stunden ist auf dieser Achse schwieriger zu erreichen und erfordert aufwendigere Massnahmen, die nur langfristig verwirklicht werden können. Zu diesen gehören beispielsweise ein grossangelegtes neues Konzept im Raum Stuttgart, die nicht unbestrittene Umfahrung der heutigen Spitzkehre in Singen und weitere Streckenausbauten auf deutschem Gebiet.

Die Gründe für die Führung der Neigezüge der Stuttgarter Linie über Bülach liegen neben der bereits erwähnten Fahrzeit vor allem bei wirtschaftlichen Überlegungen der Bahnen. In beiden betroffenen Ländern besteht für diese Züge eine beachtliche nationale, nicht grenzüberschreitende Nachfrage, während der noch bescheidene grenzüberschreitende Verkehr mit dem Angebot der schnelleren Züge erst entwickelt werden muss. Die Führung über Bülach erlaubt es, vorläufig den bestehenden Studentakt zu übernehmen, ohne dass zusätzliche Zugkilometer produziert werden müssen, welche das wirtschaftliche Ergebnis in Frage stellen würden.

Die um 10 Minuten längere Fahrzeit über den Flughafen würde nicht nur eine Reisezeitverlängerung zwischen Schaffhausen und Zürich um 25% bedeuten und darum ein Parallelangebot über Bülach nötig machen. Sie wirkt sich auch nachteilig auf den wirtschaftlichen Rollmaterialeinsatz aus, weil beim Zweistudentakt deswegen eine zusätzliche Neigezugeinheit erforderlich würde. Diese wirtschaftlichen Gründe würden ihre Gültigkeit auch behalten, wenn die Kapazitätsengpässe zwischen Zürich und Oerlikon und zwischen Hürlistein und Winterthur

durch Investitionen im Rahmen einer weiteren Etappe von Bahn 2000 beseitigt werden könnten.

Weil es sich beim Mittelverteiler Glattal vor allem um einen Bestandteil des Regionalverkehrs im Grossraum Zürich handelt, kann das an den Bedürfnissen des nationalen und insbesondere des internationalen Verkehrs orientierte Neigezugangebot keine Vorleistung zum Mittelverteiler darstellen. Eine direkte Schnellzugsverbindung mit dem Neigezug zwischen dem wachsenden Wirtschaftsraum Glattal und den Städten Schaffhausen, Singen und Stuttgart könnte jedoch den Mittelverteiler Glattal im Sinne einer Transportkette ergänzen, wenn sich am Flughafen oder in Oerlikon ein Anschluss herstellen liesse.

Als internationales Angebot liegt die Verbindung Zürich–Schaffhausen–Stuttgart nicht im Verantwortungsbereich des Zürcher Verkehrsverbundes. Es ist jedoch selbstverständlich, dass mit diesem Angebot Kundenbedürfnisse abgedeckt werden sollen und mit gewissen Mehrerträgen gerechnet werden kann. Aus unternehmerischer Sicht ist aber nicht nur der Ertrag eine wichtige Zielgrösse, sondern auch dessen Verhältnis zu den Kosten. Auch im Raum Winterthur–Schaffhausen steht ein allfälliges Schnellzugsangebot in Konkurrenz zu anderen Forderungen, deren Erfüllung ebenfalls vom Verhältnis zwischen den Ertragserwartungen und den Mehrkosten abhängig gemacht werden muss.

Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur) gibt folgende Erklärung ab: Vor etwa einer halben Stunde warnte Regierungsrat Ernst Homberger davor, alles, was in den Medien stehe, für bare Münze zu nehmen. Da mögen Sie recht haben. Was nun aber das Thema Bahnverbindung Süddeutschland–Zürich angeht, bin ich froh, dass es die Medien gibt. Erst dank den Medien nämlich nimmt auch die Bevölkerung im nördlichen Kanton wahr, welches Spiel hier gespielt wird.

Meines Erachtens sind die Zeichen der Zeit sonnenklar. Die Verbindung Stuttgart–Zürich muss über Winterthur und den Flughafen gehen. So schrieb beispielsweise der Landbote Mitte Dezember 1996, der Verwaltungsratspräsident Blumenthal der Cisalpino sage sogar, die längere Strecke durchs Weinland wäre kommerziell die bessere. Oder sechs Monate später: Eine Studie der Stadt Zürich bezüglich des Verhältnisses von Einwohnern und Arbeitsplätzen im Gebiet Zürich–Schaffhausen–Süddeutschland spricht klar für die Einbindung von Winterthur und dem Flughafen. Im Oktober 1997 konnte man den Schaffhauser Nachrichten entnehmen, dass der Schaffhauser Grosse Rat die

Verbindung der Bahnanschlüsse mit dem Hauptbahnhof Zürich über den Flughafen fordere. Drei Monate später lesen wir im Landboten, der Winterthurer Stadtrat habe 30'000 Franken als Beitrag an das INTERREG-Bahnprojekt Bodan-Rail gesprochen mit der Forderung, Winterthur müsse ans europäische Hochleistungsnetz angeschlossen werden.

Ich verstehe darum den Regierungsrat je länger desto weniger, wenn er Hoffnungen macht, nur um sie gleich wieder zu zerstreuen. Zuckerbrot und Peitsche, nennt man diese Haltung. Warum nur müssen Regierungsrat mit SBB und ZVV stets so stur bleiben? Errare humanum est – aber dies eingestehen müsste man eben können. Die Sache ist meiner Meinung nach bald so skurril, dass wir darüber wieder lachen können, ganz im Sinne der Winterthurer Fasnachtszeitung 1997, in der unter dem Titel «Dementi» zu lesen war: «Bedauerlicherweise werden wir immer wieder Opfer böswilliger Unterstellungen. Es stimmt zwar, dass wir vieles falsch machen, das heisst aber noch lange nicht, dass wir uns deshalb irren. Zürcher Verkehrsverbund.» Schade!

Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur): Ich stelle Antrag auf Diskussion.

Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich): Ich stelle den Gegenantrag. Wir hatten vorhin im Rahmen der Diskussion um die Hoahrheinautobahn die Möglichkeit, dieses Thema anzuschneiden.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 64 : 46 Stimmen, auf eine Diskussion zu verzichten.

Die Interpellantin hat ihre Erklärung abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

14. Zwischenbericht über 5. Ausbautappe Flughafen Kloten

Postulat Regula Götsch Neukom (SP, Kloten), Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen) und Peter Reinhard (EVP, Kloten) vom 20. Januar 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 17/1997, RRB-Nr. 736/2. April 1997 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Regula Götsch Neukom (SP, Kloten) und Mitunterzeichnende haben am 20. Januar 1997 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, jährlich über den Baufortschritt und die Entwicklung der Baukosten der 5. Ausbautappe Bericht zu erstatten.

Begründung:

Die finanzielle Situation aller beteiligten Partner bzw. Partnerinnen macht es nötig, die 5. Ausbautappe so günstig wie möglich, d.h. möglichst für weniger als das in der Volksabstimmung bewilligte Geld, zu realisieren. Offenbar sind auch entsprechende Ideen vorhanden. So soll der Ausbau allenfalls in Etappen erfolgen. Diese Bemühungen sind positiv zu werten.

Damit sowohl der Kantonsrat als auch die Bevölkerung einen Überblick über den aktuellen Stand der Dinge haben, scheint uns eine solche Berichterstattung notwendig zu sein.

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

a) Berichterstattung an den Kantonsrat

Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat im Rahmen des Geschäftsberichtes jedes Jahr Bericht über seine Tätigkeit. Im Geschäftsbericht 1994 war erstmals von der 5. Bauetappe die Rede (Direktion der Volkswirtschaft, XI Flughafendirektion, G Flughafenplanung), die damals allerdings noch am Anfang stand (die Kreditvorlage war eben erst ausgearbeitet und dem Kantonsrat unterbreitet worden). Im Geschäftsbericht 1995 nahm die 5. Bauetappe eine halbe Seite ein, und im Geschäftsbericht 1996 wird diesem Thema mehr als eine Seite gewidmet. In Zukunft wird die bauliche Entwicklung der 5. Bauetappe, dem jeweiligen Stand der Arbeiten entsprechend, im regierungsrätlichen

Geschäftsbericht breiteren Raum einnehmen. Über die Entwicklung der Baukosten wird das Parlament inskünftig im Rahmen der Berichterstattung zum Globalbudget der Flughafendirektion ausführlich informiert. Den berechtigten Anliegen der Postulanten kann damit vollumfänglich entsprochen werden.

b) Information der Öffentlichkeit

Auch der Information der Öffentlichkeit schenkt der Flughafenhalter im eigenen Interesse grosse Aufmerksamkeit. Bereits heute werden Medien und Öffentlichkeit über den jeweils aktuellen Stand der 5. Bauetappe (so z.B. am 22. August 1995 anlässlich einer Informationsveranstaltung für Behördenvertreter und Medien über das beim Bund eingereichte Rahmenkonzessionsgesuch oder am 11. Februar und am 13. März 1997 im Rahmen von ausführlichen Pressemitteilungen über die vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement erteilte Rahmenkonzession bzw. über die Tragweite der darin enthaltenen Auflagen) orientiert. Die Öffentlichkeit soll mit zunehmendem Projektfortschritt noch vermehrt über die 5. Bauetappe informiert werden. Das von Volkswirtschafts- und Flughafendirektion mitherausgegebene Magazin «ZURICHairport» (erscheint viermal jährlich) wird inskünftig mindestens eine Seite pro Nummer dem Flughafenausbau widmen. Im übrigen ist ein flughafenpartner-übergreifendes Informationskonzept, welches sicherstellen soll, dass die breite Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger, Städte und Gemeinden, Parteien, Verbände usw.) über den jeweils aktuellen Stand der 5. Bauetappe auf dem Laufenden ist, im Aufbau. Als mögliche Informationsmittel stehen nebst Pressemitteilungen und Pressekonferenzen zusätzlich öffentliche Informationsanlässe, Informationsbroschüren, Baubesichtigungsrundfahrten und andere mehr zur Diskussion.

