


112. Sitzung, Montag, 26. Mai 1997, 14.30 Uhr

 Vorsitz: *Roland Brunner (SP, Rheinau)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

– Fraktions- und persönliche Erklärungen

- *Erklärung der SVP-Fraktion: Forderungen zum Budget 1998* Seite 8026

6. Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung im Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

(Antrag des Regierungsrates vom 27. November 1996 und geänderter Antrag der Verkehrskommission vom 6. März 1997)

3544 a

Eintretensdebatte Seite 8010

Detailberatung Seite 8027

7. Beschluss des Kantonsrates betreffend die Bewilligung eines Rahmenkredites des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 1997/99

(Antrag des Regierungsrates vom 27. November 1996 und gleichlautender Antrag der Verkehrskommission vom 6. März 1997)

3545

Eintretensdebatte Seite 8010

Detailberatung Seite 8047

8. Verordnung über Staatsbeiträge an die Berufsbildung (Änderung)

(Antrag des Regierungsrates vom 11. Dezember 1996 und geänderter Antrag der Kommission vom 8. April 1997)

3549 a Seite 8050

Verschiedenes

– Rücktrittserklärung eines Mitgliedes der

EKZ-Kommission Seite 8059

– Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse Seite 8059

Geschäftsordnung

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

6. Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung im Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

(Antrag des Regierungsrates vom 27. November 1996 und geänderter Antrag der Verkehrskommission vom 6. März 1997)

3544 a

und

7. Beschluss des Kantonsrates betreffend die Bewilligung eines Rahmenkredites des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 1997/99

(Antrag des Regierungsrates vom 27. November 1996 und gleichlautender Antrag der Verkehrskommission vom 6. März 1997)

3545

Fortsetzung der Eintretensdebatte

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Der ZVV wird immer wieder genannt als Vorbild für Globalbudgets und als Beispiel, wie NPM (New Public Management) funktionieren könnte. Meines Erachtens ist die aktuelle Vorlage das Gegenteil einer vorbildlichen NPM-Vorlage. Wir haben zwar einige Indikatoren, die haben aber keine Leistungsaufträge. Vor allem beinhaltet die Vorlage auch keine konkreten Zahlen und Ziele.

Kosten und Nutzen der einzelnen Massnahmen sind nicht definiert, wir kaufen mit dieser Vorlage die Katze im Sack. Klar, der Präsident hat es gesagt, das PVG (Personenverkehrsgesetz) will die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Ich bin überzeugt, dass der ZVV im wesentlichen dieses Ziel auch anstrebt. Ich denke jedoch, dass für die Öffentlichkeit, aber auch für diesen Rat, die Transparenz ungenügend ist, dass aus dem Dispositiv, und zum Teil auch aus den Erläuterungen, nicht klar wird, was gemeint ist.

Für die Grünen ist klar, dass die Attraktivität von Angebot und Tarif einiges wichtiger ist als einfach die Frage nach Kostendeckungsgrad und Marketing. Im Bereich des Kostendeckungsgrades zum Beispiel gibt es ja zwei Möglichkeiten: Entweder mehr Einnahmen erzielen oder weniger ausgeben, wenn das gelingt. Wenn man aber das Angebot senkt, nimmt man in einer ersten Phase gleich viel ein, obwohl man

bereits weniger Ausgaben hat. Beim Kostendeckungsgrad ist, wie auch schon Frau Jaun ausgeführt hat, nicht einfach mit der Erwähnung als allgemeinqualitative Angabe klar, was man damit will und wo es hingeht.

Was heisst nun, die Marktstellung mit selbsterwirtschafteten Mitteln zu verbessern? Wenn ein Betrieb sowieso defizitär ist, sind die selbsterwirtschafteten Mittel zuerst einmal dafür da, den Kostendeckungsgrad wie oben erwähnt zu verbessern. Wir haben hier also, zumindest für mich, unklare Stellen. Die Formulierungen sind unklar. Bei Punkt 2 und 3 zum Beispiel wird nicht gesagt, was konkret passieren wird. Der ZVV erhält vom Kantonsrat quasi einen Freipass, irgend etwas zu machen. Es ist deshalb auch unklar, wie die Ergebnisse kontrolliert und woran sie gemessen werden sollen. Man kann wohl das Ergebnis mit der Ausgangslage vergleichen, aber das ist nicht gerade viel.

Unklar ist auch bei Punkt 4, was mit der Effizienzsteigerung, der Verbesserung der Effektivität und der Ertragssteigerung wirklich passiert. Das ist nur zum Teil definiert. Wie gesagt, wir geben dem ZVV hier einen Freipass, das zu tun, was er für richtig hält und uns danach vielleicht darüber zu orientieren, was gemacht wurde.

Wir sehen bei Dispositiv 2, dass der Beschluss von 1995 weiterhin gilt. Dort sind neun Punkte aufgeführt, die konkret sagen, was gemacht werden soll. Wir haben in der Kommission teilweise besprochen, wie weit man in diesen Punkten gekommen ist, ob sie noch nötig sind oder ob sie ergänzt werden müssen.

In diesem Sinn unterstützen wir von den Grünen ganz gewiss den Minderheitsantrag von Frau Jaun und den Herren Stirnemann und Spillmann, den ich nur darum nicht unterzeichnet habe, weil ich an der entsprechenden Sitzung nicht teilnehmen konnte. Auf jeden Fall ist dieser Antrag das Konkreteste in diesem neuen Dispositiv und sollte deshalb sicher unterstützt werden.

Es wurden aber auch neue Anliegen nicht konkretisiert, die der ZVV zum Teil selbst erwähnt und erkannt hat. Die Verlagerung von Arbeitsplätzen macht es nämlich nötig, dass die Tangentiallinien gestärkt werden müssen. Ich persönlich weiss heute nicht, wie zum Beispiel das Limmattal, das ja eine Attraktivitätssteigerung erfährt, heute oder in Zukunft mit dem Säuliamt oder dem Furttal verbunden wird oder ob die Verbindungen zwischen dem linken Zürichseeufer und dem Säuliamt verbessert werden usw. Auch die viel diskutierte Bahnlinie Winterthur–Schaffhausen ist nie ein Thema beim ZVV. Ich habe vernommen, dass die Planungsgruppe Weinland und der entsprechende Ausschuss auf ihren Antrag, auf einer der bestfrequentierten Strecken den Halbstun-

dentakt zu prüfen resp. einzuführen, noch keine Antwort erhalten haben. Von daher habe ich auch gewisse Sympathien für den Rückweisungsantrag von Frau Kugler.

Ich bin der Meinung, dass die Fragen bezüglich dem ZVV und das Angebot nicht ausgiebig genug besprochen worden sind. Es bleiben einige Fragen offen. Man darf dem ZVV sicher Vertrauen schenken, aber ich denke, es wäre besser, wenn auch gesagt würde, was man konkret will, was man erreichen soll. Es wäre deshalb gut, wenn diese inhaltlichen Fragen konkret diskutiert würden, und nicht einfach die Fragen des Kostendeckungsgrades und der Marktstellung allgemein in den Vordergrund gestellt würden. Wir könnten klar definieren, was wir wollen. Im Modal-Split zum Beispiel, den wir auf gewissen Strecken erreichen wollen, ist nicht passiert, was wir wollen. Offenbar ist das nicht der Wille der Mehrheit der Kommission. Es wäre schön, wenn dies in einer zweiten Phase noch diskutiert würde, damit grössere Klarheit, bessere Transparenz entstehen könnte darüber, was in Zukunft mit dem ZVV im Kanton Zürich und natürlich auch mit der Erweiterung in angrenzende Kantone – die ist ja auch nicht mehr so aktuell wie auch schon – geschehen soll. Die Anbindung des Kantons Schaffhausen und andere Punkte, die sicher zu diskutieren wären, werden hier nicht erwähnt; sie sind offensichtlich nicht ein Ziel, obwohl sie es sein sollten. Ich bitte Sie in diesem Sinne, den Rückweisungsantrag von Frau Kugler zu unterstützen und, wenn es keine Rückweisung geben sollte, den Minderheitsantrag von Herrn Stirnemann.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Man kann nicht immer mit dem Wind im Rücken durch das Leben gehen. So sagt es ein irisches Sprichwort. Beim öffentlichen Verkehr war das vor etwa zehn Jahren so. Da haben ihn alle fördern, noch mehr Geld in den öffentlichen Verkehr fliessen lassen wollen. Es ging dem öffentlichen Verkehr sehr gut. Heute aber bläst ihm ein eisiger Wind ins Gesicht. In Abänderung des Sprichwortes möchte ich sagen: Gegenwind ist nicht unbedingt schädlich, er erfrischt nämlich. Das zwingt auch die Betreiber der öffentlichen Verkehrsmittel, ständig nach neuen Lösungen zu suchen, sich zu fragen, wie man das Problem anders lösen könnte. Soviel nur zum Anfang.

Zu den Aussagen. Die einen sagen, man soll noch mehr kürzen, die anderen sagen, man müsse noch mehr Geld in den öffentlichen Verkehr hinein pumpen. Ich denke, wir müssen hier einen Mittelweg finden, damit das öffentliche Verkehrsmittel attraktiv bleibt, damit man freiwillig auf Bahn, Bus und Schiff ein- und umsteigt. Nun, zu den Kosten noch ein weiteres: Wir müssen uns bewusst sein, dass früher in den

Fahrplankonferenzen Forderungen nach mehr Verbindungen gestellt wurden. Heute stellen die Gemeinden Forderungen nach Sparmassnahmen. Die Kosten des öffentlichen Verkehrs seien nicht mehr zu verantworten. Das ist die Bandbreite, in der wir uns bewegen. In dieser Bandbreite bewegt sich auch die Vorlage, über die wir abzustimmen haben, eben über die Grundsätze der mittel- und langfristigen Entwicklung.

Wie geht es nun weiter? Genau jetzt, kaum wird der neue Fahrplan Gültigkeit haben, beginnt das «Wunschkonzert». Privatpersonen können ihre Wünsche anmelden bezüglich Fahrplan 1999. Es geht also uns und dem ZVV darum, ein Gerippe vorzubereiten, das ihm sagt, was er einsetzen kann und wie er es einsetzen kann. Sonst würde das Fahrplansystem gar nicht funktionieren. In diesem Sinne müssen wir auf diese Vorlage eintreten. Eine Rückweisung bringt uns keinen Schritt bzw. keinen Kilometer weiter, denn wir gedenken ja, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren.

Was ist alles vorgesehen? Ein Teil der zweiten Teilergänzung wird nun Tatsache. Im Furttal wird der Halbstundentakt eingeführt, wieder ein Grund mehr, auf das öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Auch zwischen dem Flughafen und Oerlikon wird ausgebaut, wobei dort noch dafür gesorgt werden muss, dass die S2 von Effretikon nach Oerlikon so in Oerlikon einfährt, dass die Fahrgäste, die mit Koffern bepackt sind, nicht via Unterführung noch zu einem anderen Perron wandern müssen, sondern dass zum Beispiel der Nachfolgezug vom rechten Zürichseeufer auf dem gleichen Geleis einfährt. Das würde das Umsteigen erleichtern und die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel attraktiver machen.

Ein Wort noch zu den Behinderten. Auch hier wird mit einem Sondertransportmodell versucht, den Forderungen und Fragen Rechnung zu tragen. Zusammenfassend können wir sagen, dass dem Kunden mit gleichem Mitteleinsatz bessere Leistungen geboten werden sollen. Es ist tatsächlich ein ehrgeiziger Plan. Wenn hier kritisiert wird, es werde zu wenig gemacht, so muss ich zu bedenken geben – ich komme auf meine Anfangsbemerkung zurück –, dass die Gemeinden unter dieser Last leiden. Es liegt an uns zu begründen, weshalb wir dieses Geld ausgeben. Wir geben es beispielsweise aus, damit wir bessere Luft haben, damit wir besser vorankommen. Das müssen wir den Leuten immer wieder sagen, auch wenn uns jetzt halt der Wind ins Gesicht bläst.

Noch zu den integralen Halbstundentakt-Korridoren: Ich habe den Minderheitsantrag nicht mitunterzeichnet, weil ich nur den Halbstundentakt auf der S33 zwischen Winterthur und Schaffhausen unterstütze. Ich werde allfällige weitere Vorstösse aber nicht unterstützen, zum

Beispiel, wenn es darum gehen sollte, dass die Schnellzüge nach Stuttgart über Winterthur geführt werden sollen. Ich möchte nämlich zwei Fliegen auf einen Streich erwischen. Ich möchte, dass das Weinland halbstündlich in das S-Bahn-Netz eingebunden wird und dass mit diesem zweiten Zug zwischen Winterthur und Schaffhausen wenigstens der Anschluss in Schaffhausen von und nach Stuttgart gewährleistet ist. Dann kommen wir mit einem recht kleinen Schritt schon viel weiter und schaffen ein Element mehr, um sagen zu können, es lohnt sich, auf das öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

Zum Schluss noch dies: Ich habe von Finanzen und vom Jammern gesprochen. Wir, alle zusammen, die ganze Bevölkerung, alle die guten Willens sind, können einen positiven Beitrag leisten, indem sie sich entscheiden, die nächste, die übernächste und überhaupt alle Reisen mit Bahn, Bus und Schiff zu machen und so auch den Kostendeckungsgrad der öffentlichen Verkehrsmittel zu verbessern. Ich beantrage Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

Bruno Dobler (parteilos, Lufingen): Herr Schreiber, es gibt ein öffentliches Verkehrsmittel, das bei Gegenwind eine viel kürzere Startstrecke hat und erst noch viel besser steigt!

In der Stossrichtung der mittelfristigen Angebotsplanung ist zu lesen: schneller, direkter und zuverlässiger. Das sind zwar faszinierende Schlagworte, aber ich glaube, sie sind nicht ganz vollständig. Der ZVV, das haben wir heute in diesem Rat wiederholt gehört, ist offenbar eine wirklich gute Sache. Ich frage mich nur, warum andere Agglomerationen in der Schweiz das Zürcher Modell, das ja anscheinend so gut sein soll, nicht auch übernehmen. Ist das öffentliche Verkehrsmittel in Basel denn so «schlecht», weil die Tarife hier in Zürich so enorm hoch sind?

Trotz riesiger Investitionen in den letzten Jahren ist der Marktanteil des öffentlichen Verkehrsmittels katastrophal tief geblieben. Wir haben gehört, dass er im ersten Jahr nach dieser Investition plus 12% betrug, und jetzt steigt der Anteil um etwa 2% pro Jahr. Hier werden die Investitionen in krassem Missverhältnis honoriert. 50% ist der Kostendeckungsgrad, oder die Unterdeckung, je nachdem, wie Sie das sagen wollen. 1996 hat der ZVV 357 Millionen Franken Verlust – und das ist eigentlich das korrekte Wort – erwirtschaftet. Das ist rund eine Million pro Tag. Die Löhne beim ZVV betragen 350 Millionen Franken im Jahr. Haben Sie schon einmal ausgerechnet, wieviel die Verkehrserträge pro Jahr ausmachen? Die Verkehrserträge schaffen es nicht einmal, die Lohnkosten zu bezahlen. Wir kommen auf 238 Millionen Franken Verkehrserträge basierend auf dem Jahr 1996. Vier Gremien arbeiten

am ZVV. Nicht nur Volkswirtschaftsdirektion und Verkehrsunternehmen, sondern der ZVV hat mit der SBB auch gleich noch die S-Bahn-Organisation geschaffen. Das kann nur teuer sein.

Ich spreche jetzt zu 3544 a. Hier lesen wir unter Punkt 1, dass die Kostenunterdeckung real auf dem Stand von 1996 bleiben soll und mittelfristig eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades angestrebt werden soll. Hier fallen vor allem die Wörter «mittelfristig» und «angestrebt» auf. Es fehlt ein klares, konkretes Ziel. Es fehlt ein Leistungsauftrag. Ich glaube, dass es Aufgabe des Kantonsrates ist, eine klare Vorstellung eines Leistungsauftrages zu erarbeiten. Im übrigen sind die Tarife in Zürich zu hoch. Ich möchte deshalb folgenden Antrag einbringen:

I.1. Die reale Kostenunterdeckung ist auf dem Stand 1996 jährlich um 2% zu reduzieren. Die Tarife sollen auf den Stand vor der Erhöhung 1995 gesenkt werden.