Parlament und Öffentlichkeit werden bereits heute, in Zukunft aber noch vermehrt, über die baulichen und finanziellen Aspekte der 5. Bauetappe informiert. Der Stossrichtung des Postulats wird damit in vollem Masse Rechnung getragen. Eine weitere, institutionalisierte Berichterstattung würde zu einer unnötigen Doppelspurigkeit führen. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat deshalb, das Postulat nicht zu überweisen.

Regula Götsch Neukom (SP, Kloten): Der Regierungsrat schreibt in seiner Stellungnahme, dass er die gewünschten Berichte sowieso liefern

werde und es nur zu Doppelspurigkeiten führen würde, sollte das Postulat überwiesen werden. Das ist eine Praxisänderung; bisher war es nämlich so, dass der Regierungsrat Vorstösse in der Regel übernimmt, deren Anliegen er sowieso zu erfüllen gedenkt. Es ist ja auch schön, dass der Regierungsrat sowieso alles machen will, was wir mit diesem Vorstoss verlangen. Vom angekündigten geplanten Informationskonzept bisher fehlt meines Wissens allerdings jede Spur.

Wenn der Regierungsrat sowieso alles machen will, kann doch dieses Postulat gefahrlos überwiesen werden. Wir werden dann bei der Berichterstattung zur Rechnung, über die Globalbudgets und im Geschäftsbericht sehen, ob diese Berichte wirklich so umfassend sind, wie wir sie uns vorstellen. Dann kann das Postulat meinetwegen mit dem Geschäftsbericht abgeschrieben werden. Wenn wir es jetzt nicht überweisen, warten wir auf die Berichte, stellen dann vielleicht fest, dass sie nicht so ausgefallen sind, wie wir das gewollt haben, reichen das Ganze nochmals ein und können dann noch einmal darüber diskutieren. Das finde ich nicht effizient. Peter Reinhard, der ja ein Obereffizienter ist, hat mich beauftragt, Ihnen auch im Namen der EVP zu beantragen, das Postulat zu überweisen.

Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen): Ich bitte Sie natürlich, das Postulat zu überweisen. Die Antwort der Regierung hat mich in meiner Auffassung bestärkt, dass eine klare und unmissverständliche Informationspolitik notwendig ist. Worum handelt es sich? Wir haben immerhin ein 2-Milliarden-Projekt mit verschiedenen Partnern und es wird tatsächlich laufend informiert. Ich stelle fest, dass die Swissair über ihre Zukunftspläne durch ihren ersten Sprecher, Philipp Bruggisser, informiert. Dieser bringt aber auch unmissverständlich seinen Sparwillen oder sogar Sparzwang zum Ausdruck, was durchaus Auswirkungen auf die 5. Etappe haben kann. Ich stelle fest, dass die FIG, das heisst der Baukommissionspräsident, Alt-Kantonsrat Eduard Wita, ebenfalls orientiert. Er sagt, dass einerseits ohne raschen Bundesgerichtsentscheid ein Baustopp drohe, dass andererseits noch zahlreiche Detailfragen zu beantworten seien und dass zudem die Anforderungsansprüche der einzelnen Flughafenpartner komplex und die Abhängigkeiten sehr verzahnt seien. Was heisst diese verklausulierte Aussage?

Dann kommen wir zur Integration des öffentlichen Verkehrs; der ZVV hat das nun an die Verkehrsbetriebe Glattal delegiert. Ich bin überzeugt, dass nächstens ein Sprecher auftreten wird, der über diese Belange

orientieren wird. Das Tiefbauamt orientiert, Hans Peter Staffelbach von der Flughafendirektion orientiert und wir haben auch Damen aus dem Rat, die der Presse in Interviews Informationen bekanntgeben, die sie über Anfragen erhalten haben. Vom Partner SBB habe ich noch wenig gehört. Schliesslich orientiert der Regierungsrat im Rahmen des Geschäftsberichts; 1995 auf einer halben Seite, 1996 bereits mit 100 Prozent mehr, nämlich auf einer ganzen Seite. Da darf ich immerhin feststellen, dass diese Informationen im besten Fall 6 Monate, im schlechtesten Fall 18 Monate alt sind.

In diesem Zusammenhang stellen sich doch ganz zentrale Fragen: Wer hat die Übersicht über das Geschehen in konzeptioneller, organisatorischer und finanzieller Hinsicht? Wer spricht und trägt die Verantwortung für das ganze Projekt? Wer koordiniert und wer entscheidet? Wer ist der Ansprechpartner? Wer ist Mister oder Missis Airport? Erwartet werden nicht Teilberichte über Teilaspekte, sondern Gesamtberichte, die die generelle Beurteilung des Projekts und seiner Realisierung zulassen.

Als Präsident der vorberatenden Kommission für die 5. Bauetappe wurde ich orientiert, dass die Projektgestaltung und die Kosten nicht ausgefeilt wurden, weil eigentliche Bauprojekte fehlten; der Aufwand zur Ausarbeitung ohne die Zustimmung des Volkes wäre viel zu hoch gewesen. Diese Ausgaben sollten erst nach einem positiven Referendum getätigt werden. Man nahm dabei in Kauf, dass bei der Detailbearbeitung noch Probleme auftauchen können, dass massgebliche Veränderungen möglich wären. Wenn dem so wäre, müsste darüber berichtet werden; oder wenn nicht, wäre zu bestätigen, dass alles genau gemäss Fahrplan und Programm abläuft. Es ist festzustellen, dass in der Zwischenzeit bereits einige Randbedingungen geändert haben, die wiederum Auswirkungen auf das Gesamtprojekt haben können.

Als Postulant erwarte ich kein Konzept, keine Baubesichtigungsrundfahrt und schön bebilderte Informationsbroschüren oder zukünftig gar zwei Seiten im Geschäftsbericht. Ich erwarte einen knapp formulierten – gestatten Sie mir das neudeutsche Wort – Progressreport, der einerseits orientiert und andererseits auch den Fortgang des Projekts beurteilt und zwar aus der Sicht des verantwortlichen Konzessionärs als Oberaufsicht über das ganze Projekt. Wenn diese Aufgabe ernst genommen wird, entstehen keine Doppelspurigkeiten; solche Rapporte sind übrigens in der Privatwirtschaft gang und gäbe und selbstverständlich.

Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen. Den Regierungsrat bitte ich selbstverständlich, die Sache nicht ad acta zu legen, bis das Bauvorhaben erledigt ist, sondern sie tatsächlich ernst zu nehmen und sofort in diesem Sinne zu orientieren.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Mit dem vorliegenden Postulat wird der Regierungsrat aufgefordert, jährlich über den Baufortschritt und die Entwicklung der Baukosten der 5. Bauetappe am Flughafen Bericht zu erstatten. Nur schon die Höhe der vorgesehenen Investitionen, zusammen mit den Flughafenpartnern rund zwei Milliarden Franken, würden einen solchen Bericht rechtfertigen. In Anbetracht des desolaten Zustands des Staatshaushalts ist ein jährlicher Bericht nötig. Zur Höhe der Investitionen und der Lage der Staatsfinanzen kommen nun noch einige Unbekannte und Unsicherheiten hinzu:

Erstens, die stattfindende Liberalisierung im Luftverkehr. Wird die Swissair in ihrer heutigen Form noch existieren? Werden künftig wirklich so grosse Kapazitäten in Zürich benötigt?

Zweitens, die Entwicklung der Gebühren im Luftverkehr. Werden die Passagier- und Landegebühren wirklich wieder so angehoben werden können, wie es für die Finanzierung der 5. Bauetappe nötig wäre?

Drittens: Welche Auflagen wird das Bundesgericht der Rahmenkonzession erteilen? Wie hoch werden die allenfalls daraus resultierenden Kosten sein?

Viertens: Wie hoch werden die effektiven Kosten für die notwendigen Schallschutzmassnahmen an Gebäuden sein?

Fünftens: Ergeben sich mögliche Kosten aus Enteignungsverfahren aufgrund von Klagen von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern fluglärm betroffener Liegenschaften? Wie hoch werden diese Kosten sein?

Diese real existierenden Unbekannten und Unsicherheiten machen den geforderten Bericht zwingend notwendig. Dabei sind die ökologischen Folgen des Ausbaus nicht berücksichtigt. In der Vorlage der 5. Bauetappe wurde aber versprochen, dass die Umweltbelastungen nicht weiter zunehmen werden. Es wäre also durchaus angebracht, in einem jährlichen Bericht auch auf Umweltaspekte einzugehen und die Belastungen sowie die tatsächliche Wirkung der erfolgten Massnahmen aufzuzeigen.

Aufgrund der Höhe der bewilligten Investitionen, der bestehenden Unsicherheiten und dem daraus resultierenden finanziellen und ökologischen Risiko, das zum grossen Teil der Staat, die Anwohnerinnen und Anwohner und die Umwelt trägt, ist der geforderte jährliche Bericht zwingend nötig. Ich bitte Sie im Namen der Grünen Fraktion, das Postulat zu überweisen.

Lukas Briner (FDP, Uster): Es kommt selten vor, dass ich einen anderen Standpunkt vertreten muss als mein geschätzter Fraktionskollege Peter Niederhauser. Er hat fast immer recht; diesmal aber hat mich die Fraktion beauftragt, Ihnen bekanntzugeben, dass die FDP Sie mit grosser Mehrheit bittet, dieses Postulat nicht zu überweisen. Wir sind selbstverständlich mit Peter Niederhauser der Meinung, dass es hier um ein ausserordentlich wichtiges Projekt geht, über das zweifellos auch Bericht erstattet werden muss. Nur zweifeln wir daran, dass die geforderte jährliche Berichterstattung etwas Sinnvolles ist. Nur einmal im Jahr über dieses Projekt Bericht zu erstatten, wäre ganz sicher zu wenig; zusätzlich zu allem, was geschildert wurde – von den Hochglanzbroschüren über die Besichtigungsfahrten zum Geschäftsbericht – wäre es zu viel. Eine solche Berichterstattung, die immer mit einigem Aufwand und mit Kosten verbunden ist, brauchen wir nicht. Vor allem ist ja ein gemeinsames Informationskonzept in Bearbeitung, das nicht dem üblichen parlamentarischen Tramp mit Jahresberichten geopfert werden darf.

Von den Postulanten wurde im übrigen auch nicht die von Peter Niederhauser beschworene Misswahl verlangt, sondern ein Bericht. Unsere Freunde von der Presse – von jener im Druck und von jener mit Sendungsbewusstsein – werden dafür sorgen, dass der Regierung, den Flughafenverantwortlichen und allen Beteiligten sämtliche nur denkbaren Informationen jederzeit und immerzu aus der Nase gezogen werden; ganz anders, als es bei der Privatwirtschaft der Fall ist.

Wir bitten Sie, auf diese überflüssige Übung zu verzichten und das Postulat nicht zu überweisen.

Bruno Zuppiger (SVP, Hinwil): Auch die SVP ist gegen die Überweisung dieses Postulats. Wenn verschiedene Partner zusammen an einem Werk arbeiten, ist es ja klar, dass sie vielleicht da und dort aufgrund aktueller Analysen ihrer speziellen Situation unterschiedliche Ansichten haben. So ist es nicht erstaunlich, dass die Swissair über die Zukunft

nachdenkt, die FIG, vielleicht auch noch andere aber auch diejenigen, die den Flughafen überhaupt nicht ausbauen möchten und laufend am Überlegen sind, wie sie dies noch verhindern könnten.

Wir haben eine klar definierte Projektorganisation, über die alles läuft, was zu dieser 5. Ausbautetappe entschieden wird; darüber wird auch informiert. Wenn Änderungen kommen, die in der Projektorganisation klar entschieden werden, müssen diese aufgezeigt werden, nicht nur der Öffentlichkeit, sondern auch dem Kantonsrat. Die SVP ist der Ansicht, dass dies genügt. Alle Mutmassungen rundherum gehören nicht unbedingt ins Informationskonzept der Projektorganisation. Wir sind der Meinung, dass es genügt, wenn wir das Info-Konzept, das der Volkswirtschaftsdirektor nachher wahrscheinlich noch erläutern wird, wenn alles ordentlich läuft, im Geschäftsbericht der Regierung zur Kenntnis nehmen können.

Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich): Ich verstehe, dass man bei einem solchen 2-Milliarden-Projekt ein Informationsbedürfnis hat und sicherstellen möchte, dass dieses Projekt reibungslos abläuft. Ich bin aber davon überzeugt, dass wir mit dem regierungsrätlichen Geschäftsbericht, dem Globalbudget der Flughafendirektion und dem Magazin Airport Instrumente haben, mit denen wir uns informieren können. Wir sprechen immer davon, die Verwaltungsstrukturen vereinfachen zu wollen. Ich frage mich, ob wir hier zusätzliche Mittel und Wege aufbauen müssen, wenn schon gewisse bestehen. Damit würden wir die Verwaltung wieder aufblähen. Die Fragen, die Barbara Hunziker gestellt hat, haben nicht direkt mit dem Bauverlauf zu tun. Solche Fragen kann man in einer Anfrage stellen. Ich bin davon überzeugt, dass selbstverständlich ein Projektcontrolling besteht. Es ist sicher nicht die Meinung, dieses Controlling durch die verlangten Berichte zu ersetzen. Im Moment sehen wir hier keinen Handlungszwang.

Die CVP wird dieses Postulat nicht unterstützen.

Regierungsrat Ernst Homberger: Ich muss eigentlich gar nicht mehr so viel beifügen; im Prinzip ist alles gesagt worden. Die Problematik besteht darin, dass wir jetzt vier verschiedene Probleme am Flughafen miteinander vermischen. Das eine ist die Entwicklung des Luftverkehrs als Folge der Deregulierung und der wirtschaftlichen Entwicklung, das zweite ist die 5. Ausbautetappe, das dritte ist das *wif!*-Projekt Verselbstständigung und das vierte sind die Schallschutzmassnahmen. Die

Schallschutzmassnahmen haben mit der 5. Ausbautappe direkt nichts zu tun. Der Bundesrat hat in der Konzession provisorische Werte eingegeben, die uns verpflichten, mit der Baukonzession auch Wege aufzuzeigen, wie wir diese Lärmgesetzgebung einzuhalten gedenken. Die Baukonzession dürfen wir aber erst dann einreichen, wenn das Bundesgericht endlich gnädigst über die Rahmenkonzession entschieden hat. Die Schallschutzmassnahmen am Flughafen kommen so oder so auf uns zu – 5. Ausbautappe hin oder her.

Worüber wollen wir Sie jetzt informieren? Wir sind blockiert durch die Beschwerden am Bundesgericht. Die nachfolgenden Baukonzessionen sind so weit vorbereitet, wie wir dies publiziert haben. Wir sind gewitzigt genug, jetzt nicht wieder etwas zu publizieren, das dem heutigen Stand entspricht. Wenn dann aber das Bundesgericht aufgrund dieser Beschwerden noch allfällige Auflagen macht und wir wieder korrigieren müssen, wird uns wieder vorgeworfen, wir hätten die Bevölkerung angelogen. Wir gehen darum eher pragmatisch vor und erstatten dem Parlament im Globalbudget Bericht. Dort können Sie die Parameter selbstverständlich sehen und hinterfragen. Wir erstatten auch in den einzelnen Zeitschriften Bericht.

Dass die Flughafenpartner unabhängige Gesellschaften sind und eine FIG als börsenkotierte Gesellschaft einen gewissen Erklärungsbedarf in ihrem Geschäft haben, ist selbstverständlich. Dass die Swissair als private Gesellschaft ihre Vorstellungen auf den Tisch legen kann, dürfte ebenfalls selbstverständlich sein. Es kann auch passieren, dass sich diese Vorstellungen nicht immer mit den unseren decken. Der Flughafenausschuss koordiniert diese Angelegenheiten. Ich möchte noch einmal betonen, dass die Entwicklung des Luftverkehrs, mit der wir konfrontiert sind, keinen Zusammenhang mit der 5. Ausbautappe hat. Wir haben in der Konzession die Auflage, alle immatrikulierten Flugzeuge starten und landen zu lassen. Mit der 5. Ausbautappe wollen wir nur die Verhältnisse an unserem Flughafen an die Entwicklung des Luftverkehrs anpassen.

Ihr Anliegen nach Information bestreiten wir ja gar nicht. Wir sind bereit, auch die Öffentlichkeit so gut wie möglich zu informieren. Wir haben ein Interesse daran, dass Vertrauen in die Flughafenangelegenheit gesetzt wird. Wenn aber nichts läuft, weil wir blockiert sind, können wir im Moment auch nicht sehr viel publizieren und mitteilen. Es wäre elegant, wenn die Einsprachen am Bundesgericht zurückgezogen würden, damit wir den Kredit für die Informationen freigeben und mit den Arbeiten beginnen könnten.

11692

Ich bitte Sie, das Postulat nicht zu überweisen.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 65 : 60 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsident Roland Brunner: Traktandum 15 mussten wir absetzen, weil die Motionärin Astrid Kugler entschuldigt abwesend ist.

Erklärung der Grünen Fraktion

Heidi Müller (Grüne, Schlieren) gibt folgende Erklärung ab: Wie der Presse entnommen werden konnte, hat der Bundesrat mit der Änderung der Signalisationsverordnung die Anordnung von Temporeduktionen erleichtert. Neu sind tiefere Tempolimiten möglich, ohne dass zuerst eine erhebliche Verminderung der Umweltbelastung nachgewiesen werden muss. Mit der neuen Verordnung des Bundesrates müsste der Entscheid bezüglich der beantragten Temporeduktionen auf der Autobahn Luzern heute positiv ausfallen.

Wir Grünen begrüssen diese Verordnungsänderung. Wir fordern den Regierungsrat auf, sich nun mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen, dass hängige Verfahren wie zum Beispiel Winterthur und Zürich-Nord gemäss dieser Verordnungsänderung beurteilt und nicht länger durch Rekurse blockiert werden. Im weiteren erwarten wir, dass gemäss LRV und Lärmschutzverordnung für Sanierungsgebiete, wie zum Beispiel das Limmattal, Tempolimiten auf National- und Staatstrassen geprüft und angeordnet werden.

16. Massnahmen gegen die hohe Arbeitslosigkeit im Kanton Zürich

Motion Peter Grau (SD, Zürich) und Hans Rudolf Metz (SD, Regensdorf) vom 7. April 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 113/1997, RRB-Nr. 1481/9. Juli 1997 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Peter Grau (SD, Zürich) und *Hans Rudolf Metz (SD, Regensdorf)* haben am 7. April 1997 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird ersucht, zusammen mit dem Bund im Sinne von Notmassnahmen Gesetzesänderungen vorzunehmen, wonach der Familiennachzug bei Ausländern bis auf weiteres zu unterbrechen sei. Weiter dürfen neue Wohnsitz- und Arbeitsbewilligungen an Ausländer nur dann erteilt werden, wenn kein Schweizer oder niedergelassener Ausländer für eine offene Stelle gefunden oder umgeschult werden kann. Für Asylgesuchsteller, Flüchtlinge und vorläufig aufgenommene Personen soll bis auf weiteres eine Arbeitsaufnahme nicht mehr möglich sein.