Der ZVV muss günstiger werden, für den Kanton und für die Benutzer. Die Stossrichtung muss also lauten: günstiger, schneller, direkter und zuverlässiger.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Ich beantrage Ihnen, wie es auch schon Felix Müller getan hat, Rückweisung der Vorlage 3544 a. Im November letzten Jahres behandelten wir hier einen Vorstoss von Kurt Schreiber. Er wollte, dass die ÖV-Tarife analog den Verkehrsabgaben beim Individualverkehr vom Volk genehmigt werden müssen. Ich hatte damals im Rat den Eindruck, dass es doch einige Leute hier gibt, die gemerkt haben, dass das System der sogenannten «ÖV-Steuerung», so wie wir das heute handhaben, falsch ist resp. nicht funktioniert.

Heute läuft es folgendermassen: Wir segnen im Kantonsrat Grundsätze ab, gleichzeitig auch den Rahmenkredit, während der Regierungsrat für die Tarife zuständig ist. Zwischen diesen drei Rahmenbedingungen entsteht ein Spannungsverhältnis. Wir sind uns aber gewohnt, alles und jedes in Geld auszudrücken. Wir fallen deshalb der Versuchung anheim, uns zuerst auf den Rahmenkredit zu stürzen, denn da geht es ja um Geld, da haben wir etwas Handfestes, unter ein paar Millionen können wir uns etwas vorstellen. Es ist dann relativ bequem, einfach eine Zahl festzulegen, die ins Budget passt.

Aber eigentlich fängt jetzt erst das Problem an, denn jetzt müssten wir die Grundsätze oder eben einen Leistungsauftrag formulieren, der sich an diesem Rahmenkredit und an diesen Tarifen orientiert. Man zieht sich in der Folge vermeintlich elegant aus der Affäre, indem man die Grundsätze möglichst schwammig formuliert. So haben ZVV und Re-

gierungsrat die Möglichkeit, beim Angebot das zu machen, was sie wollen. Hauptsache, der Kostendeckungsgrad stimmt.

Von bedeutenden Steuerungsmöglichkeiten, wie sie der Kantonsrat in der Hand habe, fehlt jede Spur. Wenn wir das, was hier beim ZVV gemacht wird, bei allen Ämtern machen, wenn es um NPM und Globalbudgets geht, dann kann das Parlament zusammenpacken und nach Hause gehen, denn dann haben wir überhaupt keine Macht mehr. Von mir aus gesehen könnte folgendes System funktionieren: Zuerst formulieren wir einen konkreten Leistungsauftrag. Wir müssen uns zuerst einmal darüber klar sein, was wir im öffentlichen Verkehr wollen und die entsprechenden Tarifvorstellungen machen. Dann kommt der Rahmenkredit, der eine gebundene Ausgabe sein muss. Schliesslich erfüllt der ÖV bedeutende volkswirtschaftliche, soziale und ökologische Aufgaben. Deshalb muss man die Sache auch von dieser Seite angehen.

Dass der ZVV und der Regierungsrat mit Grundsätzen, wie Sie sie heute verabschieden wollen, machen kann, was er will, sehen Sie schon an der Tatsache, dass er in der Vergangenheit Jahr für Jahr gespart hat, aber gleichzeitig die Versprechen, die mit der zweiten Teilergänzung 1989 gemacht wurden, nicht umsetzt. Merkwürdigerweise erhält dafür der ZVV von allen Seiten auch noch Lob, und er verpasst es auch nicht, wenn ihm die Möglichkeit, zum Beispiel durch eine Anfrage, gegeben wird, sich auch noch selbst auf die Schulter zu klopfen.

Ich erwarte zumindest, dass die Versprechungen von 1989 eingehalten werden. Zum Beispiel bestehen in folgenden Regionen noch Differenzen zur damaligen Vorlage: Im Tösstal hätte 1993 gemäss Vorlage '89, ohne bauliche Massnahmen allerdings, zwischen Winterthur und Bauma der integrale Halbstundentakt eingeführt werden sollen. Es ist natürlich nichts geschehen, und in absehbarer Zeit wird in dieser Hinsicht auch nichts geschehen. Im Knonauer Amt hätten 1993-95 die Bahnhöfe Birmensdorf und Affoltern den heutigen Anforderungen entsprechend ausgebaut werden sollen. Affoltern fehlt bis heute, und wir wissen nicht, wann der Ausbau kommen soll.

Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität, die auf der Strecke Zürich–Winterthur – das wurde heute auch schon angesprochen – für die S-Bahn mehr als nur zu wünschen übriglässt, braucht es die Überwerfung Hürlistein. Kein Engagement vom ZVV für dieses regional wie national wichtige Projekt. Die Kapazitätsengpässe auf dieser Strecke bleiben weiterhin bestehen. Ein anderes Beispiel ist das Furttal, wo ich selbst zuhause bin, entlang der Linie 6. 1995 bereits hätte bis nach Regensdorf der integrale Halbstundentakt, also Halbstundentakt während der gesamten Fahrzeit, eingeführt werden sollen. Dies ist nicht gemacht worden, und es wird auch nicht in diesem Umfang geschehen.

Der Freizeitverkehr am Abend, am Wochenende, der Einkaufsverkehr am Samstag werden kompliziert, indem man dort den Stundentakt belässt. Was glauben Sie, wie vielen Leuten ich in meiner Region schon diesen Umstand erklären musste? Und alle halten das für einen Schildbürgerstreich, die glauben mir nicht einmal, dass es so sein wird. Deshalb erwarten wir vom Regierungsrat und von der Verkehrskommission, dass konkrete Leistungsaufträge formuliert werden, unter denen man sich etwas vorstellen kann. Beim ÖV interessiert vor allem das Angebot, z.B. Zugsfrequenzen, eventuell neue Linien, neue Haltestellen, Sicherheit der Passagiere, Sauberkeit, Infrastruktur für den Billettverkauf, Auskunftsmöglichkeiten, Gepäckaufgabemöglichkeiten. Davon steht «lauter nichts» in der Vorlage. Über die Tarifgestaltung wird zwar gesprochen, es geht aber dort in die völlig falsche Richtung, wie das eben Herr Dobler auch ausgeführt hat.

Wenn das Angebot stimmt, dann stimmen auch die Fahrgastfrequenzen und der Ertrag. Ich erwarte, dass sich die Verkehrskommission von Herrn Elser nicht wieder sagen lässt, sie habe nichts zu sagen zum Fahrplanangebot und sie könne dazu keine konkreten Forderungen stellen. Meines Wissens bestimmen immer noch das Parlament und das Gesetz, welche Aufgaben zu erfüllen sind und wie die Aufträge formuliert werden sollen. Das Gesetz verbietet nirgends, dass wir konkrete Leistungsaufträge formulieren.

Ausserdem erwarte ich, dass die Weisung klar und logisch, ohne Widersprüche und der Wahrheit entsprechend formuliert wird. Entscheidende Informationen dürfen nicht vorenthalten werden. Wir wollen Grundsätze, die sich in erster Linie am Angebot des öffentlichen Verkehrs orientieren. Beim Rahmenkredit werden wir auch eintreten. Wir unterstützen den Rahmenkredit, stellen aber bei der Detailberatung einen Antrag, dass dieser genau gleich hoch sein soll wie der letzte, nämlich 712,7 Millionen Franken. Wir wollen den Rahmenkredit also wieder um die 18 Millionen Franken aufstocken, um die er zurückgenommen wurde.

Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen): Wir haben nun eine Reihe von Beleuchtungen der verschiedenen Aspekte gehört aus der Optik von Winterthur, aus der Optik des rechten Zürichseeufers, aus der Optik des Weinlandes, wir haben sogar Ausflüge nach Utopia gemacht. Ich glaube, es ist Zeit, wieder zu den Grundsätzen zurückzukommen. Die Grundsätze haben natürlich die grundlegende Eigenschaft, dass sie den Rahmen beschreiben und eben nicht die Details. Sie sollen Richtlinien festlegen, die einzelnen Entscheide sollen der operativen Ebene überlassen werden.

Erstens: Was es heisst, wenn man sich zu weit vorwagt in die operative Ebene, hat uns Frau Kugler gerade gezeigt, indem sie detailliert aufgezählt hat, was nicht erfüllt wurde und wo irgend ein Umsteiganschluss nicht gewährleistet sei – das war allerdings nicht Frau Kugler, sondern das haben wir schon vorher gehört. Das kann doch nicht die Aufgabe des Parlamentes sein. Prüfen wir einmal, was wir eigentlich festlegen müssen. Hier habe ich ein etwas weiteres Vorstellungsvermögen als was Frau Kugler vorhin erwähnt hat. Zum Beschluss gehört natürlich auch die Weisung. Dort kann man sich orientieren, was eigentlich mit Grundsätzen gemeint ist. Ein ganz wesentlicher Grundsatz ist die Sanierung des Staatshaushaltes, eine Ausweitung des Defizits soll also nicht erfolgen. Verkehrspolitik ist doch ein Bestandteil der Gesamtpolitik und muss sich deshalb diesem übergeordneten Aspekt auch unterordnen.

Es ist auch zu Recht gesagt worden, dass dies ein wesentlicher Aspekt ist, der auch die Gemeinden interessiert. Wir entscheiden nämlich nicht nur für den Kanton, sondern unsere finanziellen Entscheidungen haben auch Auswirkungen auf die Gemeinden, von denen wir, wie erwähnt, ganz klare Signale erhalten, dass sie eine Stabilisierung und nicht eine Ausweitung erwarten.

Zweitens: Es ist doch eine ganz klare Willensäusserung, dass wir mehr Leistung auch bei gleichem Mitteleinsatz erwarten. Das heisst mehr Effizienz, dass sich der ZVV hier in die Reihe stellt mit der Privatwirtschaft, die, zum Teil mit geringeren Beträgen, immer mehr Leistungen erbringen soll. Das ist eine Forderung und eine zweite Rahmenbedingung, die ernst zu nehmen ist und die gar nicht einfach zu erfüllen sein wird.

Drittens: Wir haben eine klare Prioritätensetzung im Bereich des Angebotes. Was wir hier in Zukunft verlangen, ist eine spezifische Ausrichtung auf die verschiedenen Kundensegmente, Verbesserungen also nicht, wie es heisst, für die Masse, sondern für einzelne Kundenbereiche, z.B. für die Rentner etc. Es gehört weiter eine Ausrichtung der Politik auf die Verkehrszeiten dazu, z.B. Verbesserungen für die Pendler. Ein weiterer Punkt ist die Ausrichtung auf die verschiedenen Regionen, man spricht hier vom Limmattal einerseits, vom mittleren Glattal andererseits. Prioritäten, Schwergewichte sollen gesetzt werden. Wichtig ist zudem die Ausrichtung auf Straffung der Reisezeiten, Verkürzung der Reisezeiten, und damit eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs. Nicht zuletzt geht es auch um die Verbesserung der Sicherheit, ein zentraler Aspekt in diesem Geschäft.

Das sind doch ganz klare Rahmenbedingungen, die der ZVV erfüllen muss und die jetzt auf der operativen Ebene, mit Kompromissen, das

gebe ich zu, umgesetzt werden müssen. Deshalb bitte ich Sie, der Vorlage, so wie sie die Verkehrskommission beraten hat, ohne Zusatzanträge und allfällige weitere Anträge, zuzustimmen. Sie sind dann auf dem richtigen Weg bzw. auf dem richtigen öffentlichen Verkehrsmittel.

Dr. Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich): Die S-Bahn ist seinerzeit der Bevölkerung unter dem Stichwort des vermehrten Umsteigens von der Strasse auf die Schiene, der vermehrten Verlagerung des Verkehrs und folglich der Entlastung von Bevölkerung und Umwelt verkauft worden. Heute, auf einen Tag genau nach sieben Jahren S-Bahn, stellen wir fest, dass die jährlichen Zuwachsraten von 1 - 2% beim Strassenverkehr munter weitergehen, andererseits aber die anfangs beeindruckenden Zuwachsraten beim öffentlichen Verkehr ins Stocken geraten sind. Bevor wir uns über Details in der Angebotsplanung des öffentlichen Verkehrs streiten, müssten wir uns kurz überlegen, ob denn eigentlich die grösseren Weichen im Verkehrsgeschehen in unserem Kanton richtig gestellt sind. Ich folge damit dem Aufruf von Herrn Niederhauser, beim Grundsätzlichen dieser Debatte zu bleiben.

Heute ist es unter Fachleuten nicht mehr bestritten, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs, z.B. mehr Kurse, schnellere Fahrzeiten, bessere Anschlüsse, günstige Fahrpreise, etc. nur eine Seite dessen darstellen, was der Verlagerung vom Strassenverkehr – um die geht es ja – positive Impulse geben kann. Die andere Seite ist die Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs. Die Verkehrsmittelwahl wird in nicht zu unterschätzendem Masse beeinflusst. Das ist heute nur gerade am Rande, im Votum von Herrn Germann, angetönt worden.

Es geht darum, auch beim Strassenverkehr Weichen zu stellen, und zwar in die richtige Richtung. Es wurde angetönt: Parkraumangebot anschauen, sicher nicht vermehren, sondern an spezifischen Orten ganz gezielt einschränken; Kapazitäten des Strassennetzes anschauen, nicht vergrössern, nicht attraktivere Verhältnisse für die Benützung schaffen. Damit könnten nachhaltigere Impulse gegeben werden zum vermehrten Umsteigen auf die Schiene als mit ein paar zusätzlichen Kursen, die man irgendwann einmal pro Tag noch einschaltet.

Eine moderne Verkehrspolitik müsste auch diese Saite des Instrumentes spielen können. Da ist aber leider vom Kanton, abgesehen von ein paar Ansätzen bei der Parkierungspolitik, nicht viel zu sehen. Im Gegenteil, wir erlauben uns nach wie vor eine Doppelstrategie. Wir geben Geld aus, um den öffentlichen Verkehr zu fördern. Das machen wir nicht aus reiner Freude, damit mehr Züge fahren. Wir tun es, um das Angebot attraktiver zu machen gegenüber dem Angebot der Strasse. Was tun wir

aber im selben Atemzug? Ein paar Sitzungen später diskutieren wir wieder über zusätzliche Strassenangebote, Strassenausbauten.

Diese Doppelstrategie ist äusserst negativ, denn sie reduziert jeden eingesetzten Franken beim öffentlichen Verkehr auf seinen halben Wert, indem sie eben durch die gleichzeitige Förderung der Benützung des Autos die Investitionen in den öffentlichen Verkehr zunichte macht. Selbstverständlich ist heute alles zu tun, um beim öffentlichen Verkehr Verbesserungen zu schaffen. Da darf man auch durchaus etwas visionär sein. Aber es genügt eben nicht. Wir müssen nicht nur A, sondern auch B sagen, weil es auch um die andere Seite geht.

Noch ein Wort zum Kostendeckungsgrad. Frau Jaun hat eigentlich das Richtige dazu gesagt. Ich möchte ergänzen: Keine Angst vor der Aussage, dass eine mittelfristige Verbesserung dieses Kostengrades angestrebt werden soll. Das ist ja nicht mehr und nicht weniger als ein Signal für Effizienzsteigerung bei den bestehenden Transportunternehmen. Es sagt noch überhaupt nichts über das Angebot.

Noch ein Wort zu Herrn Dobler: Wenn er schon den Vergleich von täglich einer Million Franken für den defizitären öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich bringt, so soll er sich bitte auch sagen lassen, dass wir täglich mehr als eine Million Franken für die Schäden ausgeben, die der Strassenverkehr verursacht und die externe Kosten verursachen, die nicht gedeckt werden. Mit der Vorgabe eines Kostendeckungsgrades ist nicht, wie Herr Dobler meint, die Leistung definiert. Die Leistung muss über das Angebot definiert werden. Eine alte Weisheit von Dampflokomotivführern besagt denn auch: Wer Leistung will, der muss auch Kohle nachschieben.