Begründung:

Täglich hören wir von Entlassungen, Kurzarbeit, Betriebsschliessungen und Auslagerung von Produktionsstätten ins Ausland. Lehrstellen sind rar geworden, und neue Arbeitsplätze fehlen. Dass hier etwas unternommen werden muss, um den Zuzug von neuen Arbeitskräften aus dem Ausland zu unterbinden, sollte eigentlich selbstverständlich sein. Allein im Kanton Zürich sind über 36'000 Menschen ohne Arbeit. Erschreckend hoch ist der Anteil von arbeitslosen Ausländern, zurzeit etwa 50 Prozent. Bei der anhaltenden Rezession ist es erste Priorität, den Schweizern und niedergelassenen Ausländern einen Arbeitsplatz zu sichern.

Der Bundesrat und die Regierung scheinen vom Problem des Familiennachzuges von Ausländern, von arbeitssuchenden Asylanten, Flüchtlingen und vorläufig Aufgenommenen auf den hiesigen Arbeitsmarkt nicht sonderlich beeindruckt zu sein. Sie nehmen die Lage nicht ernst genug und sind demzufolge nicht bereit, entsprechende Massnahmen zur Stabilisierung der ausländischen Wohn- und Arbeitsbevölkerung und zur Entlastung auf dem Arbeitsmarkt zu treffen.

Die Arbeitslosenkassen sind leer. Sozialeinrichtungen, AHV/IV und das Gesundheitswesen leiden an chronischen Defiziten. Allein mit den neuen Arbeitsvermittlungszentren und Weiterbildungskursen kann die Lage auf dem Arbeitsmarkt nicht entschärft werden. Bundesrat und Regierung müssen einsehen, dass bei der Wohn- und Arbeitsbewilligungserteilung und beim Familiennachzug für Ausländer angesetzt werden muss. Schweizer und niedergelassene Ausländer müssen auf dem Arbeitsmarkt zuerst berücksichtigt werden.

Die Schweiz mit dem höchsten Ausländeranteil in Europa muss sich nicht schämen, jetzt die Schraube fester anzuziehen. Alle Länder rund um die Schweiz tun dasselbe.

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

Nach Art. 69^{ter} der Bundesverfassung ist die Rechtsetzung im Ausländerbereich Bundessache. Die kantonale Rechtsetzungsbefugnis beschränkt sich auf die formellen Bereiche Zuständigkeit und Verfahren, wo das Bundesrecht einen entsprechenden Spielraum offenlässt. Mit dem vorliegenden Begehren wird der Regierungsrat ersucht, zusammen mit dem Bund im Ausländerrecht materielle Gesetzesänderungen vorzunehmen und damit in einem Bereich zu legiferieren, welcher ausserhalb der erwähnten kantonalen Zuständigkeit liegt. So wenig der Regierungsrat im formellen Sinne legiferieren kann, da für Rechtsetzung auf Gesetzesstufe Kantonsrat und Volk zuständig sind, so wenig ist er in der Lage, die Bundesbehörden verbindlich zu einer entsprechenden Gesetzgebungstätigkeit zu veranlassen. Das Begehren ist daher nicht motionsfähig im Sinne von § 14 des Kantonsratsgesetzes.

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

Peter Grau (SD, Zürich): Laut Bundesrat Moritz Leuenberger soll in der Schweiz die Vollbeschäftigung angestrebt werden; dies war letzte Woche den Medien zu entnehmen. Schön wäre das – ein edler Gedanke. Leider wird von der selben Partei alles unternommen, dieses Ziel nicht zu erreichen; ich erinnere an den freien Personenverkehr mit der EU. Wir haben in der Schweiz ein grosses Problem: Die Vergabe von immer mehr Wohn- und Arbeitsbewilligungen, der übertriebene und überbordende Familiennachzug, die zunehmende Asylbewegung. Dies alles bringt unseren Arbeitsmarkt durcheinander. Wir alle wissen es – wenige tun etwas dagegen.

Wir können es drehen und wenden wie wir wollen; die hohe Arbeitslosigkeit in der Schweiz wird uns erhalten bleiben. Wir werden mit einer hohen Sockelarbeitslosigkeit leben müssen. Nehmen wir dies und die Worte von Bundesrat Moritz Leuenberger als Grundlage, müssen wir uns fragen, was für Massnahmen wir jetzt und in Zukunft ergreifen, um die Arbeitslosigkeit nicht weiter ansteigen zu lassen, geschweige denn Arbeit für alle zu schaffen. Es sind mehrere Faktoren, welche die

kühnen Ziele vereiteln, vorläufig wenigstens. Auf der einen Seite kann das Konzept um die Arbeitslosenversicherung und die Art und Weise der Vermittlung von Arbeitslosen ohne Übertreibung als gescheitert betrachtet werden. Hohe Defizite der Arbeitslosenkasse, harzige Administration. Mittelfristig muss ein neues Gesetz geschaffen werden, ebenso eine neue Form der Versicherung, welche Gewähr auf Bezahlbarkeit und Schutz der Schweizer Bürger und der niedergelassenen Ausländer bietet.

Sollte die Motion überwiesen werden, erwarten wir Schweizer Demokraten vom Regierungsrat die Bereitschaft, Massnahmen zu ergreifen, um Arbeits- und Aufenthaltsbewilligungen für Ausländer der Kategorien Grenzgänger, Kurzaufenthalter, Saisoniers und Jahresaufenthalter mit äusserster Zurückhaltung auszustellen. Dies wäre ohne grosse Gesetzesänderung möglich. Gleichzeitig sind Vorkehrungen zu treffen, welche den kontingentfreien und den regulären Familiennachzug für Ausländer vorläufig stoppen. Für uns Schweizer Demokraten sind die genannten Gründe ein Teil der Ursache für die heutige übermässig hohe Arbeitslosigkeit. Die Stabilisierung der ausländischen Wohn- und Arbeitsbevölkerung ist ein altes Versprechen des Bundesrates, das nie eingelöst wurde. Im Gegenteil: Es wird nach den neuesten Vorhaben des freien Personenverkehrs mit der EU weiter beiseite geschoben.

Nahezu 180'000 Personen, das sind 4,9 Prozent, sind in der Schweiz ohne Arbeit, davon sind 50'000 bis 60'000 Langzeitarbeitslose. Nicht eingerechnet sind die Ausgesteuerten, welche in der Statistik der Arbeitslosen gar nicht mehr aufgezählt werden. Im Kanton Zürich sind mittlerweile ungefähr 38'000 Menschen ohne Arbeit, bei den Langzeitarbeitslosen und Ausgesteuerten verlaufen die kantonalen Prozentzahlen parallel zu den schweizerischen. Sehr beunruhigend ist zum Beispiel die Lage in der Stadt Zürich, in der etwa 14'000 Menschen ohne Arbeit sind, davon ein Drittel Langzeitarbeitslose. Bei den Ausgesteuerten in der Stadt Zürich rechnet man offiziell mit 5000 Personen, wobei in dieser Kategorie gar nicht mehr alle Personen gemeldet sind; eine hohe Dunkelziffer wird angenommen.

Der Anteil arbeitsloser Ausländer bewegt sich zur Zeit bei ungefähr 50 Prozent. Von den arbeitslosen Ausländern – und das lässt aufhorchen – sind rund 65 Prozent Niedergelassene, das heisst, sie haben den Status, der sie den Schweizern gleichstellt und zum Verbleiben in unserem Land berechtigt. Eine Nichterneuerung der Niederlassung ist ohne zwingenden Grund nicht möglich. 1997 wurde an über 9300 Ausländer eine Niederlassungsbewilligung erteilt. Gesamthaft sind 1997 im

Kanton Zürich 184'000 niedergelassene Ausländer anwesend. Weiter sind 1997 rund 2500 Jugendliche im Alter bis 18 Jahre im kontingentfreien Familiennachzug in den Kanton Zürich eingewandert, jene Kategorie also, welche die Volksschule, den Lehrstellenmarkt und später auch den Arbeitsmarkt zusätzlich belastet. Gesamthaft wanderten über 4200 Personen im Familiennachzug in unseren Kanton ein.

Ebenfalls 1997 wurden dem Kanton Zürich durch den Bund 4000 neue Asylsuchende zugewiesen, was eine Zunahme von 30 Prozent bedeutet. Auch wenn Asylgesuche negativ entschieden werden, wird ein Grossteil dieser Menschen im Kanton Zürich verbleiben und die Möglichkeit nutzen, die Familie nachkommen zu lassen. Jedes Jahr kommen so x Zehntausende Neueinwanderer, Asylsuchende, Flüchtlinge, Familiennachzug und Neubewilligungen in die Schweiz, Menschen, die teilweise keine Schulbildung und Berufslehre haben und von vornherein auf dem hiesigen Arbeitsmarkt keine Chance auf eine Stelle haben. Das können wir uns schlichtweg so nicht mehr leisten, wenn wir für Schweizerinnen und Schweizer und niedergelassene Ausländerinnen und Ausländer genug Arbeitsplätze zur Verfügung stellen wollen. Schon heute bezahlen wir in der Schweiz 1,6 Milliarden Franken Arbeitslosengelder an Ausländer aus, Infrastrukturen wie zum Beispiel Schulen nicht eingerechnet. Es kommt doch einem Fass ohne Boden gleich und macht wenig Sinn, millionenschwere Stützprojekte für Arbeitslose zu lancieren und gleichzeitig neue Arbeitsbewilligungen auszustellen. Ebenso ergibt es keinen Sinn, bestehende Arbeitsbewilligungen von arbeitslosen Ausländern zu erneuern, nur damit sie hier stempeln.

Dieses Trichterkonzept muss verschwinden; das ist das Anliegen der vorliegenden Motion. Die Möglichkeiten, etwas zu tun, sind da. Jetzt muss gehandelt werden. Wir haben in der Schweiz das Instrument der Kontingente für Ausländer, um regulierend in den Arbeitsmarkt einzugreifen. Es braucht für diese Regelung keine Gesetzesänderung. Der Kanton schöpft die vom Bund jährlich zugewiesenen Kontingente für Ausländer nicht mehr aus. Er beruft sich auf die hohen Arbeitslosenzahlen und erteilt vorübergehend nur noch in Ausnahmefällen Bewilligungen. Bei einer Erneuerung einer bestehenden Bewilligung prüfen die zuständigen Stellen genau, ob beim Arbeitsamt gemeldete Arbeitslose die Stelle übernehmen können; so verlangt es auch das ANAG. Bestehende Bewilligungen von nicht Niedergelassenen sollen nicht erneuert werden, wenn kein Arbeitsplatz nachgewiesen werden kann. Die Klage von Industrie und Wirtschaft, es fehle an Spezialisten und Fachkräften, kann so nicht mehr akzeptiert werden. Mittlerweile teuer

gewordene Schweizer und niedergelassene ausländische Fachkräfte werden auf die Strasse gestellt und frei gewordene Stellen mit billigen neuen Ausländern aufgefüllt.

Wir Schweizer Demokraten verlangen ganz klar, dass zuerst den hier gemeldeten Arbeitslosen geholfen wird, bevor Bewilligungen an Ausländer ausgestellt werden. Wir sind der Meinung, dass die Überweisung dieser Motion an den Regierungsrat aufgrund von diesen Fakten und Argumenten Sinn macht.

Dorothee Fierz (FDP, Egg): Ich muss ganz ehrlich eingestehen, dass mir im Moment die Worte fehlen, jetzt auf das Votum von Peter Grau einzugehen. Er hat zwar in grosser Fleissarbeit Statistiken zusammengetragen; seine Interpretation ist aber einfach falsch. Er hat Kraut und Rüben, beziehungsweise kantonale Kompetenz mit eidgenössischer vermischt und glaubt, auf dieser Rechtsgrundlage könnten wir legisfrieren. Die FDP-Fraktion wird Ihrer Motion nicht zustimmen, denn wir sind ganz klar nicht legitimiert, im Ausländerrecht zu legisfrieren.

Sie haben ein derartiges Durcheinander gemacht; Sie sprechen in einem Satz von Asylbewerbern und dann von Flüchtlingen. Sie wissen offenbar nicht, dass es anerkannte Flüchtlinge gibt, die in der Schweiz ein zeitlich unbegrenztes Aufenthaltsrecht haben. Wenn wir Menschen in der Schweiz einen Aufenthaltsstatus als Flüchtlinge gegeben haben, dann spricht erstens nichts dagegen, dass sie die Familie nachziehen – das ist ein Menschenrecht –, und zweitens, dass sie eine Arbeitsbewilligung erhalten. Was wollen Sie mit diesen Menschen tun, die ein langes Aufenthaltsrecht haben und keine Arbeitsbewilligung?

Wenn ich Ihre Argumentation genau lese, möchten Sie auch gerne, dass das Ausstellen von Aufenthaltsbewilligungen in gewissen Gemeinden verweigert wird. Wie stellen Sie sich das vor? Das Aufenthaltsrecht ist frei; man kann die Wohnsitznahme im Kanton je nach Status selber wählen. Sie meinen, eine Einwohnerkontrolle könne einfach eine Anmeldung verweigern. Das geht juristisch nicht. Wenn Sie das ANAG genau studieren, dann wissen Sie, wo die Kompetenz auf Bundesebene liegt und wo wir auf kantonaler Ebene einen Spielraum haben.

Zum Schluss noch ein Wort zu Ihrer Kritik zum revidierten AVIG: Es ist viel zu früh, die Arbeitslosenversicherungsgesetzgebung derart zu verurteilen, wie Sie das vorhin getan haben. Die Massnahmen haben nicht versagt; es ist viel zu früh, heute eine Bilanz ziehen zu wollen.

Die Aussage, die Ausländer brächten den Schweizer Arbeitsmarkt vollends durcheinander, finde ich fatal.

Ich bitte Sie im Namen der FDP-Fraktion, diese Motion nicht zu überweisen.

Silvia Kamm (Grüne, Bonstetten): Zuerst möchte ich Dorothee Fierz für ihr engagiertes Votum danken, das mich sehr gefreut hat. Die vorliegende Motion hat für mich etwas Schlechtes und etwas Gutes.

Zuerst das Schlechte: Sie ist total menschenverachtend, beschämend und reichlich dumm. Bei den Schweizer Demokraten scheint der rote Pass noch immer das einzig wahre Kriterium für alles zu sein. Dass Ausländerinnen und Ausländer auch Menschen sind, und zwar absolut gleichwertige wie die Damen und Herren bei den Schweizer Demokraten das scheint partout nicht in ihre Köpfe zu wollen – von ihren Herzen wollen wir gar nicht reden.

Ausländerinnen und Ausländer sind Menschen und nicht bloss seelenlose Arbeitskräfte, mit denen man machen kann, was man will. Auch sie lieben ihre Kinder und wollen sie bei sich haben; auch sie wollen arbeiten und etwas Sinnvolles tun, anstatt herumzuhängen und sich vom Staat aushalten zu lassen, wie Sie das immer behaupten. Was wäre die Schweiz ohne die vielen Ausländerinnen und Ausländer, die hier seit Jahren für wenig Lohn die Drecksarbeit verrichten? Wer würde unseren Güsel holen, unsere Strassen und Bahnen bauen, in den Restaurants unsere dreckigen Teller abwaschen? Etwa Schweizerinnen und Schweizer? Für solche Löhne? Das glauben Sie ja selber nicht.

Nun aber zum Guten der Motion: Sie ist gar nicht motionsfähig, weil ihr Inhalt Bundessache ist. Darum bleibt das Ganze beschränkt auf den persönlichen Ärger und hat zum Glück keine gesetzgeberischen Konsequenzen.

Hans Rudolf Metz (SD, Regensdorf): Wir Schweizer Demokraten sind mit der Antwort der Regierung auf unsere Motion nicht zufrieden. Uns scheint, die Regierung habe kein Interesse, die hohe Arbeitslosigkeit im Kanton Zürich zu senken, seine Antwort wäre sonst sicher anders ausgefallen. Die Meldungen in den Zeitungen über Entlassungen, Kurzarbeit, Betriebsschliessungen oder Auslagerung der Produktionsstätten ins Ausland stören die Regierung angeblich nicht. Sie wäre sonst sicher bereit, diese Motion zu übernehmen.

Auch wir wissen, dass Artikel 69 der Bundesverfassung Sache des Bundes ist, wie alle anderen Artikel auch. Der Regierungsrat gibt aber zu, dass er die Bundesbehörde veranlassen könnte, in dieser Gesetzgebung aktiv zu werden. Er will es aber nicht. Das ist aus seiner Antwort zu lesen. Somit ziehen wir daraus folgende Schlüsse:

Erstens: Die Regierung will die Arbeitslosigkeit nicht senken.

Zweitens: Auch der Zuzug neuer Arbeitskräfte aus dem Ausland spielt ihr keine Rolle.

Drittens: Auch die verschiedenen leeren Kassen sind für die Regierung kein Thema.

Das sind Aussichten, die uns grosse Sorgen bereiten. Wir ersuchen Sie darum, diese Motion zu überweisen.

Thomas Müller (EVP, Stäfa): Die Motionäre fordern die Unterbrechung des Familiennachzugs als eine Massnahme gegen die hohe Arbeitslosigkeit. Sicher gehen Sie mit mir einig, dass die nachkommenden Familien in der überwiegenden Mehrheit Ehefrauen und minderjährige Kinder sind und dass die Frauen, ebenfalls in überwiegender Mehrheit, keiner Erwerbstätigkeit nachgehen werden. Sicher gehen Sie mit mir auch darin einig, dass die Kinder unseren Arbeitsmarkt in nächster Zukunft mit Sicherheit nicht belasten werden. Es ist natürlich richtig, dass grosse Bemühungen notwendig sind und unbedingt geleistet werden müssen, damit den jugendlichen Familiennachzüglern eine umfassende Integration ermöglicht werden kann. Selbst wenn Sie wider jeglicher arithmetischer Vernunft meine Einschätzung nicht teilen, können Sie auf jeden Fall nicht einfach übergeordnetes Recht so mir nichts dir nichts übergehen oder quasi per Notrecht ausser Kraft setzen. Glücklicherweise oder Gott sei Dank besteht laut europäischer Menschenrechtskonvention nach wie vor ein Schutz für das Familienleben. So viel zu Ihrem Ansinnen, den Familiennachzug zu unterbinden.

Sie fordern zudem, dass Arbeitsbewilligungen für Ausländer nur dann erteilt werden dürfen, wenn kein Schweizer oder kein niedergelassener Ausländer für die betreffende Stelle in Frage kommt. Hier rennen Sie mehr als nur offene Türen ein, entspricht doch Ihre Forderung ganz genau der heutigen Praxis des KIGA und der beiden Arbeitsämter in Zürich und Winterthur, die alles andere als large ist.

Sie sehen also, selbst wenn dieser Vorstoss motionsfähig wäre, gäbe es keinen Grund, ihn zu überweisen. Die EVP-Fraktion wird dies jedenfalls nicht tun.

Anna Guler (SP, Zürich): Auch mir fehlen beinahe die Worte. Sie haben wieder einmal einen Vorstoss eingereicht, Peter Grau, ohne nachzuschauen, was überhaupt alles geregelt ist. Sie haben weder das Asylgesetz noch das ANAG noch das AVIG angeschaut, obwohl Sie wissen, dass das auf eidgenössischer Ebene geregelt ist und wir dazu sehr wenig zu sagen haben. Wenn Sie fordern, dass Asylgesuchsteller, Flüchtlinge und vorläufig Aufgenommene keine Arbeit bekommen dürfen, werden Sie im nächsten Monat einen Vorstoss einreichen und sich darüber beklagen, dass diese Leute alle herumhängen und mit Kleinvergehen unsere Ruhe stören würden; Sie würden verlangen, dass wir dagegen etwas unternehmen müssen. Das wäre sicher nicht in Ihrem Sinn.