Bruno Bösel (FPS, Richterswil): Die FPS lehnt die Vorlagen 3544 a und 3545 ab. Wir haben vom Kommissionspräsidenten gehört, dass der ZVV seine Personentransporte um 12% steigern konnte. Das ist schön. Aber dieser «Erfolg» hat uns in nur fünf Jahren die Summe von mehr als 1,5 Milliarden Franken gekostet. Ich höre hier immer das schöne und elegante Wort «Kostenunterdeckung». Nennen wir das Kind doch beim Namen. Der ZVV erwirtschaftet jedes Jahr ein Defizit von 50% oder 350 Millionen Franken. Das Defizit wird vom Steuerzahler bezahlt. Ich zahle dem bahnfahrenden Nachbarn einen Teil seines Billetts. Wo, so frage ich, bleibt das Verursacherprinzip? Wie lange können und wollen wir uns mit dem ZVV eine Giesskannensubvention par excellence in dieser Form noch leisten? Der vernünftige Antrag von Ratskollege Dobler verdient unbedingt Unterstützung. Eine Defizitreduzierung um jährlich 2% ist das absolute Minimum. Wollen wir es uns in Zukunft wirklich noch leisten, zu Randzeiten pünktlich im Takt Luft

und Licht zu transportieren? Wenn ich den Grundgedanken des ZVV anschau, sehe ich darin einen Unternehmertraum von mir nach dem Motto: Ich schaffe mir Kapazitäten, die Kunden kommen dann schon. Wie lange könnte wohl ein Unternehmer überleben, der in ungünstiger Lage ein Restaurant eröffnet und in der Startphase 10 Serviertöchter, 8 Köche und 3 Chefs de Service anstellt und auf Kunden wartet? Das würde doch bestimmt in einem Fiasko enden. Die gleichen Politiker, die hier Jahr für Jahr 350 Millionen Franken aus allgemeinen Steuermitteln für Billettverbilligungen ausgeben, haben keinen einzigen Franken für den Strassenfonds übrig. Ist-Zustand im Kanton Zürich: Der ZVV verheizt jeden Tag eine Million Franken, doch der Strassenzustand und die Verkehrssituation im Kanton Zürich: traurig, traurig. Täglich Staus in Eglisau, Kloten, Birmensdorf/Urduf, Aatal, Wetzikon, in den Ein- und Ausfallachsen der Stadt Zürich sowie auf dem Stadtgebiet selbst. Die FPS lehnt, wie gesagt, beide Vorlagen ab, will jedoch einzelne Anträge, die als Schadensbegrenzung dienen könnten, unterstützen.

Zum Schluss möchte ich Sie noch bitten, die Thesen von Herrn Aeschbacher nicht in die Verkehrspolitik des Kantons einfließen zu lassen. Mir reichen die vernichteten Arbeitsplätze und die vertriebenen Steuerzahler auf dem Stadtgebiet.

Dr. Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rütli): Ich möchte einige Bemerkungen zur Vorlage 3544 a machen bezüglich Kostendeckungsgrad. Der ÖV kann unter den herrschenden Bedingungen nicht kostendeckend betrieben werden, das haben wir schon gehört. Dazu wäre Kostenwahrheit nötig. Wie Herr Aeschbacher, dessen Thesen ich übrigens sehr gerne verwirklichen möchte, gesagt hat, müsste der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt werden. In diesem Umfeld macht nun der ZVV, was möglich ist. Er schöpft alle Möglichkeiten zu Effizienzsteigerung, Rationalisierung und Massnahmen im Tarifbereich aus. Das führt dann eben zu einem Kostendeckungsgrad von 50%.

In der Vorlage wurden nun weitere Steigerungen des Kostendeckungsgrades angestrebt. Ich frage mich, was angesichts der Fakten, die sowohl der Verkehrskommission wie auch der Finanzkommission vom ZVV präsentiert wurden, dahintersteckt. Ist es Uneinsichtigkeit, ist es Wunschenken oder ist es einfach so, dass man nicht zu den Konsequenzen stehen will?

Dieser Zusatz betreffend Verbesserung des Kostendeckungsgrades wurde zugefügt, ohne die weiteren Punkte der Vorlage zu ändern. Diese Punkte heissen: Die Marktstellung wird weiter ausgebaut, Angebot und

Attraktivität werden weiter verbessert, die Qualität wird nachhaltig gesichert. Dies verträgt sich nun wirklich nicht mit der Steigerung des Kostendeckungsgrades. Ehrlicherweise müsste es dann nämlich in den weiteren Punkten etwa folgendermassen heissen: die Marktstellung wird gefährdet, Angebot und Attraktivität nehmen ab, die Tarife werden stark erhöht.

Die gewählte Formulierung von der anzustrebenden Verbesserung des Kostendeckungsgrades ohne Zahlen tönt zwar gut und einleuchtend, tut niemandem zu sehr weh und kann unter Berücksichtigung der weiteren Punkte gar nicht verwirklicht werden. Die Verfasser dieses Zusatzes zeigen aber klar ihren Willen zum Sparen, ohne gegenüber der Öffentlichkeit dazu zu stehen, was das heissen würde, nämlich dass das Angebot des ZVV schlechter würde.

Ich denke, das Volk hat ein Anrecht darauf zu wissen, was eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades um sagen wir 10% heissen würde. Das würde nämlich beispielsweise heissen 30% Personalabbau oder dass sämtliche regionalen Busse verschwinden oder dass die Tarife ganz massiv verteuert würden. Das heisst sparen. Und dazu sollten die Schöpfer dieses Zusatzes auch stehen. Leistungsumschreibungen in einem Globalbudget darf man nicht so verwässern, dass alles und nichts mehr möglich ist. Vor allem dürfen sich solche Leistungsumschreibungen innerhalb eines gleichen Budgets nicht ausschliessen.

Das Wort zum Eintreten wird weiter nicht verlangt.

Regierungsrat Dr. Ernst Homberger: Die Diskussion vor allem heute Nachmittag hätte eindrücklicher nicht zeigen können, wie weit die Vorstellungen über den öffentlichen Verkehr auseinanderliegen. Ich möchte diese Debatte nicht wiederholen, möchte aber vorausschicken, dass Sie vom Regierungsrat, erarbeitet vom ZVV und gestützt vom Verkehrsrat, eine ausführliche Vorlage erhalten haben. Wenn Sie die gelesen haben, werden Sie gemerkt haben, dass da viel mehr darinsteht als heute bei der Diskussion zu erkennen war.

Beide Vorlagen verfolgen ein sehr ehrgeiziges Ziel. Alle Wünsche können leider nicht befriedigt werden. Weder die Wünsche, die in Richtung Ausdehnung und Ausbau gehen, noch die, die auf eine höhere Rentabilität abzielen. Wir erfüllen mit dem öffentlichen Verkehr eine Aufgabe, die uns das Volk und dieses Parlament gegeben haben. Wir haben sie so zu erfüllen, dass wir noch im Rahmen des Budgets und des Verantwortbaren – auch hier setzt uns ja dieses Parlament die Grenzen – bleiben.

Die Umsetzung der Grundsätze 95/97 ist grundsätzlich gut auf Kurs. Frau Kugler hat zwar bemängelt, dass versprochen wurde, bis 1995 die zweite Ausbaustufe zu vollziehen, hier liegt aber eine bewilligte Erstreckung dieser zweiten Teilergänzung vor. Weil es damals nicht möglich war, innert nützlicher Frist planerisch, baulich und finanziell all die gesteckten Ziele bis Ende 1995 zu erledigen. Wir werden den allergrössten Teil der zweiten Teilergänzung bis zum Fahrplanwechsel '99 erledigt und anschliessend auf Fahrplanwechsel 2000 vollzogen haben.

In Arbeit befindet sich noch die Ausarbeitung eines Randstundenangebotes. Diese Ausarbeitung erfordert ziemlich viele Gespräche, denn es gibt Bevölkerungskreise, die von einem Randstundenangebot tangiert werden. Wir werden versuchen müssen, mit dem gleichen Aufwand, ich möchte nicht einmal sagen nur eine Kostensenkung, sondern mit dem gleichen Aufwand ein verbessertes Angebot für die Randstunden zu kreieren. Das wäre innovativ, nicht einfach die Verknappung.

In enger Zusammenarbeit auch mit den ZUG-Gemeinden, das sind die Gemeinden des mittleren Glattals und rund um den Flughafen, konnten die ersten Entscheide für den Mittelverteiler gefällt werden. Die Linienführung und die Ergänzung zur Linienführung sind im kantonalen Richtplan eingetragen, der Systementscheid konnte gefällt werden. Wir haben uns vielleicht etwas vorsichtig auf diesem Terrain bewegt, doch wir wollen eben zeitlich diesen Mittelverteiler auch realisieren können.

Die Gesamtmobilität, deshalb gehen auch die Zuwachsraten etwas zurück, nähert sich doch irgendwo einer flacher werdenden Kurve. Die Gesamtmobilität wird nicht mehr exponentiell wachsen. Zuwachsraten sind allenfalls im Rahmen der Verlagerung von Arbeitsplätzen oder der Zunahme der Bevölkerung zu erwarten. Wir wollen flexibel reagieren können mit unserem Konzept, wenn sich tatsächlich Veränderungen ergeben, zum Beispiel bei einer Verlagerung von Arbeitsplätzen aus der Stadt heraus in die Agglomeration, was die Tangentialverbindungen stärker betreffen wird als die Radialverbindungen in die Stadt hinein. Wir möchten, wo nötig, so rasch als möglich reagieren können.

Diese Vorlage zeigt den einzuschlagenden Weg klar auf, wenn bei realer Unterdeckungsstabilisierung weitere Angebotsverbesserungen aus selbsterwirtschafteten Rationalisierungsgewinnen realisiert werden sollen. Wir sind der Meinung, dass Rationalisierungsgewinne möglich sind und dass diese reinvestiert werden sollen. Der Kostenunterdeckungsgrad, der hier so stark zur Diskussion gestellt wurde, wurde in der Kommission ausgiebig diskutiert. Wir, ZVV, Verkehrsrat und Regierung, fassen ihn als Herausforderung auf und nicht nur als unbequeme Auflage bei der Erfüllung unserer Arbeit.

Wir möchten für das gleiche Geld mehr anbieten können. Der ZVV als Organisation wurde kritisiert. Ich möchte sagen, dass er eine absolut notwendige Organisation ist. Wie würde denn dieses Parlament all diese Koordinationsaufgaben für Transportunternehmungen erfüllen? Ich meine auch, wir sollten zur Kenntnis nehmen, dass der ZVV nicht einfach «l'art pour l'art», also im eigenen Interesse, arbeitet. Es wäre ihm ein Leichtes, und er würde vielleicht lieber alle Wünsche für den Ausbau entgegennehmen und realisieren. Der ZVV hat aber im Rahmen der vorgegebenen Budgetplafonierung seine Aufgaben zu lösen.

Es sind noch einige Punkte aufgetaucht, zu denen ich Bemerkungen machen möchte. Zum kostengünstigen Rollmaterial: Herr Germann, wir prüfen zur Zeit sehr intensiv im Rahmen Ihres Vorstosses die Angelegenheit. Aber weil es Gespräche braucht, weil wir verschiedene Partner ansprechen müssen, dauert es etwas länger. Wir schieben das aber keineswegs auf die lange Bank, sondern wir suchen auch dort Lösungen, die etwas bringen könnten, vielleicht nicht morgen, aber vielleicht übermorgen. In diesem Zeitraum muss man das sehen, wenn man weiss, wo die Entwicklung der verschiedenen Züge und Fahrzeuge steht.

Die Problematik der unteren Seegemeinden am rechten Ufer hat den Verkehrsrat und den Regierungsrat in den letzten zwei Jahren sehr intensiv beschäftigt. Wir haben ja mit den Behörden zusammen auch das gesamte Angebot noch einmal überprüft, sind aber zum Schluss gekommen, dass wenn der ZVV seine Aufgabe richtig lösen soll, am Konzept festgehalten werden muss. Militärkollege und Dragoner Welti weiss ja sicher auch, dass man das Pferd nicht immer wieder wechseln sollte.

Auf der Linie S5 ist das Konzept, wie wir es am See einführen wollen, bereits von Anfang an verwirklicht worden. Die S5 im Glattal ist sehr attraktiv. Das gleiche möchten wir nun auch am rechten Seeufer, wo das Potential besonders gross ist. Es handelt sich auch um ein Gebiet, wo das Umsteigen sehr leicht gemacht werden kann, deshalb möchten wir das Konzept auch dort einführen. Damit entlasten wir auch die S5, die sehr oft bereits ab Wetzikon keine Sitzplätze mehr zur Verfügung hat, weil viele Leute von Rapperswil, anstelle der S7 am Seeufer entlang, die S5 nehmen, weil sie bequemer und schneller ist.

Herr Dobler, eine rein wirtschaftliche Betrachtung beim öffentlichen Verkehr geht, leider, so nicht. Wir haben eine Pflicht und einen Auftrag. Den hat uns das Volk gegeben mit der Vorlage, eine S-Bahn zu schaffen, ein gewisses Angebot zu schaffen. Hier muss die öffentliche Hand mit einem gewissen Beitrag eintreten. Wir versuchen mit dieser Vorlage, diesen Beitrag aus Steuergeldern so tief wie möglich zu halten

und in der Zukunft nicht anwachsen zu lassen. Das dürfte auch unter Berücksichtigung aller Faktoren, sowohl Umwelt als auch Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, möglich sein. Wenn wir nur verstopfte Strassen haben, kommt der motorisierte Individualverkehr auch nicht rechtzeitig ans Ziel. Im Sinne einer richtigen und guten Bewältigung der Gesamtmobilität sind wir, glaube ich, auf dem richtigen Weg.

Frau Kugler, Steuerung und Steuern, wie Sie sich das wünschen, braucht Mehrheiten. Ich glaube, dass wenn wir auf der einen oder auf der anderen Seite zu extrem fahren, wir keine Mehrheiten finden können, die uns unterstützen. Wir haben den mittleren Weg gewählt, einen Weg, von dem ich glaube, dass er die Forderungen vom Volk erfüllt. Die S-Bahn hat, wenn Sie die Kunden befragen, einen sehr guten Ruf, das möchte ich hier doch betonen. Sie fährt schon heute pünktlich und zuverlässig, auch wenn zwischendurch einmal eine Panne passieren kann.

In diesem Sinne bitte ich Sie, den beiden Anträgen zuzustimmen und die Regierung in ihren Bemühungen, kostenbewusst ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs zu realisieren, zu unterstützen.

Ratspräsident Roland Brunner: Ich habe während der ganzen Eintretensdebatte keine Wortmeldung gehört, dass jemand Eintreten bestreitet. Somit ist Eintreten für beide Vorlagen beschlossen.

Die Beratungen werden hier unterbrochen.

Erklärung der SVP-Fraktion

Ernst Schibli (SVP, Otelfingen): Namens der SVP-Kantonsratsfraktion gebe ich Ihnen folgende Erklärung ab: Die SVP-Kantonsratsfraktion fordert weiterhin rigorose Sparmassnahmen im Budget 1998, um den Zürcher Staatshaushalt mit einer Beschränkung des Gesamtaufwandes auf 9,8 Milliarden Franken und ohne Lohnabbau ins Gleichgewicht zu bringen. Dieses Ziel ist auch in Anbetracht der schwierigen Wirtschaftslage von grösster Bedeutung. Wir stellen folgende Forderungen auf:

1. Die SVP unterstützt die Stossrichtung des Spar- und Sanierungsprogramms des Regierungsrates für die Beschränkung des Aufwandes auf 9,8 Milliarden Franken.
2. Vom Konzept des Regierungsrates fordert die SVP eine stufenweise Reduktion des Personalaufwandes durch Nichtersetzen und Abbau von Stellen, jedoch ohne neue Lohnreduktion.
3. Bei der Reduktion des Sachaufwandes sind vor allem folgende Schwerpunkte zu setzen:
 - Einfrierung der EDV-Aufwendungen auf dem Stand von 1997,
 - bessere Bewirtschaftung von Maschinen, Fahrzeugen, Geräten und Mobiliar,
 - Abbau von überdimensionierten Planungsstäben,
 - bessere Koordination von staatlichen Leistungen,
 - Straffung und Beschränkung der Verwaltungstätigkeit auf das Nötige.
4. Leistungskürzungen gegenüber Gemeinden nur mit entsprechender Übertragung der Kompetenzen und den dazu notwendigen Freiräumen.
5. Einleitung von Massnahmen zur Förderung der Standortattraktivität und Verzicht auf eine Steuerfusserhöhung.
6. Nötige Investitionen zum Beispiel im Strassenbau sollen jetzt nicht noch weiter hinausgeschoben werden.
7. Die SVP wird das Budget 1998 so lange konsequent zurückweisen, bis ihre Forderungen erfüllt sind.

Die Beratungen werden fortgesetzt.

Detailberatung zur Vorlage 3544 a

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Zuerst ein Wort zu dem, was der Regierungsrat gesagt hat. Er hat gesagt, dass bis 1999 der allergrösste Teil der zweiten Teilergänzung wie vorgesehen abgeschlossen sein wird. In der Weisung steht aber: «Bis 1999 wird die 2. Teilergänzung abgeschlossen sein». Ich habe lediglich kritisiert, dass das nicht stimmt, das können Sie drehen und wenden, wie Sie wollen. Ich verlange in meinen Detailanträgen nichts weiter als dass das, was damals versprochen wurde, auch umgesetzt wird.

Zu meinem Antrag. Punkt 1: Ich beantrage, dass dieser Punkt, der den Kostendeckungsbeitrag betrifft, gestrichen und durch folgenden Text ersetzt wird:

I.1. Der Regierungsrat und der ZVV leiten sinnvolle Sparmassnahmen ein. Es werden auch Massnahmen ergriffen, die begangene Fehlinvestition zu korrigieren, damit die Folgekosten reduziert werden können. Dabei wird das Angebot und die Attraktivität des ÖV im Gebiet des Verkehrsverbundes nicht tangiert.

Es ist symptomatisch, dass Sie die Frage des Kostendeckungsbeitrages gleich in Punkt 1 behandelt haben. Der Kostendeckungsbeitrag ist aber meiner Meinung nach nicht allein und schon gar nicht im Zusammenhang mit den vielfach interpretierbaren Grundsätzen eine massgebende Grösse, mit der man im ÖV etwas anfangen könnte. Das haben schon Marie-Therese Büsser und Felix Müller ausgeführt.

Nehmen wir an, die Erträge im ÖV gehen zurück. Die Passagiere bleiben aus. Was muss man dann machen? Muss man das Angebot noch weiter reduzieren, weil man sparen muss resp. den Kostendeckungsbeitrag erreichen will? Oder baut man die Leistungen aus, damit die Passagiere eben wieder kommen? Beide Male erreichen Sie möglicherweise den Kostendeckungsbeitrag, aber das eine Mal bringen Sie den öffentlichen Verkehr auf eine negative Abbauspirale, das andere Mal fördern Sie den öffentlichen Verkehr. Aussagekräftiger wäre meiner Meinung nach, auch die Passagierfrequenzen und die Ertragsentwicklung anzuschauen. Aber dazu werde ich noch Ausführungen bei der Detailberatung des Rahmenkredites machen.

Nun zur Begründung meines Antrages. Wenn ich von sinnvollen Sparmassnahmen rede, meine ich auch den Verzicht auf die untauglichen elektronischen Zählsysteme und anderen elektronischen Klimbim. Oder ich denke auch an den Verzicht auf kostspielige Fahrplanverfahren, die nichts weiter als eine Alibiübung sind, bei der niemand recht weiss, wie sie eigentlich funktionieren soll und die nur

die Gemeinden verärgert. Oder ich denke an die Reduktion der Zentrale der strategischen Aufgaben durch Personalabbau und Lohnreduktion. Es kann doch nicht sein, dass beim ZVV mit seinen 29 Angestellten ein Personalaufwand pro Kopf von mehr als 130'000 Franken besteht. Führen Sie sich einmal diese Grösse vor Augen. Das ist nur eine Durchschnittszahl.

Bei Fehlinvestitionen orte ich zum Beispiel auch einen möglichen Überhang an Doppelstockwagen, welche den ZVV belasten. Aber dazu werde ich heute noch einen Vorstoss einreichen, um mehr darüber zu erfahren. Ich bitte Sie, diesen konkreten Antrag zu unterstützen.

Ratspräsident Roland Brunner: Bevor wir mit der Detailberatung weiterfahren, möchte ich noch etwas zum Ablauf dieser Beratung sagen. In Übereinstimmung mit Frau Kugler haben wir uns entschieden, jetzt die Detailberatung durchzuführen und erst unmittelbar vor der Schlussabstimmung über den Rückweisungsantrag von Frau Kugler zu befinden.

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I. Punkt 1

Dr. Bernhard Andreas Gubler (FDP, Pfäffikon), Präsident der Verkehrskommission: Zum Dispositiv I. Punkt 1 haben wir drei Anträge. Den Antrag der Verkehrskommission, der lautet «die Kostenunterdeckung bleibt real auf dem Stand 1996, mittelfristig wird eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades angestrebt». Frau Kugler schlägt vor, diese beiden Teilsätze durch eine andere Formulierung zu ersetzen, während Herr Dobler, wenn ich ihn richtig verstanden habe, den ersten Satzteil wie folgt formulieren möchte: «Die reale Kostenunterdeckung ist auf dem Stand 1996 jährlich um 2% zu reduzieren». Die Alternativformulierung von Frau Kugler lautet: «Der Regierungsrat und der ZVV leiten sinnvolle Sparmassnahmen ein, es werden auch Massnahmen ergriffen, die begangenen Fehlinvestitionen zu korrigieren, damit die Folgekosten reduziert werden können. Dabei wird das Angebot und die Attraktivität des ÖV im Gebiet des Verkehrsverbundes nicht tangiert». Ich möchte Ihnen beliebt machen, beim Antrag der Verkehrskommission zu bleiben. Im ersten Satzteil steht, dass wir eine Kostenunterdeckung real fixieren, also nicht nominal, also unter Berücksichtigung einer allfälligen Teuerung. Real wird die Kostenunterdeckung auf dem Stand von 1996 eingefroren. Dann folgt die vorsichtige Formulierung

«mittelfristig wird eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades angestrebt». Herr Cavegn hat in der Debatte erklärt, dass hier vorsichtig formuliert werden muss, weil man sonst in eine kontraproduktive Spirale geraten könnte.

Wir haben in der Verkehrskommission diesen Teil sehr lange und extensiv diskutiert. Es braucht viele Fachkenntnisse. Es ist sicher bedauerndswert, dass Frau Kugler und Herr Dobler in einer Fraktion sitzen, die den Einsitz in die Verkehrskommission nicht erlauben. Ich bin aber sicher, dass wenn Sie die detaillierten Begründungen verfolgt hätten, Sie diese Anträge nicht stellen würden, weil sie kontraproduktiv sind. Damit möchte ich Ihnen nochmals empfehlen, der Verkehrskommission zu folgen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Ich habe dem Antrag von Frau Kugler zugehört und ich habe auch vorhin ihrer Begründung zugehört, als sie verschiedene Punkte der Vorlage kritisierte. Sie hat – sinngemäss, nicht wörtlich – ausgeführt, dass Regierungsrat und ZVV mehr oder weniger machen, was sie wollen, und es bestehe praktisch keine Einflussmöglichkeit. Ich möchte daran erinnern, dass es regionale Verkehrskonferenzen gibt, dass es ein Fahrplanverfahren gibt, wo Sie und ich jetzt im Sommer Eingaben machen können. Ich weiss, dass nicht jedes Gesuch berücksichtigt werden kann, ich war lange genug in einer solchen Konferenz dabei. Wir sollten uns aber nicht verführen lassen. Wenn jahrelang ein solches Gesuch abgelehnt worden ist, muss man vielleicht auch einmal die Gegenseite anhören und sich sagen, dass es vielleicht besser ist nachzugeben. Genau der Punkt, den Frau Kugler kritisiert, dass das Fahrplanverfahren zu kompliziert sei und die Gemeinden nur verärgere, ermöglicht doch auch die Mitsprache der Gemeinden.

Noch ein Wort zu den Investitionen der SBB: ich war selber daran beteiligt, und ich habe selber während Jahren darüber Klage geführt, dass wir nicht genug Sitzplätze hätten in den S-Bahn-Zügen. Jetzt sind die 120 Doppelstockzüge geliefert und einige von Ihnen kommen jetzt und sagen, dies sei zuviel. Ich erinnere mich, dass Regierungsrat Künzi seinerzeit gesagt hat, dass in der S-Bahn jeder seinen Sitzplatz haben soll. Jetzt gehen Sie hin, sind im nachhinein gescheiter und meinen, man habe zuviel bestellt. So kann ich auch prophetisieren. Aus diesem Grunde ist überhaupt nicht zu beanstanden, was die SBB gemacht hat. Wir sollten uns davor hüten, Rollmaterialpolitik der SBB zu betreiben und dann nachher zu sagen, es seien Fehler gemacht worden. In den Siebzigerjahren ist das gleiche auch schon einmal passiert. Da hatte man auf

Teufel komm raus einer Fabrik unbedingt Lokomotivaufträge zuhalten wollen und hatte dann halt nachher die höheren Kosten.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Nur eine Bemerkung zum Fahrplanverfahren. Ich habe die Fahrplanverfahren für den LdU Kreis 11 mitgemacht. Ich las, dass man die Unterlagen dazu auf den Bahnhöfen einsehen könne, da ich die Fahrpläne nicht erhielt. Ich ging also zum nächsten Bahnhof in Affoltern und fragte an. Die schauten mich mit grossen Augen an, die wussten von nichts. Dann sagte ich mir, dass es ja in Oerlikon einen grossen Bahnhof gibt, und fragte dort an. Dort wusste man auch nicht, wovon ich rede. Man verwies mich auf den Hauptbahnhof. Als ich dort ankam, war das Büro schon geschlossen. Glücklicherweise traf ich aber einen Kollegen, der Lokomotivführer bei der SBB ist. So kam ich dann doch noch dazu. Wir machten dann das Fahrplanverfahren, aber wir haben nie eine Bestätigung bekommen, dass unser Begehren eingereicht wurde, wir wissen nicht, wo es gelandet und was damit gemacht worden ist. Dieses Fahrplanbegehren war wirklich eine Alibiübung.

Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen): Es scheint mir etwas problematisch, wenn wir im Rahmen des Gesamtrates in eine Kommissionssitzung eintreten. Wir haben ja die Fragen ausführlich diskutiert, und ich finde einfach, dass jetzt eine materielle Diskussion, ohne Stellungnahme des Regierungsrates und des Vertreters des ZVV, nicht möglich ist. Ich möchte doch die Damen und Herren, die die Fraktionen in der Kommission vertraten, bitten, davon abzusehen, all diese Anträge von Frau Kugler materiell durchdiskutieren zu wollen. Es ist auch sehr gefährlich, weil wir dann vielleicht auf etwas eintreten und etwas bestimmen könnten, das sich später als falsch erweisen könnte. Im übrigen möchte ich darauf hinweisen, dass wenn das Verfahren einmal greift, diese Kommissionssitzungen, die ja fragwürdig sind, gar nicht mehr nötig sind.

Abstimmung

Der Antrag Kugler (Der Regierungsrat und der ZVV leiten sinnvolle Sparmassnahmen ein. Es werden auch Massnahmen ergriffen, die begangene Fehlinvestition zu korrigieren, damit die Folgekosten reduziert werden können. Dabei wird das Angebot und die Attraktivität des ÖV im Gebiet des Verkehrsverbundes nicht tangiert.) wird dem Antrag Dobler (Die reale Kostenunterdeckung ist auf dem Stand 1996 jährlich um 2% zu reduzieren. Die Tarife sollen auf den Stand vor der Erhöhung 1995 gesenkt werden.)

gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst in eventueller Abstimmung mit 64 : 60 Stimmen, dem Antrag Kugler zuzustimmen. Der Antrag der Kommission (Die Kostenunterdeckung bleibt real auf dem Stand 1996, mittelfristig wird eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades angestrebt.) wird dem Antrag Kugler gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 111 : 10 Stimmen, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

I. Punkt 2

Frau Kugler zieht ihren Antrag zurück.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

I. Punkt 3

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Bei a) hat die Kommission zwar herausgestrichen, dass die Wettbewerbsvorteile nur in den Hauptverkehrszeiten ausgebaut werden sollen. Aber hier taucht genau das Problem auf, das schon in der Eintretensdebatte ausführlich beleuchtet wurde. Mit einem a) in dieser Form können der ZVV und die Regierung machen, was sie wollen. Sie können gleichwohl die Randzeiten vernachlässigen und die Hauptverkehrszeiten weiter verbessern, wie sie sich das vorstellen. Sie würden damit nicht einmal gegen den Antrag der Kommission verstossen. Ich vermute, dass sich darum Herr Elser und der Regierungsrat auch nicht vehement gegen dieses Herausstreichen gewehrt haben.

Nun aber zu meinem Antrag. Ich beantrage Ihnen, Punkt 3 zu streichen und durch folgende Formulierung zu ersetzen:

3. Angebot und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs werden verbessert:

- a) Auf allen gemäss der zweiten Teilergänzung vorgesehenen Linien wird bis 1999 der integrale Halbstundentakt realisiert.*
- b) Die Fahrplanstruktur wird nach einheitlichen Merkmalen und Qualitätsstandards ausgebildet. Taktbrüche werden konsequent vermieden.*
- c) Die Fahrplanstabilität wird durch die in der zweiten Teilergänzung vorgesehenen baulichen Massnahmen erhöht.*
- d) Die Tarifstruktur wird vereinfacht, insbesondere zählen die Städte Winterthur und Zürich ab 1999 nur noch als eine Zone. Das ganze ZVV-Gebiet wird mittel- bis*

langfristig in höchstens drei Ringzonen eingeteilt. Auf zeitlich abgestufte Tarife wird verzichtet.

- e) Die Tarife werden stufenweise bis auf ein für schweizerische Verhältnisse angemessenes Niveau gesenkt.*

Es ist falsch, den ÖV nur in den Spitzenverkehrszeiten auszubauen und die sogenannten «Randzeiten» zu vernachlässigen, das habe ich bereits gesagt. Ich denke, man darf dem ZVV diese Option nicht überlassen. Man verärgert die Leute, wenn sie zuerst wieder merken müssen, wo, wann und wie die S-Bahn fährt. Dazu kommen noch die unheilvollen Taktbrüche am rechten Zürichseeufer. Herr Welti hat darauf hingewiesen. Hier war das Konzept der zweiten Teilergänzung auch unserer Meinung nach zu aufgebläht. Lustigerweise wird aber gerade bei dieser Linie der Viertelstundentakt realisiert, während andere Regionen im Kanton Zürich total vernachlässigt werden.

Wir sind einverstanden, dass hier abgespeckt werden muss, aber doch nicht so, wie es der ZVV vorsieht, mit einem Taktbruch. Die Züge werden verschiedene Abfahrtszeiten haben, demzufolge auch an anderen Stellen kreuzen. Folglich werden die Busse bei den meisten Bahnstationen zwischen zwei Zügen nicht mehr genügend Zeit haben, um ihre Route zu befahren. Die Folge wird sein, dass am Abend und Samstag/Sonntag nur noch etwa die Hälfte der Buskurse gute Anschlüsse nach Zürich haben werden. Es wird lange Wartezeiten geben, und das bedeutet, dass viele Passagiere – dafür habe ich vollstes Verständnis – wieder auf das Auto umsteigen werden.

Die Punkte b) und d) orientieren sich an der Vorlage der zweiten Teilergänzung von 1989. Insbesondere habe ich, wie bereits gesagt, die Überwerfung Hürlistein im Auge. Die Überwerfung müsste übrigens nicht mit diesem Rahmenkredit finanziert werden, sie hat nichts damit zu tun, sondern sie muss, wenn überhaupt, aus dem Verkehrsfonds mitbezahlt werden. Zu d) und e): Die Tarife in Zürich sind zu hoch. Gehen Sie in eine x-beliebige Stadt mit einem guten ÖV-Angebot. Sie werden erstaunt sein, wie günstig die Tarife sein könnten. In Paris habe ich kürzlich für das gesamte Metronetz und Teile des RER (Réseau Express Régional) und das gesamte oberirdische Busnetz für drei Tage 28 Franken bezahlt. Das Metronetz ist durchaus vergleichbar mit der S-Bahn. Es zählt 360 Stationen, während die S-Bahn Zürich etwa 300 Stationen zählt. In Zürich bezahle ich aber pro Tag 28 Franken. Ein Billett für eine beliebige Fahrt auf dem Netz der Metro kostet 1.50 Franken...(die Redezeit ist abgelaufen)

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Es ist ein bisschen schwierig, auf all diese Anträge einzugehen. Zunächst aber will ich bei der ersten Be-

merkung von Frau Kugler ansetzen. Sie hat offensichtlich die ursprüngliche Vorlage und die Vorlage der Kommission nicht genau angesehen und nicht den wichtigen Unterschied bemerkt. Bei Punkt 3a), wie ihn die Kommission formulierte, heisst es: «Die Wettbewerbsvorteile – Zuverlässigkeit und Reisezeit – ...» Es wird also gesagt, worum es gehen soll. In der Weisung wird auch sehr präzise und gut umschrieben, was darunter zu verstehen ist und wie man die Verbesserungen angehen kann. «...werden ausgebaut.» Ursprünglich stand eben dort «in den Hauptverkehrszeiten», und die Kommission hat aufgrund einer sehr ausgedehnten Diskussion – angeregt von unserer Seite, bei der darauf hingewiesen wurde, dass eben auch der Freizeit- und der Einkaufsverkehr zugenommen haben und wichtiger geworden sind – darauf verzichtet, «in den Hauptverkehrszeiten» in 3a) zu belassen. Es stimmt also nicht, Frau Kugler, was Sie gesagt haben. Wir haben den Begriff ausgeweitet, um die Verbesserung der Wettbewerbsvorteile generell für alle Verkehrszeiten, während des ganzen Tages, auch in den Randzeiten, zu fordern, damit alles Nötige getan wird, um diese Vorteile wirksam werden zu lassen. Soweit zu dieser ersten Geschichte.