Wenn Sie sagen, Arbeitslosigkeit und Ausländerinnen und Ausländer hängen zusammen, sind Sie für mich auf dem falschen Weg. Sie sollten diesen Menschen nicht die Sündenbockrolle anhängen für die Rezession, in der wir stecken; da wären andere zu nennen. Auch Ihre Aussage, dass 50 Prozent der Stellensuchenden Ausländerinnen und Ausländer sind und unsere Kassen plündern, ist ungerecht. Auch diese Menschen haben Prämien bezahlt und haben ein Anrecht auf die Arbeitslosenversicherung.

Ich bin sehr froh, dass der Regierungsrat auch sagt, dass dieser Vorstoss nicht motionsfähig sei, weil diese Probleme auf einer anderen Ebene gelöst werden müssen. Ich bitte Sie, diese Motion nicht zu überweisen.

Lukas Briner (FDP, Uster): Aus Sicht der Wirtschaft muss ich doch noch einen Gedanken anfügen, obwohl es eigentlich müssig ist, diese Sache hier zu diskutieren, weil es um Bundesrecht geht.

Eine Aussage muss aber ganz deutlich korrigiert werden. Wir haben in letzter Zeit seitens der Wirtschaft und des Kantons sehr viel Geld ausgegeben für Studien, welche die Stärken und Schwächen unseres Wirtschaftsstandorts untersucht haben. Diese Studien und auch solche, die ausserhalb unseres Kantons entstanden sind, stellen übereinstimmend fest, dass die Erhältlichmachung von Arbeitsbewilligungen für hochqualifizierte Ausländer zu den Schwächen unseres Wirtschaftsstandorts gehört. Wir würden ein völlig falsches Signal setzen, wenn wir hier mit dem Abstimmungsresultat Sympathie für diesen Standpunkt bekunden würden. Es ist unserem Wirtschaftsförderer Jürg Niederbacher gelungen, interessante Firmen nach Zürich zu bekommen. Auch aus meiner täglichen Arbeit weiss ich, dass es immer wieder Leute gibt, die Zürich

als möglichen Standort evaluieren. Sie kommen natürlich nur nach Zürich, wenn sie eine gewisse Anzahl ausländischer Kaderleute mitbringen können, denn sie können nicht mit Schweizern hier etwas aufbauen. Auch wenn sie vielleicht mit der Zeit hundert, zweihundert oder mehr Schweizer beschäftigen, brauchen sie auch Arbeitskräfte ausländischer Herkunft. Diese kommen nur, wenn sie ihre Familie vom ersten Tag an mitbringen können; diese Bedingung können sie stellen. Mit anderen Worten: Wenn man das täte, was die Motionäre vorschlagen, würde man die Schaffung von Arbeitsplätzen verhindern und nicht die Arbeitslosigkeit senken.

Peter Grau (SD, Zürich): Ich möchte gleich mit Lukas Briner beginnen: Sie wissen ganz genau, dass die Sache mit den hochqualifizierten Fachkräften im Juli 1994 geregelt wurde; man hat da Spezialregelungen beschlossen, wenn jemand in der Schweiz Fachkräfte braucht. Ich bin im Allgemeinen mit den Voten, die hier gehalten worden sind, nicht einverstanden. Ich habe das auch so erwartet – aber Sie sehen das alle falsch. Sie wissen alle ganz genau, dass wir in diesem Land zu viele Personen haben, die nicht mehr in den Arbeitsprozess integriert werden können, sei das wegen fehlender Schulbildung oder mangelnder Berufserfahrung. Sie können schon sagen, das sei ein dummer Vorstoss; ich nehme das zur Kenntnis, vielleicht können Sie kein anderes Wort finden.

Die Fakten sind doch die, dass wir gerade jetzt wieder auf das schulende Lehrstellen suchen und nicht mehr finden. Auch die Regierung schreibt, dass es vor allem Menschen trifft, die nur einen schmalen Rucksack haben. Da gehören eben diese Kategorien auch dazu. Wenn Sie jetzt sagen, das sei alles Mumpiz und gegen das Gesetz, kann ich Ihnen auch nicht mehr helfen. Ich kann nur sagen, dass Sie die Rechnung dafür bezahlen werden müssen.

Zu den Bewilligungen: Wir haben nicht gesagt, dass wir Leute hinauswerfen, sondern nur, dass wir die Bewilligungen überprüfen und neue Bewilligungen vorläufig gar nicht mehr erstellen wollen. Es gibt keine Arbeitsplätze und plündern tun wir auch nicht. Um auf die Güselabfuhr zurückzukommen: Selbst wenn ich da arbeiten möchte – diese Posten sind ganz sicher fest in ausländischen Händen und werden es auch bleiben, weil die Löhne da extrem gut sind.

Anjuska Weil-Goldstein (FraP, Zürich): Ich habe mich zu Beginn dieser Nachmittagssitzung ein wenig geärgert, wie per Abstimmung die Diskussion über Interpellationen ausgehebelt wurde. Jetzt freue ich mich über die engagierten und sachkundigen Voten, die in diesem Ratsaal gefallen sind und möchte die Diskussion nicht unnötig verlängern. Auch wenn Peter Grau denkt, wir hätten alle unrecht und auch wenn ich vermute, dass Peter Grau und Hans Rudolf Metz die Motion vor allem für ihre Wählerschaft gemacht haben, gibt es nicht mehr beizufügen, als dass die abzulehnen ist.

Regierungsrat Ernst Homberger: Die Antwort des Regierungsrates auf diese Motion ist kurz und deutlich ausgefallen. Die Motionäre verlangen eine Gesetzesänderung in einem Bereich, in dem der Kanton gar nicht legislieren kann. Sie wissen das und könnten das Anliegen auf der richtigen Ebene einbringen, nämlich beim Bund. Warum wollen Sie denn den umständlichen Weg über die Regierung wählen? Peter Grau hat in seinem Votum zweimal erwähnt, es wäre gar keine Gesetzesänderung notwendig. Aber wozu denn um Gottes Willen reichen Sie eine Motion für eine Gesetzesänderung ein? Ich habe Mühe, das unter einen Hut zu bringen.

Bei der Zuteilung von Bewilligungen geht es um reine arbeitsmarktpolitischen; diese vermengen Sie mit der Ausländerpolitik, die Sie eigentlich im Visier hatten. Dazu bin ich als Volkswirtschaftsdirektor der falsche Ansprechpartner. Weil es aber um Arbeitsplätze geht, ist dieser Vorstoss bei uns gelandet. Die Volkswirtschaftsdirektion behandelt Bewilligungen sehr streng. Es gibt aber auch echte Probleme in der Wirtschaft, weil qualifizierte Spezialisten fehlen. In diesen Fällen sind wir mit Recht grosszügig; sonst wandern nämlich jene Firmen ab, die keine Spezialisten finden, mit allen Folgen, die daraus entstehen. Neue Firmen kommen deswegen vielleicht gar nicht erst auf die Idee, sich bei uns niederzulassen.

Ihre Behauptung, teure Schweizer würden gegen billige Ausländer ausgetauscht, möchte ich nicht im Raum stehen lassen, weil sie so nicht stimmt.

Ich bitte Sie, diese Motion nicht zu überweisen; der Vorstoss ist nicht motionsfähig.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 108 : 3 Stimmen, die Motion nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

17. Ständige Wirtschaftskommission

Motion Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich) und Peter Biemann (CVP, Zürich) vom 7. April 1997 (schriftlich begründet)
KR-Nr. 115/1997, RRB-Nr. 2332/28. Oktober 1997 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich) und Peter Biemann (CVP, Zürich) haben am 7. April 1997 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, die gesetzlichen Grundlagen zu erstellen, damit im Kanton Zürich eine ständige Wirtschaftskommission zur Lösung der anstehenden Wirtschaftsprobleme tätig werden kann.

Eine solche Wirtschaftskommission soll aus Vertretern und Vertreterinnen der Privatwirtschaft, der Arbeitnehmerseite und der kantonalen Politik zusammengesetzt sein. Ihre Aufgabe soll im wesentlichen der ständige Dialog zwischen den Interessensgruppierungen, die Beratung des Regierungsrates in Wirtschaftsfragen und die Umsetzung von Wirtschaftsangelegenheiten in Wirtschaftsvorstösse sein.

Begründung:

Der Kanton Zürich verliert je länger je mehr seine gute wirtschaftliche Positionierung. Die Bevölkerung bekommt zunehmend die daraus entstehenden Nachteile zu spüren, wie z.B. die steigende Arbeitslosigkeit oder die zunehmende Verschuldung des Staates. Den politischen Gremien ist es bis jetzt nicht gelungen, dieser Entwicklung Gegensteuer zu geben. Im Gegenteil, man kann sogar von einer Führungslosigkeit in der Wirtschaftspolitik sprechen. Um wieder eine erfolgreiche Wirtschaftspolitik betreiben zu können, braucht es die Zusammenarbeit aller Beteiligten. Daher ist eine ständige Wirtschaftskommission, die über die politischen Gremien hinaus geht, dringlichst einzusetzen. Der Nutzen aus deren Tätigkeit würde letztendlich der ganzen Zürcher Bevölkerung zugute kommen.

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

Die Erhaltung und Stärkung der globalen Wettbewerbsfähigkeit des Kantons Zürich als Wirtschaftsstandort ist für den Regierungsrat eine vorrangige Aufgabe. Die staatliche Einflussnahme hat sich auf die Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen zu konzentrieren, die ihrerseits im wesentlichen auf den gegebenen gesetzlichen Grundlagen auf eidgenössischer und kantonaler Ebene beruhen (Raumplanung, Umwelt, Steuern, Arbeit). Für die Wettbewerbsfähigkeit am Markt sind primär die Unternehmen selbst verantwortlich. Der Staat bestimmt aber mit seinem Handeln nicht unwesentlich mit, ob erfolgreiche unternehmerische Tätigkeit begünstigt oder eher behindert wird.