Auch bei Punkt 3b) der Version der Kommission wurde aufgrund der angesprochenen Diskussion um die Verkehrszeiten und die zunehmende Bedeutung des Verkehrs ausserhalb der Hauptverkehrszeiten formuliert: «Dienstleistungen und Preise werden nach Kundengruppen und Verkehrszeiten differenziert entwickelt». Das heisst, dass man die Dienstleistungen also auch auf die anderen Verkehrszeiten ausdehnen, sich auf das konzentrieren soll, was dort passiert und nötig ist und was offenbar auch nachgefragt wird, und das Angebot dann entsprechend abzustimmen und anzupassen, um den Fahrgästen möglichst gute Bedingungen zu bieten. Das zu Ihrer Anmerkung, es sei hier nur der Berufsverkehr gemeint.

Zu den einzelnen Punkten 3a) und b), wie sie sich Frau Kugler vorstellt. Sie will diese offensichtlich anders formulieren als die Kommission. Zu 3a): Die zweite Teilergänzung spukt da immer herum. Es wird behauptet, sie sei nicht erfüllt. Nur muss man sich vor Augen führen, was die zweite Teilergänzung 1989 bedeutete. Es ging da um die Infrastrukturen der S-Bahn, die jetzt in Kürze verwirklicht sein werden: rechtes Seeufer, Doppelspur Richtung Marthalen und auch andere Bahnhöfe, höhere Bahnsteige und was sonst noch in diesem Paket war. Das ist die zweite Teilergänzung, und die ist erfüllt.

Zur Umschreibung, warum man das macht und was ermöglicht werden soll, gehört unter anderem auch, dass ein Halbstundentakt angestrebt werden soll, wo er noch nicht besteht, z.B. im Furttal oder ins Weinland, damit solche Verbesserungen überhaupt möglich sind. Das wurde

damals auch formuliert, aber diese zweite Teilergänzung enthält keine genauen Fahrplanvorgaben. Das wären ja Betriebskostenvorgaben, die man bestimmt hätte, genaue Vorschriften darüber, wie die Fahrpläne dann wirklich aussehen sollten. Es waren aber lediglich Angaben, in welche Richtung es gehen sollte. Das muss ganz klar gesagt werden.

Solche Fahrplanvorgaben werden tatsächlich in den regionalen Fahrplankonferenzen beredet. Dort wird mit den Gemeinden, den Transportunternehmen und der Direktion des Verbunds operativ ausgehandelt, was schliesslich zum Verkehrsrat geht, nämlich was passieren soll und wie das Angebot aussehen soll. Das passiert in den regionalen Verkehrskonferenzen und nicht hier. Dort findet das operative Geschäft statt, hier werden lediglich die strategischen Vorgaben beschlossen. Deshalb – ich komme dann noch auf den Minderheitsantrag zurück – ist das mit dem Halbstundentakt ein bisschen anders formuliert, damit eben Flexibilität gegeben wird darüber, wie es genau gemacht werden soll.

«Fahrplanstruktur nach einheitlichen Merkmalen». Was heisst denn das? Dies ist doch in der Angebotsverordnung schon einheitlich vorgegeben. Je nach Region, nach Situation, nach Nachfrage ist entweder der 60-, 30-, 15- oder 7½-Minuten-Takt einzuführen. Das sind doch Vorgehensmuster nach einheitlichen Merkmalen. Es gibt sie schon. Bei den städtischen Verkehrsbetrieben muss es Ausnahmen davon geben, dort gibt es richtigerweise eine andere Fahrplanstruktur. So gesehen ist sie nicht mit der S-Bahn-Struktur einheitlich. Die Formulierung von 3b) trifft nicht die Wirklichkeit und berücksichtigt nicht, was in der Angebotsverordnung gesagt wird.

Zu den Taktbrüchen: Was ist das eigentlich? Ist das auch eine minütliche Verschiebung der Abfahrtszeit im Laufe des Tages, wie sie die VBZ machen – richtigerweise übrigens, da sich die Verhältnisse ändern? Es hat sich noch niemand aufgeregt, dass eine Strassenbahn tagsüber zu einer anderen Minutenzeit abfährt als nachts. Das so pauschal zu formulieren, würde schon eines der grossen Ziele der Transportunternehmen nicht treffen. Dass am rechten Zürichseeufer bei der integrierten Fahrplangestaltung nicht alle gleicher Meinung sind, ist wohl klar. Vielleicht liegt es auch an der Liniennumerierung. Vielleicht bezeichnet man die S7 tagsüber als S7 und am Abend als S77, weil sie einem anderen Muster folgt; das wäre dann auch einfacher kommunizierbar.

Zur Tarifstruktur: Wir haben kein Tarifreferendum. In der Stadt Zürich ist das schon seit 14 Jahren nicht mehr der Fall. Es wurde abgeschafft. Es ist richtig, dass der Kantonsrat nicht auch noch anfängt, Tarifstrukturprobleme zu diskutieren und zu diskutieren, nach welchen Prinzipien

die Zonen überhaupt gegliedert werden sollen. Übrigens wäre das Ringsystem ungeeignet. Ich möchte darauf nicht eingehen, aber Sie können sich die auswärtigen Verkehrsverbände ansehen, die arbeiten auch nach dem Zonenmodell.

Zeitlich abgestufte Tarife könnten sinnvoll sein, da die Kosten im Laufe des Tages für die Angebote tatsächlich verschieden hoch sind. Der Berufsverkehr kostet sehr viel Geld, und vielleicht sollte man den zugunsten des Randzeitenverkehrs tatsächlich verteuern. Das wäre nach Ihren Vorstellungen unmöglich, aber diese unternehmerische Freiheit und Möglichkeit müssen die Transportunternehmen und die Verbundleitung haben.

Zum Begriff des schweizerischen Niveaus. Was ist das überhaupt? Auch da geht es um das Preis-Leistungs-Verhältnis. Die angebotenen Leistungen müssen sich auf der anderen Seite, bei den Tarifen, niederschlagen. Tarife, die zum Beispiel in Berggebieten gelten, können nicht für Grossraumgebiete wie die Stadt Zürich gelten. Es wäre völlig verfehlt, der gesamten Schweiz vorschreiben zu wollen, wie die Tarife gestaltet werden sollen. Ich glaube, damit könnte kein einziger Tarifverbund, weder der nordwestschweizerische noch hier der zürcherische noch sonst einer, der einmal entstehen könnte, einverstanden sein. Aus unserer Sicht sind all diese Anträge zur Neuformulierung von Punkt 3 abzulehnen.

Zu unserem Minderheitsantrag: Tatsächlich stützt sich der auf Begehren aus Randregionen, was ich zwar nicht gern sage, das klingt nach Ausgrenzung. Jedenfalls liegen aus bestimmten Regionen im Kanton, z. B. aus dem Wehntal, dem Furtal, dem Weinland und aus dem oberen Tösstal, Begehren vor, um den Halbstundentakt in Randzeiten einführen zu können. Ich denke, das Anliegen ist berechtigt. In der Formulierung, dass die Schliessung dieser Verbindungslücken im Halbstundentakt angestrebt werden soll, wird auch offengelassen, ob dies mit Bussen gemacht werden soll oder ob man tatsächlich teure Eisenbahnen nachts herumfahren lassen will. Das wäre vielleicht auf die Dauer unbezahlbar. Ich glaube, mit der Formulierung dieses Minderheitsantrags könnte man leben und würde in die richtige Richtung gehen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die Anträge von Frau Kugler, aber auch der Minderheitsantrag, fallen aus dem Rahmen der Grundsätze. Die Grundsätze geben strategische Vorgaben, die Anträge aber haben eher Verordnungscharakter und bewegen sich auf einer operativen Ebene. Man sprach von Anschlüssen, Taktbrüchen und Halbstundentakt.

Am Morgen habe ich mich im Namen der CVP für differenzierte Angebotsverbesserungen bei gleicher Kostenunterdeckung ausgesprochen. Trotzdem wehre ich mich gegen einen flächendeckenden Halbstundentakt, da dies keine differenzierte Lösung darstellt. Die Anträge auf Halbstundentakt – sowohl von der Minderheit der Kommission als auch von Frau Kugler – mit einer Befristung wecken falsche Erwartungen und nehmen eine falsche Gewichtung vor. Ein Halbstundentakt in peripheren Gebieten würde wegen des geringen Nachfragepotentials den Modal-Split insgesamt im Kanton kaum beeinflussen. Ein flächendeckender Halbstundentakt würde Mittel binden, die besser andernorts eingesetzt würden und die dann eben fehlen würden. Konkret heisst das, dass zum Beispiel eine Million Franken für Angebotsverbesserungen im mittleren Glattal oder in Zürich Nord ein Mehrfaches an zusätzlichen Passagieren bringen würde, im Gegensatz zum Beispiel zum Halbstundentakt zwischen Bülach und Zuzach, im Wehntal oder zwischen Bauma und Wald. Zwischen Bauma und Wald muss man sogar froh sein, wenn mit dem bisherigen Rollmaterial der Stundentakt aufrecht erhalten werden kann, zum Beispiel in Randzeiten. Dort sind flexible, alternative Lösungen gefragt. Und die würden eher noch verzögert durch die Vorgabe eines flächendeckenden Halbstundentaktes. Ein Halbstundentakt zwischen Winterthur und Schaffhausen kann indessen durchaus sinnvoll sein, würde aber der Einführung von Schnellzügen Schaffhausen–Winterthur–Zürich im Wege stehen, wahrscheinlich auch dem Pendolino nach Stuttgart über Flughafen–Winterthur.

Noch eine weitere Überlegung finanzieller Art, und das geht die Gemeinden an: Beim heutigen Kostenverteiler, mit der Berücksichtigung der Haltestellenabfahrten, müssten Gemeinden wie zum Beispiel Fischenthal bei einer Fahrplanverdichtung deutlich mehr bezahlen, ohne dass unbedingt höhere Passagierzahlen zu erwarten wären. In einigen Gemeinden ist die Reizschwelle erreicht, wenn es um die Beiträge an den ZVV geht. Das haben wir in der Kommission bei der Behandlung der Parlamentarischen Einzelinitiative Christopher May gespürt, die eine zusätzliche Kostenverlagerung von den Städten Zürich und Winterthur auf die Gemeinden bringen würde.

Noch ein Wort zur Tarifsenkung, Herr Stirnemann hat ja davon gesprochen. Ich habe jetzt innerhalb einer Stunde drei Mal erlebt, dass die Quadratur des Zirkels verlangt wurde. In der Fraktionserklärung der SVP, im Votum von Herrn Dobler und auch bei Frau Kugler. Sie können doch nicht die Tarife senken und gleichzeitig die Leistungen verbessern. Ich denke, zu einer ehrlichen Politik gehört auch, was ich schon am Morgen ausgeführt habe. Wenn wir den Modal-Split zugun-

sten des öffentlichen Verkehrs verbessern wollen, braucht es vor allem Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr, Stichworte Parkraumangebot, Strassenkapazitäten, Kostenwahrheit usw.; Herr Aeschbacher hat es heute nachmittag nochmals verdeutlicht. Also schaffen wir doch keine Illusionen mit Anträgen, die wir nicht umsetzen können.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Herr Germann, ich möchte gerne ein Missverständnis klären. Ich habe in diesem Antrag nicht verlangt, dass der Halbstundentakt flächendeckend eingeführt wird. Ich habe verlangt, dass der integrale Halbstundentakt dort eingeführt wird, wo er in der zweiten Teilergänzung, in der Vorlage 1989 versprochen wurde. Das ist ein Unterschied. Und dann möchte ich gerne die paar Sätze von vorher noch fertig machen. Ich habe ausgeführt, dass der ÖV-Tarif im Kanton Zürich zu hoch ist. Der ÖV ist auch zu kompliziert. Viele Leute wissen gar nicht, wie sie die Billettautomaten bedienen müssen. Das ist sehr kompliziert für die Leute, wenn sie kein Abonnement haben. Haben Sie schon einmal ein Anschlussbillett gelöst? Das ist ebenfalls sehr kompliziert; für Fremde, für Touristen ist es schon fast eine Zumutung. Man muss den Zugang zum ÖV erleichtern und nicht noch mit solchen Dingen erschweren. Dazu braucht es eben auch Auskunftsmöglichkeiten, zum Beispiel an Bahnhöfen. Man soll uns nicht die Bahnhöfe im Furttal, in Affoltern, wegnehmen.

Bei diesem Antrag geht es mir nicht nur um das Inhaltliche. Es geht mir auch darum zu zeigen, auf welcher Ebene dieser Leistungsauftrag formuliert werden muss. Natürlich bin ich mir im Klaren darüber, dass Sie andere Vorstellungen haben, aber für mich ist das die Ebene. Ich wollte die Vorlage nicht einfach in Bausch und Bogen zurückweisen und keine Alternative bieten.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Wir haben vorhin gehört, wie sich Frau Kugler einmal mehr in ihren Forderungen präzisiert hat und ausdrücklich die integrale Einführung des Taktfahrplans gefordert hat. Ich möchte beispielhaft zeigen, wie es für das Furttal zutrifft, dass auch diese Forderung zu hoch gegriffen ist. Wir freuen uns diese Woche nämlich darüber, dass wir die Bahnlinie nach Regensdorf mit Doppelspur im Halbstundentakt eröffnen dürfen. Aber auch wir kommen hier ans Limit, wir können nicht alles realisieren. Bei uns ist nebst der Freude über die Einführung des Halbstundentakts auch das Bewusstsein vorhanden, dass wir uns nicht alles leisten können und dass genau dieser integrale Ausbau zu uns hinunter zum heutigen Zeitpunkt eben nicht möglich ist. Wir müssen uns bewusst sein, dass unter dem finanzpolitischen Aspekt heute nicht alles möglich ist. Darum muss ich sagen,

Frau Kugler, das sind weitgehend Forderungen und Wünsche, die heute keinen Platz haben.

Dr. Bernhard Andreas Gubler (FDP, Pfäffikon): Der guten Ordnung halber möchte ich Ihnen im Namen der antragstellenden Verkehrskommission beantragen, Punkt 3 so wie beantragt zu belassen. Herr Germann hat in seinem Votum gesagt, dass der Minderheitsantrag zu sehr in die Details gehe und nicht bei den Grundsätzen bleibe. Ich erinnere Sie daran, und das sind die gesetzlichen Grundlagen, dass der Kantonsrat sich auf die strategische Ebene beschränken sollte und dass das Angebot, die Tarife, die konkreten Transportangebote, die Fahrtausweise, die jeweiligen Fahrpläne durch den Verkehrsrat festgelegt werden. Wir sollten hier also nicht über Sachen diskutieren, die nicht in unserer Kompetenz liegen, sondern uns auf die Aufgabe beschränken, die uns durch Gesetz und Verordnung gegeben ist. Ich beantrage im Namen der Mehrheit der Verkehrskommission, bei 3a), b) und c) so wie beantragt zu verbleiben.

Abstimmung

Der Antrag der Verkehrskommission

3. Angebot und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs werden verbessert:
 - a) Die Wettbewerbsvorteile – Zuverlässigkeit und Reisezeit – werden ausgebaut.
 - b) Dienstleistungen und Preise werden nach Kundengruppen und Verkehrszeiten differenziert entwickelt.
 - c) Die Qualität der Leistungserbringung wird nachhaltig gesichert.

wird in eventueller Abstimmung dem Minderheitsantrag Jaun, Spillmann und Stirnemann

- c) Es wird angestrebt, in den S-Bahnkorridoren noch vorhandene Verbindungslücken im Halbstundentakt zu schliessen.
- d) gleich c) des Mehrheitsantrages

gegenübergestellt.