Der Wirtschaftsraum Zürich ist nach wie vor wettbewerbsfähig. Dies geht nicht nur aus der Wirtschaftsstudie des Regierungsrates und der ZKB hervor, sondern auch aus den seither veröffentlichten anderen Studien. Das World Economic Forum z.B. erhebt seit über zehn Jahren nach gleichbleibenden Beurteilungskriterien einen internationalen Quervergleich im Rahmen des World Competitiveness Report. Die Schweiz und damit ihr Wirtschaftszentrum Zürich sind im Report 1997 auf Platz sechs rangiert worden. Dennoch muss festgestellt werden, dass in den vergangenen Jahren das Zürcher Wirtschaftswachstum deutlich hinter demjenigen der OECD-Staaten zurücklag. Ob sich dies mit dem sich abzeichnenden wirtschaftlichen Aufschwung ändern wird, ist zu hoffen, kann aber erst in einigen Monaten statistisch ausgewertet werden.

Die Prioritäten der Zürcher Wirtschaftspolitik sind in den Legislaturschwerpunkten 1995–1999 festgelegt. Im Schwerpunkteprogramm zum Wirtschaftsstandort Zürich (Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zu den Postulaten KR-Nr. 330/1992, 125/1993, und 174/1995, Vorlage 3492) finden sich konkrete Einzelmassnahmen zu deren Umsetzung.

Das wirtschaftspolitische Schwergewicht liegt bei der Verbesserung der Rahmenbedingungen. Darüber hinaus wurde im Rahmen des Standortmarketings eine Anlaufstelle für Unternehmen in der Volkswirtschaftsdirektion geschaffen. Zahlreiche Firmen nehmen diese Dienstleistung bereits in Anspruch.

Die Volkswirtschaftsdirektion und die betreffenden Ämter pflegen den ständigen, problemlösungsbezogenen Dialog mit den Verantwortlichen der Wirtschaft, den Wirtschaftsverbänden und den Sozialpartnern. Mit solchen Kontakten ist gewährleistet, dass der ständige, breit angelegte Austausch über grundsätzliche Herausforderungen möglichst realitätsbezogen und auf die Bedürfnisse der Wirtschaft (Arbeitgeber und Arbeitnehmer) abgestimmt ist.

Für verschiedene Fachbereiche bestehen überdies bereits heute Kommissionen und Gremien, in denen der Meinungs- und Erfahrungsaustausch zwischen Behörden und Direktbetroffenen stattfindet und konkrete Sachprobleme gelöst werden. Solche sachbezogenen Kontakte erlauben eine wirkungsorientierte Zusammenarbeit aller massgeblichen Kräfte. Es besteht daher auf kantonaler Ebene kaum Bedarf zur Schaffung weiterer institutionalisierter Gremien. Die Umsetzung von Strategien und Massnahmen muss ohnehin im politischen Prozess geschehen, damit der entsprechende Rückhalt abgesichert ist.

Die Kommission zur Beratung der Vorlage 3492 kam anlässlich der Sitzung vom 1. November 1996 nach intensiver Diskussion betreffend der Bildung einer ständigen Kommission für Wirtschaftsfragen zum Schluss, dass ein Handlungsbedarf betreffend der Behandlung wirtschaftspolitischer Fragen besteht und ersuchte die Reformkommission des Kantonsrates um Prüfung von Möglichkeiten zu dessen Befriedigung. Dies schien der Kommission mehrheitlich der richtige Rahmen für die Abklärungen betreffend der Einsetzung einer ständigen Wirtschaftskommission zu sein. Gemäss Protokoll der Sitzung vom 7. Januar 1997 der Kommission «Wirtschaftsstandort» erhielt der Kommissionspräsident vom Präsidenten der Reformkommission die Zusicherung, dass zu diesem Thema Hearings durchgeführt würden. – Dieses koordinierte Vorgehen angesichts der angelaufenen Arbeiten zur Parlamentsreform kann als angemessen und zeitlich sinnvoll beurteilt werden. Vor Abschluss dieser umfassenden Reformbestrebungen sollte deshalb kein zusätzliches Gremium etabliert werden. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich): Wir haben heute bereits ein Traktandum mit dem Titel «Massnahmen gegen die Wirtschaftskrise» behandelt. Massnahmen kommen in einer Krise immer zu spät; das wissen wir alle. Man muss die Wirtschaft ständig fördern und auf Wirtschaftskrisen vorbereitet sein. Das gilt für alle – auch für den Staat. Was heisst

das? Wir müssen aktiv Rahmenbedingungen schaffen, innerhalb derer sich die Wirtschaft entwickeln kann. Ein Wort dazu ist Deregulieren. Es heisst aber auch, dass wir einen hohen Ausbildungsstand schaffen müssen, um konkurrenzfähige Fachfrauen und -männer für unsere Wirtschaft stellen zu können. Wir müssen Reserven für Investitions- und Förderungsmassnahmen schaffen und einen ständigen Dialog mit der Wirtschaft führen.

Genau das letztere möchte ich mit meiner Motion. Ich möchte, dass dieser ständige Dialog nicht nur von Regierungs- und Verwaltungsseite geführt wird, sondern von verschiedenen Interessengruppierungen oder zumindest von Volksvertreterinnen und Volksvertretern, die gesetzgeberisch tätig sind. Das kann eine Kommission rein kantonsrätlicher Art sein oder auch eine Kommission, wie ich sie hier vorgeschlagen habe, nämlich mit Vertreterinnen und Vertretern der Privatwirtschaft, der Arbeitnehmerseite, der kantonalen Politik und so weiter. Eines hätte eine solche Kommission sicherlich zu tun. Ihre Aufgabe wäre es, einen Dialog mit allen Interessengruppierungen zu führen, den Regierungsrat zu beraten und entsprechend auch gesetzgeberisch tätig zu sein, um der Wirtschaft jene Bahnen zu ebnet, die sie braucht.

Wenn wir eine solche aktive Kommission in unserem Kanton hätten, wären die Probleme Hürlimann, UBS und BZ-Bank vielleicht anders angegangen worden, vielleicht würde in diesem Kanton eine Wirtschaftskultur herrschen, in der wir keine solchen Überraschungen erlebt hätten.

Ich sehe bereits meinen geschätzten Kollegen Lukas Briner, der mir sagen wird, dass die Wirtschaft dies gar nicht möchte. Ich frage aber: Wer ist denn überhaupt die Wirtschaft? Die Wirtschaft ist nicht Nestlé, nicht Novartis und nicht UBS – die Wirtschaft sind auch nicht die Herren Edwin Somm, Mathis Cabiallavetta und Ulrich Bremi. Wirtschaft ist das Ergebnis der arbeitenden Menschen in diesem Staat. Ich bin der Überzeugung, dass diese arbeitenden Menschen vertreten werden können. Man kann das nicht besser tun als durch die demokratisch gewählten Gremien, wie wir das sind. Wir haben zu dieser Wirtschaft, zu der wir etwas beitragen, auch etwas zu sagen. Es muss ein Dialog und ein gemeinsamer Weg zwischen der Wirtschaft und uns bestehen. Wir sollten aus den Fehlern lernen, die in dieser Krise geschehen sind. Wir sollten nicht einfach wirtschaftsgläubig sein, sondern aktiv werden.

Die CVP will eine Wirtschaft, die im Dienst der Menschen steht und nicht umgekehrt. Ich bitte Sie, meine Motion zu unterstützen.

Lukas Briner (FDP, Uster): Ich bedaure, dass Sie schon wieder mir zuhören müssen; die Sitzungsplanung hat auch mich überrascht. Vom vorliegenden Vorstoss habe ich schon lange Kenntnis. Ich danke Hans-Peter Portmann, dass er einen Teil meines Votums bereits vorweggenommen hat. Ich kann mir also die Bemerkung schenken, dass die Wirtschaft eine solche Kommission gar nicht will. Ich schliesse mich der Frage an: Wer ist denn überhaupt die Wirtschaft? Ich behaupte nicht, ich sei die Wirtschaft. In meinem beruflichen Alltag tue ich aber fast nichts anderes als Dialoge führen zwischen «der Wirtschaft» und «dem Staat». Darum ist mir auch die Problematik aus beinahe 20 Jahren Berufstätigkeit überaus vertraut. Es ist schwierig festzustellen, wer «die Wirtschaft» ist und wer «der Staat».

Sie haben von Führungslosigkeit in der Wirtschaftspolitik geschrieben; das trifft für die staatliche Seite weniger denn je zu, denn es sind wichtige Schritte unternommen worden – ich habe die Institution Jürg Niederbacher, Europa und Wirtschaftsfrage, ja bereits erwähnt; es sind auch erste Erfolge zu verzeichnen. Wir wissen auch vom Regierungsprogramm, was man will. Wenn schon, ist Handlungsbedarf auf Seite der Wirtschaft angezeigt, denn der Staat will den Dialog pflegen, Regierungsrat Ernst Homberger tut dies. Auch er hat mich und andere Leute schon gefragt, wer denn eigentlich der Ansprechpartner seitens der Wirtschaft sei. Hier gibt es eine Vielzahl von Organisationen und Verbänden. Hier sitzt der Präsident des Gewerbeverbandes – weiss Gott ein wichtiger Exponent der Wirtschaft – aber, Entschuldigung, auch nicht der einzige. So fällt es relativ schwer, diesen Dialog zu führen.