Der Kantonsrat beschliesst mit 68 : 57 Stimmen, dem Antrag der Verkehrskommission zuzustimmen.

Der Antrag der Verkehrskommission wird dem Antrag Kugler

3. Angebot und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs werden verbessert:
- a) Auf allen gemäss der zweiten Teilergänzung vorgesehenen Linien wird bis 1999 der integrale Halbstundentakt realisiert.
 - b) Die Fahrplanstruktur wird nach einheitlichen Merkmalen und Qualitätsstandards ausgebildet. Taktbrüche werden konsequent vermieden.
 - c) Die Fahrplanstabilität wird durch die in der zweiten Teilergänzung vorgesehenen baulichen Massnahmen erhöht.
 - d) Die Tarifstruktur wird vereinfacht, insbesondere zählen die Städte Winterthur und Zürich ab 1999 nur noch als eine Zone. Das ganze ZVV-Gebiet wird mittel- bis langfristig in höchstens drei Ringzonen eingeteilt. Auf zeitlich abgestufte Tarife wird verzichtet.
 - e) Die Tarife werden stufenweise bis auf ein für schweizerische Verhältnisse angemessenes Niveau gesenkt.

gegenübergestellt.

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 13 Stimmen, dem Antrag der Verkehrskommission zuzustimmen.

I. Punkt 4

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Bruno Dobler (parteilos, Lufingen): Bei meinem Antrag, neu einen Punkt 5 einzuführen, geht es darum, die Tarife in Stufen auf den Stand von 1995 zurückzubringen. Der macht aber keinen Sinn mehr, nachdem Punkt 1 nicht geändert werden konnte. Der hätte nämlich den ZVV dazu gezwungen, verbindlich zu sparen und ein Leistungsabbau, Herr Honegger, hätte mit diesem Leistungsauftrag auch nicht übereingestimmt, sondern wir müssen heute, wie in der Wirtschaft und bei den Unternehmen auch, die Quadratur des Kreises machen. Einerseits müssen wir Kosten herunterfahren, andererseits aber auch ein attraktiveres Marktangebot offerieren. Somit wird dieser Punkt 5 obsolet, ich nehme den Antrag zurück.

Ratspräsident Roland Brunner: Ich danke Ihnen, Herr Dobler. Ich nehme an, Herr Regierungsrat Homberger wird Ihre Bemerkungen auch an Herrn Honegger weiterleiten.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

III.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Es geht hier um das Postulat 159/1993, das Frau Genner damals eingereicht hatte. In seiner Antwort schreibt der Regierungsrat in der Vorlage 3544: «Gegenüber der konventionellen Zugsbegleitung konnte mit geringem Mittel- und Personaleinsatz eine wirkungsvollere Aufgabenerfüllung gewährleistet werden». Etwas später sagt er: «Bereits in den Grundsätzen vom 10. Mai 1993 wurde der Zürcher Verkehrsverbund verpflichtet, über die Zugsbegleitung der Fahrplanperioden 1993-1997 Bericht zu erstatten. Diese Verpflichtung lässt sich innerhalb der Frist für die Beantwortung des Postulats nicht erfüllen». Woher weiss denn der Regierungsrat, dass heute mit der Bahnpolizei eine wirkungsvollere Aufgabenerfüllung gewährleistet wird, wenn er dazu gar nicht Bericht erstatten kann? Zweitens weiss er doch schon seit 1992, dass er Bericht erstatten muss. Dazu hatte er jetzt vier Jahre Zeit. Es ist ja klar, dass man für 1997 nicht Bericht erstatten kann. Aber die Trends und Fakten für die vergangenen Jahre, die kann man doch aufzeigen. Das ist ein Widerspruch in den Ausführungen des Regierungsrates. Er sagt selbst, dass er das Postulat nicht erfüllt hat, dann kann man es doch nicht als erledigt abschreiben. Ich beantrage Ihnen, dieses Postulat nicht abzuschreiben.

Regierungsrat Dr. Ernst Homberger: Ich bitte Sie, dieses Postulat abzuschreiben. Wir sind hier ja nicht ganz allein. Die Zugsbegleitung ist nicht ein Thema des ZVV resp. der S-Bahn-Organisation des ZVV allein, sondern muss mit der SBB abgesprochen sein. Wir haben uns für das Konzept Bahnpolizei entschieden, und soweit wir heute feststellen können, aufgrund von Kundenbefragungen und auch der Zufriedenheit der Kunden, hat sich dieses Konzept Bahnpolizei sehr gut bewährt. Wir werden beim nächsten Termin einen abschliessenden Bericht darüber bringen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 83 : 18 Stimmen, das Postulat KR-Nr. 159/1993 abzuschreiben.

IV.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Ich habe an der Debatte um die Ziffern I.-III. nicht teilgenommen, weil ich der Meinung bin, dass die Verkehrskommission eine vernünftige Lösung gefunden hat, und dies hat der Rat jetzt sanktioniert. Mit Erstaunen habe ich davon Kenntnis genommen, dass die Kommission das Postulat 267/94 nicht abschreiben will. Erstaunt deshalb, weil die Forderung des Postulats nach einer einheitlichen Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs klar differenziert geregelten Ausbauentwicklung dieser Vorlage widerspricht.

Ich zitiere insbesondere Ziffer I. Punkt 4. Dort ist die Rede von Effizienzsteigerung, von verbesserter Anpassung des Angebotes unter dem Titel der Effektivität und von Ertragssteigerungen aus Angebotserweiterungen, Preisdifferenzierungen und einer aktiven Marktbearbeitung. Dem widerspricht die Forderung nach sogenannter Einheitlichkeit. Diese kann gerade die nötige Effizienzsteigerung verhindern. Für Herrn Elser ergeben sich gegenläufige Zielsetzungen, beide durch den Kantonsrat genehmigt. Man kann sich nun fragen, ob sich Herr Elser darüber ärgern soll oder ob er sich freuen soll, weil er damit mit dem ZVV tun kann, was er als sinnvoller erachtet. Insbesondere könnte er finanziell absolut überborden mit Hinweis auf dieses vom Kantonsrat überwiesene Postulat. Bleiben Sie bei den Zielsetzungen dieser Vorlage, bleiben Sie diesen Zielsetzungen treu und schreiben Sie dieses Postulat ab. Ich beantrage Ihnen dies im Auftrag der einstimmigen SVP-Fraktion.

Helen Kunz (LdU, Opfikon): Ich habe dieses Postulat vor etwa vier Jahren eingereicht aufgrund der Erfahrungen, die ich einerseits als Präsidentin der VBG gesammelt hatte, andererseits auch als damalige Stadträtin von Opfikon. Wenn ich die Begründung des Regierungsrates zur Abschreibung des Postulats lese, so denke ich, hat er das Postulat falsch verstanden, er liegt völlig daneben.

Das Postulat verlangt die einheitliche Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, und zwar nicht in finanzieller Hinsicht, wie wir das in den Grundsätzen und im Rahmenkredit besprochen haben, sondern es gibt drei Punkte, die gefordert werden. Es sind kurz zusammengefasst die folgenden: Erstens, dass ein Grundsatz gefällt wird, dass der öffentliche

Verkehr immer bevorzugt wird, das betrifft vor allem Kreuzungen im Kanton. Zweitens, und das scheint mir sehr wichtig, Schaffung eines direktionsübergreifenden Stabs «öffentlicher Verkehr» auf Stufe Regierungsrat. Dieser Punkt ist absolut nicht erfüllt. Der Regierungsrat sagt auch nichts davon. Bisher gab es zwar wohl einen Stab «öffentlicher Verkehr», aber auf Abteilungsstufe. Ich habe immer die Erfahrung gemacht, dass man unzählige Begehungen in den Gemeinden gemacht hat mit der Kantonspolizei, dem Kantonalen Tiefbauamt und den Gemeindebehörden. Wenn es um Busspuren und Busbuchten ging, gab es immer wieder Widerstand, weil dann der Individualverkehr benachteiligt würde, das könnten sie nicht tun. Und wenn dann einmal die Kantonspolizei zustimmte, dann war hundertprozentig das Kantonale Tiefbauamt dagegen. Dann hiess es, nein, das können wir jetzt nicht beschliessen. Und der ZVV, der konnte überhaupt nichts machen.

Das ist also ein System, das nicht funktioniert. Ich bin aber draufgekommen, dass die Stadt Zürich ein anderes System hat, dass dort die drei zuständigen Amtsvorsteher den Stab «öffentlicher Verkehr» bilden und auch die Befugnis haben, Entscheide zu fällen, und zwar auf der Stelle. Deshalb bitte ich Sie, dieses Postulat noch nicht abzuschreiben. Es hat auch noch einen Widerspruch in sich. Der Regierungsrat schreibt, der öffentliche Verkehr soll durch eine Reduktion der Wartezeiten gegen Null bevorzugt werden, aber der Individualverkehr solle überhaupt nicht abgebaut werden, Staus sollen vermieden werden. Wie das gehen soll, soll mir einmal jemand erklären. Entweder wird doch der eine oder der andere bevorzugt, aber beide bevorzugen, ich glaube das geht nicht. Deshalb bin ich der Meinung, dass das Postulat aufrechterhalten werden sollte, denn sonst geht in dieser Richtung gar nichts.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Die Kommission hat entgegen dem Regierungsrat beschlossen, dieses Postulat nicht abzuschreiben. Das hängt direkt mit den hier bereits beschlossenen Punkten 3a) und 3c) zusammen, wo einerseits von verbesserter Zuverlässigkeit und Reisezeit die Rede ist und andererseits von der Qualität der Leistungserbringung unserer Verkehrslinien im Kanton. Diese Qualität wird tatsächlich beeinflusst durch Störstellen, die es im Kanton da und dort gibt. Im Luft-Programm 1996 wurde angegeben, dass durch Verkehrsmanagement die Situation verbessert werden soll. Die Kommission kam aber zum Schluss, solange das Luft-Programm nicht erfüllt sei, solle dieses Postulat nicht abgeschrieben werden. Wir haben von unserer Seite einen Vorstoss eingebracht, der dies noch unterstützen soll.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Solide Handarbeit, das ist sicher auch ein Postulat, das auf der Seite meiner Freunde aus der SVP immer wieder gesagt wird. Wenn etwas solide sein soll, dann gibt es ein Sprichwort, das heisst, doppelt genäht hält besser.

Genau das will dieses Postulat auch, und genau das war beispielsweise auch meine Überlegung, als ich mich in der Kommission dafür einsetzte, dass dieses Postulat stehen bleibt. Ich gebe Ihnen recht, diese Ziele werden im Angebot erwähnt. Hier wird es noch etwas deutlicher gemacht, vor allem der zweite Punkt, wonach dieser direktionsübergreifende Stab «öffentlicher Verkehr» geschaffen werden soll, damit man endlich einmal miteinander spricht und vor allem endlich einmal aufhört, den einen gegen den anderen auszuspielen, wovon wir noch zu wenig gehört haben. Es geht darum, dass Erfahrungen gesammelt werden, deshalb soll dieses Postulat stehen bleiben, bitte stimmen Sie dafür.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich bitte Sie auch, das Postulat stehen zu lassen. Der Regierungsrat möchte es in völlig falschem Kontext abschreiben. Busbevorzugung ist Sache eines integrierten Verkehrsmanagements. Das können Sie ja, Herr Stirnemann hat es bereits erwähnt, im Luft-Programm nachlesen. Wo das nötig ist, können Sie dort auch nachlesen, es ist in erster Priorität auch wieder das mittlere Glattal. Integriertes Verkehrsmanagement ist Sache des Strassenverkehrs, muss also entsprechend nicht auch über den Rahmenkredit finanziert werden – ich habe das heute schon ausgeführt –, sondern innerhalb des Strassenbauprogramms über den Strassenfonds. Mit den Grundsätzen, die wir heute verabschiedet haben, haben wir inbezug auf integriertes Verkehrsmanagement überhaupt nichts in die Wege geleitet. Effizienzsteigerung auf den Strassen und im öffentlichen Verkehr fängt eben nicht beim öffentlichen Verkehr an, sondern beim Verteilen der Kapazitäten auf der Strasse, also, wie bereits angetönt wurde, allenfalls auch zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs. Ich bitte Sie also, das Postulat stehen zu lassen, es ist überhaupt noch nicht erfüllt.

Regierungsrat Dr. Ernst Homberger: Ich bin nicht in erster Linie hier, um für die Abschreibung zu plädieren. Wenn Sie das Datum der Beschlussfassung des Regierungsrates eben anschauen, konnten wir damals auch noch nicht ganz alles in diese Vorlage einbeziehen. In einem Punkt haben wir sie aber schon längst überholt. Es gibt nämlich nicht nur eine Stabstelle, sondern der Gesamtverkehr wurde inzwischen durch die Strukturreform in die Volkswirtschaftsdirektion integriert. Wir sind daran, die Organisation auf die Beine zu stellen. Wir möchten

das nicht in einer «Husch-husch»-Übung tun, sondern diese Fragen von integriertem Verkehrsmanagement usw. seriös angehen und eine schlanke, schlagkräftige Organisation auf die Beine stellen, um das zu verwirklichen. In der Zwischenzeit wurde auch der verantwortliche Leiter für die Verkehrsprobleme Zürich Nord/Mittleres Glattal – Verkehrsmanagement im Zusammenhang mit Mittelverteiler und den neu entstehenden Arbeitsplätzen – bereits eingestellt und ist seit 1. Mai operativ tätig.

Wenn Sie diese Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, oder muss ich jetzt sagen des motorisierten öffentlichen Verkehrs, machen, dann müssen Sie das auch in ein Gleichgewicht mit dem Umweltschutz bringen. Es nützt nichts, wenn Sie dadurch grosse Staus hervorrufen, denn das ist auch nicht umweltverträglich. Wir suchen also ein intelligenteres System, das sowohl einen flüssigen motorisierten Individualverkehr gewährleistet, aber auch auf der öffentlichen Seite attraktiv genug ist, damit umgestiegen wird. Wir wollen damit eben beides erreichen.

Abstimmung

Der Antrag der Kommission (Postulat nicht abschreiben) wird dem Antrag des Regierungsrates und von Willy Haderer (auf Abschreibung) gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 74 : 37 Stimmen, dem Antrag der Kommission zuzustimmen. Das Postulat KR-Nr. 267/1994 wird nicht abgeschrieben.

V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

VI.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Abstimmung betreffend Rückweisungsantrag

Der Kantonsrat beschliesst mit eindeutiger Mehrheit, den Rückweisungsantrag Kugler abzulehnen.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 6 Stimmen, die Vorlage 3544a zu überweisen, lautend auf:

- I. Für die Fahrplanperioden 1999-2001 und 2001-2003 gilt für das Angebot und den Tarif:

1. Die Kostenunterdeckung bleibt real auf dem Stand 1996, mittelfristig wird eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades angestrebt.
 2. Die Marktstellung wird auf hohem Niveau, im Rahmen selbst erwirtschafteter Mittel, weiter ausgebaut.
 3. Angebot und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs werden verbessert:
 - a) Die Wettbewerbsvorteile – Zuverlässigkeit und Reisezeit – werden ausgebaut.
 - b) Dienstleistungen und Preise werden nach Kundengruppen und Verkehrszeiten differenziert entwickelt.
 - c) Die Qualität der Leistungserbringung wird nachhaltig gesichert.
 4. Die Mittel werden erwirtschaftet durch
 - a) Steigerung der Effizienz
 - b) Verbesserte Anpassung des Angebotes an die Nachfrage – Effektivität –
 - c) Ertragssteigerung aus Angebotserweiterungen, Preisdifferenzierungen und aktiven Marktbearbeitungen.
- II. Die vorliegenden Grundsätze ergänzen Ziffer II des Beschlusses des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1995.
- III. Das Postulat KR-Nr. 159/1993 betreffend Neuausgestaltung der Zugsbegleitung im Hinblick auf die Personensicherheit, den Kundendienst und die Wirtschaftlichkeit wird als erledigt abgeschrieben.
- IV. Das Postulat KR-Nr. 267/1994 betreffend einheitliche Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs wird nicht abgeschrieben.
- V. Veröffentlichung von Dispositiv Ziffer I und II im Amtsblatt.
- VI. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Das Geschäft ist erledigt.

Detailberatung zu Vorlage 3545

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Ich beantrage Ihnen, den Rahmenkredit so aufzustocken, dass er wieder den gleichen Betrag wie letztes Mal beinhaltet, nämlich 712,7 Millionen Franken. Ich habe bereits ausführlich begründet, weshalb ich das möchte. Ich möchte aber noch etwas zur Weisung des Rahmenkredits sagen. Die Weisung macht bezüglich Erträge total auf Optimismus, zur Ertragsentwicklung wird nur eine Prognose gestellt. Darüber aber, wie sich die Erträge in den vergangenen Jahren entwickelt haben, schweigt sich diese Weisung aus.

Ich habe unter kundiger Anleitung der ZVV die Nettoerträge der vergangenen Jahre ausgemacht und mit dem Nettoertrag, wie er heute in der Rechnung 1996 steht, verglichen. Gemäss ZVV ist der Nettoertrag eben die massgebende Grösse. Der Ertrag von 1996 ist 8 Millionen Franken unter dem Ertrag von 1994. Für 1995 kann ich es nicht sicher sagen, weil in jenem Jahr die Mehrwertsteuer eingeführt wurde. Nach meiner Auffassung ist aber bereits von 1994 auf 1995 eine Ertrags- einbusse auszumachen.

Trotzdem wollen der ZVV, der Regierungsrat und, wie ich jetzt sehe, auch die Mehrheit des Parlaments an den Strategien festhalten, obwohl wir schon seit Jahren sehen, oder sehen sollten, dass eben die Ertrags- entwicklung negativ ist. Aber das sagt die Weisung natürlich nicht. Das ist uns, oder zumindest vielen, verborgen geblieben. Dafür haben wir seit 1990 einen Tarifaufschlag von satten 22% hinnehmen müssen. Die Hälfte davon, also etwa 11%, fiel allein 1995/96 an, wie eine Antwort des Regierungsrates aussagt. Die 3,5% Mehrwertsteuer, die wir netto an den Bund bezahlen müssen, die können Sie vergessen.

Aufschlussreich in diesem Zusammenhang wären sicher auch die Pas- sagierfrequenzen gewesen. Leider habe ich diese Passagierfrequenzen nur bis zum Jahr 1994 verfolgen können. Sie erschienen immer im Ge- schäftsbericht des Regierungsrates. Jetzt sind sie plötzlich verschwun- den. Ich frage den Regierungsrat, weshalb er diese wichtige, auf- schlussreiche Statistik nicht mehr veröffentlicht hat .

Zuletzt noch eine Kleinigkeit, die ich aber trotzdem erwähnen möchte. Die ZVV-Rechnung wird jährlich mit 1 Million Franken belastet, die aus Fahrvergünstigungen für Behörden resultieren. Da sind zum Bei- spiel auch unsere Abonnemente als Kantonsräte und Kantonsrätinnen enthalten. Damit hier keine Missverständnisse aufkommen, möchte ich für die Presse und die Öffentlichkeit anfügen, dass wir das als Ein- kommen versteuern müssen. Diese Million Franken müsste nach mei- ner Auffassung eigentlich bei der Finanzdirektion belastet werden,

nicht beim ZVV. Das ist doch eine Leistung, die der ZVV erbringt, sie müsste also dem ZVV gutgeschrieben werden. Eine Kleinigkeit zwar, die aber gleichwohl störend ist, weil sie die ZVV-Rechnung um 1 Million Franken belastet.

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): Die SP-Fraktion wird dem Rahmenkredit in beantragter Höhe zustimmen. Die SP anerkennt die Anstrengungen des ZVV zur Steigerung der Produktivität, welche auch Erfolg gehabt haben. Die SP befürwortet diese Massnahmen, aber wir müssen darauf hinweisen, dass die Produktivitätssteigerungen nicht auf Kosten des Personals gehen dürfen. Wir werden in den zukünftigen Jahren ein scharfes Auge darauf halten, dass wenn Leistungen ausgeschrieben werden und ein Wettbewerb unter verschiedenen Unternehmen stattfindet, nicht günstige Unternehmen berücksichtigt werden, die nur deshalb ein günstiges Angebot machen können, weil sie Lohndumping betreiben. Lohndumping ist im ZVV auch aus Sicherheitsüberlegungen nicht zulässig.

Ein scharfes Auge werden wir auch darauf halten, dass der ZVV sein Versprechen einhält und keine Angebotsreduktionen macht. Dies hat der ZVV-Direktor zugesichert. Es besteht Druck des ZVV auf die Verkehrsunternehmen, das Angebot zu reduzieren. Unter diesem Druck stehen vor allem gewisse Randangebote, aber, ich habe dies schon einmal betont, der öffentliche Verkehr und die Benützung des öffentlichen Verkehrs hängen davon ab, ob man auch in Randzeiten noch Busse benutzen kann. Wir freuen uns über die Anstrengungen des ZVV zur Produktivitätssteigerung, aber wir werden in den nächsten Jahren auch darauf achten, dass das – wie es auch versprochen wurde – nicht mit einer Angebotsreduktion einhergeht.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Auch die EVP-Fraktion wird dem Rahmenkredit so wie er vorliegt zustimmen. Die Ertragssteigerung in den Jahren 1997/99 wird sich wohl in Grenzen halten, und es ist zu hoffen, dass sich die neue Billettart, welche den Freizeitverkehr, insbesondere ab 9 Uhr morgens, fördern soll, auch dazu beiträgt, dass bei gleichbleibenden Kosten mehr Leute den Zug benützen werden. Insbesondere müssen wir auch mit einer Kostensteigerung rechnen, weil für 1999 Leistungssteigerungen vorgesehen sind. Dies sind insbesondere Leistungsverbesserungen am rechten Zürichseeufer, die meiner Meinung nach zu Unrecht immer wieder kritisiert werden. Dort werden jetzt auch Schnellzüge eingeführt. Irgendwo muss ja ein Punkt bestimmt werden, wo der Übergang von den Regionalzügen auf Schnellzüge vorgenommen wird.

Ich bin überzeugt, dass dies ein gutes Konzept ist. Es verdient unsere Unterstützung, und es ist bedauerlich, dass ständig und immer wieder dagegen geschossen wird. Immer wieder haben nämlich Leistungsverbesserungen auch Frequenzsteigerungen mit sich gebracht. Das war im Limmattal so, das war am linken Zürichseeufer so, das wird auch am rechten Zürichseeufer so sein. Unterstützen Sie diese Bestrebungen, unterstützen Sie auch den Kredit von 694,5 Millionen Franken.

Regierungsrat Dr. Ernst Homberger: Ich möchte mich nur kurz zum Zahlenbeispiel von Frau Kugler äussern. Ich kann es anhand der Antwort, die Sie offenbar vom ZVV erhalten haben, nicht nachvollziehen, weil wir ja zwei Mal das System wechseln mussten. Einerseits durch die Einführung des neuen Eisenbahngesetzes, andererseits haben wir im Rahmenkredit 1995/97 die Fahrplanjahre und nicht die Kalenderjahre genommen und jetzt umgestellt mit 5/12 zu 7/12. Deshalb sind die Zahlen wahrscheinlich nicht ganz vergleichbar. Ich werde aber versuchen, mit Herrn Elser oder Herrn Kagerbauer zusammen die korrekten Zahlen zu liefern.

Abstimmung

Der Antrag der Verkehrskommission (Rahmenkredit bei 694,5 Millionen belassen) wird dem Antrag Kugler (Aufstockung auf 712,7 Millionen) gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 18 Stimmen, dem Antrag der Verkehrskommission zuzustimmen.

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 97 : 0 Stimmen, der Vorlage 3545 zuzustimmen, lautend auf:

- I. Für die Fahrplanperiode vom 1. Juni 1997 bis 29. Mai 1999 wird dem Zürcher Verkehrsverbund gemäss § 26 des Personenverkehrsgesetzes ein Rahmenkredit von Fr. 694'500'000 bewilligt.
- II. Veröffentlichung im Amtsblatt, Textteil.
- III. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Verordnung über Staatsbeiträge an die Berufsbildung (Änderung)

(Antrag des Regierungsrates vom 11. Dezember 1996 und geänderter Antrag der Kommission vom 8. April 1997)

3549 a

Doris Gerber-Weeber (SP, Zürich), Präsidentin der vorberatenden Kommission: Die Kommission hat diese Vorlage der Regierung in einer Sitzung beraten und beantragt Ihnen mit grosser Mehrheit, nicht auf diese Vorlage einzutreten.

Worum geht es bei dieser Verordnung? Zuerst eine Vorbemerkung. Wie Sie wissen, genehmigt der Kantonsrat bei Verordnungen nur die finanzwirksamen Paragraphen. In dieser Vorlage sind das alle Paragraphen mit Ausnahme von § 6 Abs. 1. Dieser Paragraph, für den der Regierungsrat alleine zuständig ist, betrifft die Beiträge an nichtstaatliche Berufsschulen. Er wurde vom Regierungsrat bereits auf den 1. Januar 1997 in Kraft gesetzt. Damit ist es möglich geworden, dass die Ge-

haltseinstufung der Lehrkräfte an nichtstaatlichen Berufsschulen von der Kantonalen Berufsschullehrerverordnung abweicht.

Nun zu den anderen Paragraphen der Verordnung, die nur mit der Zustimmung des Kantonsrates in Kraft treten können. § 4: Bei § 4 geht es gemäss der Weisung lediglich um die Anpassung an einen bereits geänderten Sachverhalt. Die Änderung hätte keine Auswirkungen. Die §§ 7, 8 und 9 betreffen Beiträge an übrige Einrichtungen und Veranstaltungen, wie der Zwischentitel in der Verordnung lautet.

Zu § 7: Hier würden Änderungen gemacht, die im Zusammenhang mit der Anpassung des bereits erwähnten § 4 stehen. Sie hätten keine Auswirkungen.

§ 8: Dieser Paragraph ist der Kern der Vorlage. Hier sollte der Beitragssatz für die übrigen Einrichtungen und Veranstaltungen an ihre anrechenbaren Personalkosten von 50% auf 40% gesenkt werden.

§ 9: Hier sollen die Auswirkungen der Senkung des Beitrages für zwei spezielle Beitragsempfänger wieder korrigiert werden, d.h., damit könnten der Metallarbeiterschule Winterthur und der Frauenfachschule Zürich die gleichen Beiträge an die Personalkosten ausgerichtet werden wie bisher, nämlich 75% insgesamt.

Der Regierungsrat verspricht sich im Ganzen eine Einsparung von 1,5 Millionen Franken pro Jahr. Welche Schulen und Kurse wären nun von der Kürzung der Beiträge betroffen? Erstens geht es um Betriebsbeiträge an die Gemeinden für Berufsbildungskurse. Gemäss Angaben der Verwaltung würden sich hier Einsparungen von rund 100'000 Franken ergeben. Ich gebe Ihnen zwei Beispiele, wer davon betroffen wäre. Die Städte Zürich und Winterthur würden weniger an die Integrationskurse für Jugendliche erhalten. Das sind für Zürich 65'000 Franken, für Winterthur 14'000 Franken.

Zweitens geht es um Beiträge an private Institutionen für Fachschulen. Hier erwarten Verwaltung und Regierung Einsparungen von rund 960'000 Franken. Ich nenne hier als Beispiel die fünf Schulen, die am meisten betroffen wären: die Hotelfachschule Belvoirpark Zürich mit 65'000 Franken, die Schweizerische Technische Fachschule Winterthur mit 415'000 Franken, die Schweizerische Textil-, Bekleidungs- und Modefachschule mit 58'000 Franken, die Schweizerische Fachschule für Betriebstechnik Zürich mit 80'000 Franken und die WISS, die Wirtschaftsinformatikschule Schweiz, mit 80'000 Franken. Sie sehen, es handelt sich um die ganze Palette der Branchen.

Drittens geht es um Beiträge an private Institutionen für Berufsbildungskurse. Hier werden Einsparungen von rund 440'000 Franken erwartet. Ich nenne auch hier vier betroffene Institutionen als Beispiel:

die ENAIP, die ECAP Zürich, beides Schulen für Integration, eine kirchlich, eine mehr gewerkschaftlich, die würden mit 47'000 bzw. 55'000 Franken betroffen. Der VFWB, jetzt neu Pro Didacta, mit 200'000 Franken und die Stiftung Weiterbildungskurse Dübendorf mit 80'000 Franken. Die Beispiele, die ich genannt habe, sind zufällig. Es müssen nicht unbedingt die Institutionen sein, die am meisten betroffen wären. Kleine Institutionen würden von solchen Kürzungen eventuell noch stärker betroffen. Soweit die Darstellung der Sachlage.

Ich komme nun zu den wichtigsten Argumenten gegen die Vorlage. Erstes Argument: Mangelnde Transparenz. Der Regierungsrat bringt mit dieser Vorlage eine nur leicht modifizierte Fassung der Vorlage 3357 vom Dezember 93. Sie wurde an der Kantonsratssitzung vom 13. Juni 1994 unter Namensaufruf mit 102 : 53 Stimmen klar verworfen. Die Weisung erwähnt die Vorgängervorlage mit keinem Wort.

Das zweite Argument, das ich nennen will: Der Widerspruch zum regierungsrätlichen Legislaturprogramm. Dort spricht der Regierungsrat davon, wie der einzelne sich in der Gesellschaft zurechtfinde, sei abhängig von seinem Bildungsstand. Das gilt aber nicht nur für die Grundausbildung, sondern auch für die Weiterbildung.

Das dritte Argument: Die Bedeutung der Weiterbildung für den Wirtschaftsraum Zürich. Es ist ein falsches Signal für die Wirtschaft allgemein und für die Verbände im speziellen, wenn der Kanton seine Verpflichtungen im Weiterbildungsbereich, dem tertiären und quartären Bereich des Ausbildungswesens, abbauen will. Als Wirtschaftskanton müssen wir uns nicht nach unten, also den anderen Kantonen, anpassen, sondern ein Optimum anstreben.

Viertes Argument: Die Ungerechtigkeit für die Berufsbildung. An der Sitzung wurde auch der Vorwurf geäußert, dass damit erneut eine Ungerechtigkeit für die Berufsausbildung entstehen würde. Der Ausbildungsweg über die Berufsbildung ist kürzer als der Weg über Maturität und Hochschule. Er ist darauf angelegt, und das ist seine Stärke, dass die Berufsleute ihre Ausbildung periodisch erneuern und aufstocken. Sie können sich damit rasch neuen Anforderungen der Berufspraxis anpassen, und Flexibilität in der Anpassung an neue Anforderungen ist heute gefragter denn je.

Das letzte hier genannte Argument: Eine unbedeutende Einsparung und Sparen am falschen Ort. Weiterbildung im Berufsbereich wird zu einem guten Teil von Verbänden und Privaten getragen und finanziert. Dazu kommt der Anteil des Kantons. Da hat sich in den letzten Jahren ein sinnvolles Geflecht von Zusammenarbeit und Arbeitsteilung ergeben, das auch von einer entsprechenden Teilung der Kosten begleitet wird.

Die Einsparung von 1,5 Millionen Franken für den Kanton dürfte in seinen Auswirkungen einen Multiplikationseffekt im negativen Sinn auslösen. Wenn Kurse deswegen nicht mehr durchgeführt werden können, treffen Sie damit nicht nur einzelne Personen, sondern ganze Gruppen.

Zusammenfassend möchte ich festhalten: Die Vorlage überzeugte die Kommission aus den dargelegten Gründen nicht. Sie beantragt Ihnen grossmehrheitlich, nicht darauf einzutreten. Ich füge bei: Die SP-Fraktion unterstützt den Antrag der Kommission auf Nichteintreten.

Theo Schaub (FDP, Zürich): Hier handelt es sich wirklich um eine Mini-Sparvorlage. Ich hätte erwartet, dass die Regierung nach dem eindeutigen Resultat bei der Abstimmung in der Kommission diese Vorlage zurückzieht. Diese Vorlage beinhaltet ein Sparpotential von 1,5 Millionen Franken. Sparen ist sicher nicht falsch, aber bei wem soll hier gespart werden? Bei den ausbildungswilligen jungen Leuten, also genau bei denen, die bei anderer Gelegenheit als besonders förderungswürdig gerühmt werden. Das sind sie auch, diese jungen Berufsleute. Sie nehmen in unserem Beruf Lohnausfälle in Kauf durch reduzierte Arbeitszeiten, sie opfern weite Teile ihrer Freizeit, sie zahlen Schulgelder und arbeiten mehr als alle anderen, alles für die Weiterbildung. Und genau bei denen will der Staat mehr Geld abzwacken.