Es geht nicht um den Dialog, sondern um zahlreiche Dialoge. Sie können eine Kommission wählen – ich weiss, wenn der Schweizer ein Problem sieht, bildet er eine Kommission –, das ist aber nicht das Problem. Das Problem ist, dass diese Kommission in irgendeiner Form repräsentativ sein muss, wenn sie einen Sinn haben soll. Hier spreche ich nun wirklich aus einer schmerzlichen Erfahrung: Der Unternehmer – jene Unternehmer, von denen Sie sprachen so gut wie die grossen Namen, die Sie ebenfalls aufzählten – lässt sich durch eine solche Kommission, respektive durch seine Vertreter in der Kommission in gar keiner Weise binden, ja nicht einmal beeindrucken. Er wird mit oder ohne Kommission seine wirtschaftspolitischen Auffassungen in seinem Wirtschaftsverband, seinem lokalen Gewerbeverband, seinem Tennisclub und an seinem Stammtisch vertreten. Sie haben damit nur ein

Gremium mehr, das eine Meinung mehr beisteuert zu allen wichtigen anstehenden Fragen.

Das sind meine Einwände. Das heisst aber nicht, dass ich so apodiktisch sage, eine solche Kommission komme überhaupt nicht in Frage, wie Sie das freundlicherweise vorweggenommen haben. Wenn man im Rahmen der Reformkommission schon dabei ist, zu prüfen, ob bei einer anders strukturierten Verwaltung mit anders konzipierten Abläufen ein derartiges Gremium einen Platz hätte, will ich mich dem nicht verschliessen. Ich möchte dann aber zuerst sehen, in welcher Art und Weise. Es hat keinen Sinn, nochmals zum selben Thema eine Motion zu überweisen, die dann irgendwann einmal einen Bericht zeitigt, der dann im günstigsten Fall für Sie zur Erheblicherklärung führen würde. Wir sollten jene Schiene befahren, auf der der Zug bereits rollt.

Ich bitte Sie namens meiner Fraktion, diese Motion nicht zu überweisen.

Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen): Recht herzlichen Dank, Lukas Briner. Ich bin froh, dass ich nicht der einzige bin, der die Wirtschaft ist; das würde nicht gut gehen. Hans-Peter Portmann hat von Deregulierung gesprochen. Mit der Bildung einer solchen Kommission regulieren Sie mehr als dass Sie deregulieren. Die Erhaltung und Stärkung des Wirtschaftskantons Zürich und dessen Wettbewerbsfähigkeit muss für den Kantonsrat und auch für die Regierung in der heutigen Zeit sicher Priorität haben. Ich bin der Meinung, dass wir die Verantwortung für gute Rahmenbedingungen tragen. Das heisst, dass wir in diesem Saal schneller entscheiden müssen und für die Wirtschaft und das Gewerbe vor allem weniger Vorschriften erlassen sollten. Die Wirtschaft kann sich aber im übrigen besser selber helfen, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Die Gespräche finden heute schon zwischen den Verbänden und den Regierungsvertretern statt; das ist der richtige Weg. Die SVP-Fraktion ist der Meinung, dass die Überweisung dieser Motion überflüssig ist. Das ist allenfalls ein Thema für die Reformkommission, wie das Lukas Briner bereits gesagt hat.

Regula Götsch Neukom (SP, Kloten): Vorhin wurde in meiner Umgebung gefragt, ob Hans-Peter Portmann heute falsch programmiert sei, denn sein Votum tönte, als käme es aus unserer Fraktion. Wenn er früher bereits so gedacht hätte, hätte die CVP sehr oft anders entscheiden müssen. Ich frage mich selber, ob ich jetzt vielleicht falsch

programmiert bin – irgendwie herrscht vielleicht nach 17 Uhr eine leichte Verwirrung –, denn ich muss Lukas Briner unterstützen. Auch die SP will diese Motion nicht überweisen. Dafür können Sie mich dann auch wieder einmal unterstützen. (Heiterkeit.)

Das Anliegen ist an sich richtig. Wir glauben, dass eine Institutionalisierung nichts bringt; Sitzungen würden dann stattfinden, wenn keine Probleme vorhanden sind und dafür keine Sitzungen, wenn ein Problem da ist. So denken wir, dass es relativ nutzlos ist, diese Motion zu überweisen.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Auch die Grüne Fraktion wird diesen Vorstoss nicht unterstützen, auch wenn wir akzeptieren, dass sich die CVP mit wirtschaftspolitischen Würfeln profilieren möchte. Wir wissen ja, dass die regierungsrätlichen Kommissionen kleine Debattierklubs sind, die an sich nicht so viel erreichen können. Seit Jahren haben wir eine Gesundheitskommission, eine Sanitätskommission. Sie haben uns nicht vor der Krise im Gesundheitswesen bewahrt. Auch eine Wirtschaftskommission wird uns vor nichts bewahren können.

Es ist wirklich eine grosse Frage, wer denn die Wirtschaft überhaupt ist. Vor allem könnte man keine faire Zusammensetzung einer solchen Kommission erreichen. Man kann auch nicht erwarten, dass der Kantonsrat wirklich mitgesprochen hat, wenn er ein paar Vertreter in dieser Kommission hat. Hans-Peter Portmann hat nicht gesagt, ob er diese Kommission beim Regierungs- oder beim Kantonsrat angesiedelt haben möchte. In der Reformkommission des Kantonsrates wird ja darüber debattiert, ob man in Zukunft ständige Kommissionen haben möchte. Unter anderem wird es dann eine Kommission geben, die sich mit Wirtschaftsfragen beschäftigen wird. Auch von daher ist es also nicht nötig, dass sich eine regierungsrätliche Kommission noch zusätzlich mit allenfalls gesetzgeberischer Tätigkeit beschäftigen müsste. Warten wir ab, was die Reformkommission diesbezüglich vorschlagen wird.

Ich bitte Sie, den Vorstoss abzulehnen.

Regierungsrat Ernst Homberger: Das Anliegen der Motionäre ist nicht grundlegend falsch. Die vorgeschlagene Lösung taugt aber nichts, weil Probleme so nur diskutiert, auf die lange Bank geschoben und nicht gelöst werden. Ich habe glücklicherweise den Vorteil, dass ich aus meiner früheren Tätigkeit beide Sozialpartner sehr gut kenne; ich habe darum

auch keine Berührungängste. Gelöst werden die Probleme dann, wenn man sich zusammensetzt und gemeinsam Lösungen sucht.

Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Im Januar 1996 habe ich die Arbeitgeberverbandspräsidenten mit ihren Sekretären zusammengerufen und ihnen ins Gewissen geredet, sie sollen aufpassen, was sie im Lehrstellensegment tun. Es hat gewirkt: Wir konnten wieder neue Lehrstellen finden. Das hätte in einer solchen Kommission wahrscheinlich so geendet, dass man gesagt hätte: Wir haben ein Problem und müssen etwas tun. Die Aufgabe käme dann wieder zum Volkswirtschaftsdirektor oder zu jemand anderem zurück; er müsste dort beginnen, wo er schon vorher hätte beginnen können. Ich kann den Motionären sagen, dass die Volkswirtschaftsdirektion im Geiste ihres Vorstosses handelt, indem wir ganz konkret auf die Probleme zugehen. Wir suchen direkte Lösungen und nicht irgendwelche pauschalen Aussagen. Wir wollen anpacken – das ist *wif!*; das ist NPM. Ich gehe damit offensichtlich mit der grossen Mehrheit einig.

Der Regierungsrat empfiehlt Ihnen daher, die Motion nicht zu überweisen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 5 Stimmen, die Motion nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse

– **Einreichung einer Standesinitiative für eine Erhöhung der Tabaksteuer**

Parlamentarische Initiative *Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf), Ursula Talib-Benz (Grüne, Pfäffikon) und Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur)*

– **Untertunnelung von Unterwetzikon**

- Motion *Barbara Marty Kälin (SP, Gossau)* und Mitunterzeichnende
- **Erteilung von Verwaltungsbefugnissen an Aufsichtskommissionen**
Motion *Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard)* und Mitunterzeichnende
 - **Erlass von Schulgeldern für Repetentinnen und Repetenten und Personen, die sich gemäss Art. 41 Abs. 1 BBG auf die Lehrabschlussprüfung an kantonalen Berufsschulen vorbereiten.**
Motion *Chantal Galladé (SP, Winterthur)* und *Susanna Rusca Speck (SP, Zürich)*
 - **Änderung der Gebühren und Schulgelder im Bereich Berufsbildung (Sekundarstufe II)**
Postulat *Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen)* und *Hans Badertscher (SVP, Seuzach)*
 - **Sozialverträgliche Festsetzung der Gebühren für die Benutzung öffentlicher Sportinfrastrukturanlagen**
Postulat *Peter Biellmann (CVP, Zürich)* und *Richard Hirt (CVP, Fällanden)*
 - **Randstundenkonzept S5**
Anfrage *Adrian Bucher (SP, Schleinikon)*
 - **Fort- und Weiterbildung von Lehrkräften der Primarstufe, der Sekundarstufe I und der Sekundarstufe II (Berufs- und Mittelschule)**
Anfrage *Peter Aisslinger (FDP, Zürich)*
 - **Ausserkraftsetzung der bisherigen Richtlinien für die abteilungsübergreifende Oberstufe**
Anfrage *Emy Lalli (SP, Zürich)* und *Chantal Galladé (SP, Winterthur)*
 - **Strassenverkehrsämter: Gebot einer kundenfreundlichen Verwaltung**
Anfrage *Hans-Jacob Heitz (FDP, Winterthur)*
 - **Kuhhandel zwischen dem ZVV-Direktor und der Gemeinde Zollikon**
Anfrage *Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich)*
 - **Änderung Steuergesetz**
Anfrage *Elisabeth Derisiotis (SP, Zollikon)* und *Adrian Bucher (SP, Schleinikon)*
 - **Überlastung der Bezirksanwaltschaften**

11712

Anfrage Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich)

Schluss der Sitzung: 17.15 Uhr

Zürich, den 6. April 1998

Die Protokollführerin:
Esther Scalvinoni-Kobe

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 7. Mai 1998 genehmigt.