Wieviel schöner haben es da doch Arbeitslose. Sie beziehen Arbeitslosengeld, unter Umständen mehr als der reduzierte Lohn ihrer gleichaltrigen Kolleginnen und Kollege, die sich berufsbegleitend weiterbilden. Dazu werden sie noch gratis in Weiterbildungskurse geschickt.

Mit dieser Sparmassnahme bitten Sie die falschen Leute zur Kasse. Ich bitte das Parlament, zusammen mit der FDP und wahrscheinlich auch zusammen mit allen anderen Parteien, diese Vorlage dorthin zu schicken, wo sie hingehört, in die Altpapiersammlung.

Hans-Jacob Heitz (FDP, Winterthur): Vorerst bedanke ich mich bei der Präsidentin, die Licht in das Dunkel der Verordnung brachte. Dem Amt für Berufsbildung, das bislang auch mit dem Amtsvorsteher Escher auf der Tribüne sass, aber mittlerweile wohl in den Verkehrsstau des Verkehrsverbundes geriet, möchte ich ein Kränzchen winden, Herrn Blum Blumen übergeben, allerdings dann später mit etwas Dornen. Insbesondere möchte ich mich bedanken für die ausgezeichnete Idee des Mechapraktikers. Das nenne ich situativ gerechtes, flexibles, rasches Verhalten. Der Kanton Zürich hat sich hier auf schweizerischer Ebene ausgesprochen positiv in Szene gesetzt, mein Kompliment.

Schade aber, dass wir wegen dieser Verordnung gewissermassen ein «Homberger-Schiessen» veranstalten müssen, das vor zwei Jahren ja schon ungünstig endete. Die Berufsbildung an sich ist schon finanziell benachteiligt, die Spiesse sind schon ungleich, sie dürfen nicht noch ungleicher werden, denn die Berufsbildung ist eine wichtige Stütze für unsere Volkswirtschaft. Es ist daher nachvollziehbar, dass in der Vernehmlassung unisono alle Arbeitnehmer- und Arbeitgeberverbände ein klares Nein zu dieser Verordnung signalisierten. Sie werden nämlich durch den § 8 und andere direkt und indirekt mit neuen Kosten konfrontiert über die Verbände, die hier mit in der Pflicht sind, und damit wären auch die Lehrbetriebe betroffen. Die bereits von der Kommissionspräsidentin angesprochene Pro Didacta hat morgen Generalversammlung. Machen wir ihr ein schönes Geschenk, schicken wir diese Verordnung dorthin, wo sie hingehört, wie Kollege Schaub bereits gesagt hat.

Es gilt zu bedenken, und das billige ich dem Regierungsrat noch zu, dass die Situation sich verändert hat. Auf dem Hintergrund der Tatsache, dass der Kantonsrat in der zweiten Lesung die Mittelschulgelder fallen liess, ist es aber sicher nicht mehr nachvollziehbar, dass jetzt im Berufsbildungsbereich Gebühren erhöht werden sollen. Sie wissen, die Berufsbildung ist im Aufbruch, im Umbruch, auf eidgenössischer Ebene erlebt sie eine Renaissance, man hat sie wiederentdeckt. Bitte senden Sie keine falschen Signale zulasten der Meisterlehre in die Öffentlichkeit.

Diese Verordnung ist auch als Sparvorlage völlig ungeeignet, die 1,5 Millionen sind marginal, und wenn Sie eine Interessensabwägung zwischen den finanzpolitischen und den bildungspolitischen Aspekten vornehmen, bin ich klar der Meinung, dass die Berufsbildung hier Vorrang genießt, denn der Schaden wäre viel grösser als der mutmassliche Ertrag. Für den Fall, dass – was ich zwar nicht erwarte – trotzdem Eintreten beschlossen wird, stelle ich bereits jetzt den Ablehnungsantrag.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Ratspräsident Roland Brunner: Geschätzte Ratskolleginnen und Ratskollegen. Ich bitte Sie um Ihre Mithilfe. Bleiben Sie bitte hier, sonst fallen wir unter das Quorum und sind nicht mehr beschlussfähig.

Die Beratungen werden fortgesetzt.

Benedikt Gschwind (LdU, Zürich): Die LdU-Fraktion unterstützt den Nichteintretensantrag der Kommission. Der Regierungsrat will am falschen Ort und zur falschen Zeit sparen, mit 1,5 Millionen dazu noch mit einem sehr bescheidenen Effekt. In einer Zeit, wo überall der Mangel an Lehrstellen beklagt wird, dürfen doch die Lehrlingskosten für die Wirtschaft nicht verteuert werden.

In einer Zeit, in der Weiterbildung für viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nicht nur ein Wunsch ist, um beruflich vorwärts zu kommen, sondern schlicht und einfach ein Muss, um die bisherige Stelle halten zu können, darf die Weiterbildung nicht zu einem Luxusgut werden. Auch für uns ist es ein Affront der Regierung gegenüber dem Parlament, dass nach drei Jahren praktisch die gleiche Vorlage nochmals vorgelegt wird in Missachtung des klaren Votums von 102 : 53 Stimmen gegen eine solche Sparübung.

Sparen wir nicht so, denn letztlich kostet uns das mehr als dass es einspart. Lehnen wir diese Vorlage ab.

Susanna Rusca Speck (SP, Zürich): Ich fasse mich kurz, denn es wurde schon vieles gesagt, auch dass mit dieser Sparvorlage sicher eine Qualitätseinbusse im Bildungsbereich vollzogen wird. Es ist ein falsches Vorgehen. Durch die Kürzung der Kantonsbeiträge werden die KMU noch mehr leiden, was übrigens auch für den Wirtschaftsstandort nicht gerade förderlich ist. Es werden zur Zeit verschiedene Massnahmen eingeleitet und bearbeitet, um den Lehrstellenmangel in den Griff zu bekommen. Es werden von den Firmen und Verbänden Ausbildungsplätze und Weiterbildungsmöglichkeiten gefordert. Diese Sparvorlage stellt Hürden und verunmöglicht die Entschärfung der Lehrstellensituation. Das ist, wie bereits gesagt, ein Sparen am falschen Ort. Ich bitte Sie, nicht einzutreten.

Oskar Bachmann (SVP, Stäfa): In direkter Weiterführung meiner Feststellung vor zwei Wochen über «die sechs Kaninchen und die Schlange» kann ich heute nur mit Bundesrat Delamuraz' Worten den Kopf

schütteln und sagen: Eine Kuh macht Muh, viele Kühe machen Mühe. Diese Vorlage macht enorme Mühe.

Ich finde es auch sehr penibel, dass angesichts des zerzausten Ergebnisses der Behandlung der Vorlage vor der Kommission man nicht mehr Flexibilität gezeigt und die Vorlage überhaupt zurückgenommen hat. Es sollte eine willenspolitische Vorlage sein, aber es ist eine fehlgeleitete Finanzvorlage. Sie hat überhaupt nichts mit Sparen zu tun. Wir haben in der Kommission, Herr Regierungsrat Homberger, einige viel grössere Sparpotentiale aufgezeigt als diese 1,6 Millionen. Der Bund macht ein Impulsprogramm, eine Berufsbildungsinitiative, Lehrstellenmarketing usw. Da wird, wie schon andere vor mir gesagt haben, für die jungen Leute Geld aufgeworfen, der Kanton Zürich aber kommt und will 1,6 Millionen sparen und so einigen jungen Leuten, die sich von sich aus engagieren, zum Beispiel an der Hotelfachschule Belvoirpark mit 20'000 Franken, noch einen Stein in den Weg legen. Ich kann nur sagen, treten Sie nicht ein, lehnen Sie diese Vorlage ab.

Heidi Müller (Grüne, Schlieren): Natürlich kann man dem Regierungsrat Zwängerei vorwerfen, weil er eine Sparvorlage bringt, die in etwas stärkerer Form vor drei Jahren im Kantonsrat deutlich abgelehnt wurde. Sich über die Phantasielosigkeit unserer Regierung zu wundern, ist wohl auch ein bisschen angebracht. Aber mit der gleichen Zwängerei und Phantasielosigkeit hat die bürgerliche Mehrheit beim letzten Budget die linearen Kürzungen durchgedrückt und vor allem diejenigen Direktionen bestraft, die vorher das letzte aus dem «Sparschweisstüchlein» herausgedrückt haben. Auch Sie wissen ganz genau, dass lineares Kürzen mehr als fragwürdig ist und dass man die Zitrone nicht grenzenlos auspressen kann. Die Regierung musste diesen unsinnigen Sparauftrag im Budget wohl oder übel entgegennehmen und den letzten möglichen Spartropfen suchen. Dass sie dabei eine beerdigte Sparvorlage ausgegraben und etwas abgeschwächt hat, ist ihr nicht allzu sehr zum Vorwurf zu machen.

Ihre Bedrückung über diese Vorlage, meine Damen und Herren von der bürgerlichen Seite, ist deshalb völlig unangebracht. Denn sparen bei Projekten, wo gleich Hunderte von Millionen eingespart werden könnten wie beim Flughafenausbau, beim Strassebau etc. wollt Ihr ja auch wieder nicht, nicht wahr? Ich muss doch sagen, schizophrener könntet Ihr gar nicht auftreten. Vor einer Stunde habt Ihr eine Fraktionserklärung gemacht und über das Sparen geredet. Jetzt aber, wo Ihre Kreise betroffen sind, da wollt Ihr wieder gar nichts wissen vom Sparen.

Eure Entrüstung über mein befürwortendes Eintreten bei der Kommissionarbeit ist mehr als pharisäerhaft. Es wurde mir Inkonsequenz vor-

geworfen, weil ich mich gegen die Mittelschulgelder gewehrt habe. Es gibt aber einen grossen Unterschied. Bei den Mittelschulgeldern ist die Grundausbildung tangiert. Da bin ich nach wie vor der Meinung, dass dies zur Kernaufgabe des Staates gehört. Die vorliegende Verordnung aber betrifft einzig und allein die berufliche Weiterbildung. Es kommt hinzu, dass der Kanton Zürich mit Abstand die grosszügigsten Beiträge an die Berufsbildung ausschüttet. Er hat auch einschneidende Sparmassnahmen bei den Mittelschulen eingeleitet.

Wenn ich jetzt die Mittelschulen aufgegriffen habe, möchte ich mich trotzdem dagegen verwahren, dass Mittelschulbildung und Berufsschulbildung gegeneinander ausgespielt werden. Mit meiner befürwortenden Haltung in der Kommission wollte ich lediglich den Sparauftrag ernst nehmen. Ich bin nach wie vor der Meinung, dass dies in der vorliegenden Form zu verantworten gewesen wäre. Mein ganzes Herzblut liegt mir aber nicht in dieser Vorlage. Aus diesem Grund habe ich auf einen Minderheitsantrag verzichtet und werde ihn auch hier nicht stellen. Ich werde aber für Eintreten stimmen, denn irgendwann müssen wir unseren eigenen Sparauftrag ernst nehmen. Die Grünen, die hier mit mir stimmen, haben eine Gelegenheit, für ein ganz seltenes Mal unseren Volkswirtschaftsdirektor zu unterstützen.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Ich bin im Stiftungsrat der Schweizerischen Technischen Fachschule Winterthur, einer Schule also, die durch die Vorlage des Regierungsrates benachteiligt würde. Ich habe das auch vor zwei Jahren schon gesagt, diese Schule ist eine typische Schule, die von Privaten, konkret von gewerblichen Verbänden, getragen wird und die dafür büssen müsste, dass sie bereits Sparanstrengungen unternommen hat. Diese Schulen werden ja nicht nur vom Kanton getragen, sie werden auch von anderen öffentlichen Institutionen getragen, vom Bund, von der Stadt Winterthur. All diese Institutionen müssen sparen. Die Verbände selber haben auch weniger Geld, das Baugewerbe, von der Rezession gebeutelt, kann weniger in die Bildung investieren. Mit anderen Worten würde sich die Spirale intensiv nach unten drehen. Es wäre verfehlt, wenn wir in einer Schule wie der STF die Gebühren in einer Zeit, wo die Bildung eben mehr zählt wie auch schon, auch aus finanziellen Gründen, anheben müssten und damit weniger Leute ausbilden könnten.

Die Rezession bringt es geradezu mit sich, dass sich die Leute weiterbilden, um möglichst gute Chancen in der Wirtschaft zu haben. Ich denke, hier beisst sich die Katze in den Schwanz, und ich bitte Sie, dem Gesuch der Regierung nicht zu entsprechen. Es wurde schon deutlich

gesagt, wir können an anderen Orten sparen, da gibt es genügend Beispiele, aber hier ist es unsinnig und falsch.

Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach): Es wird von niemandem bestritten: Eine umfassende Grundausbildung und gezielte Weiterbildung sind notwendig für die heutigen wirtschaftlichen Anforderungen. Nur diejenigen, die sich weiterbilden, haben gute Chancen oder überhaupt Überlebenschancen in der sich schnell verändernden Berufswelt. Lebenslanges Lernen ist gefragt. Mit der Kürzung der Beiträge an die Berufsbildung wird ein bildungspolitisch falsches Zeichen gesetzt. Die Möglichkeit zur Weiterbildung soll weiterhin unterstützt werden. Die EVP ist für Nichteintreten auf diese Vorlage.

Regierungsrat Dr. Ernst Homberger: Ich habe die schwierige Aufgabe, hier die Vorlage zu verteidigen. Ich möchte zuerst einmal die anerkennenden Worte von Kantonsrat Heitz bezüglich der Mechatroniker herzlich verdanken. Wir haben aber nicht nur das gemacht, wir haben auch eine Lehrstelleninitiative angepackt. Wir sind also durchaus bereit, dort Prioritäten zu setzen, wo es etwas bringt.

Bei dieser Vorlage nun geht es nicht um Beiträge, die die Lehrmeister oder die Lehrlinge selber bezahlen müssen. Es geht bei dieser Vorlage überhaupt nicht um Lehrstellen, sondern um Personalkosten in der Weiterbildung. Es geht also um Kosten, bei denen wir der Ansicht sind, dass die Schulen, wenn die Beiträge etwas gekürzt werden, wohl zugegebenermassen etwas weniger komfortabel leben, aber die Ausbildung trotzdem gewährleisten können. Was wir von den übrigen Schulen verlangen, nämlich dass sie effizienter arbeiten, können wir auch von diesen Schulen und Institutionen verlangen. Bei den Beträgen, die Ihnen Frau Gerber vorgelegt hat, können Sie selber abzählen, in welcher Grössenordnung die stehen.

Ich möchte es nochmals sagen: Die Vorlage betrifft nicht die Grundausbildung der Schule. Wir haben den Teil der letzten Vorlage, der zu Kritik geführt hat, nämlich die Beiträge an die Einführungskurse, aus der Vorlage eliminiert. Es bleiben jetzt die Personalkosten. Der Regierungsrat hat einen Sparauftrag zu erfüllen. Um 300 Millionen Aufwand einzusparen, sind auch kleine Beträge wichtig und notwendig. Wir haben eine Vorlage ausgearbeitet, die wir voll und ganz verantworten können. Sie selbst haben – Frau Müller hat es gesagt – ohne mit der Wimper zu zucken bei der Voranschlagsberatung weit höhere Beträge einfach weggestrichen. Irgendwie müssen wir dieses Ziel ja auch erfüllen. Deshalb war der Regierungsrat auch nicht bereit,

auf die Forderung der Kommission, die Vorlage zurückzuziehen, einzutreten. Irgendwann werden wir uns wieder einmal dafür rechtfertigen müssen, weshalb wir das Sparziel nicht erreicht haben. Ich möchte Sie deshalb bitten, der Vorlage trotz all Ihrer Bedenken zuzustimmen. Sie hat nämlich auf die Bildungsqualität und die Weiterbildungsqualität keinen Einfluss. Sie zwingt die Schulen lediglich, effizienter und rationeller zu arbeiten.

Abstimmung über Eintreten

Der Kantonsrat beschliesst mit 78:7 Stimmen (bei einigen Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen, lautend auf:

- I. Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.
- II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

Rücktritt aus der EKZ-Kommission

Ratssekretär Thomas Dähler: Rücktritt von Madeleine Speerli Stöckli aus der Kommission zur Prüfung der Rechnung und des Geschäftsberichtes der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich:

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen

Obwohl die Arbeit in der EKZ-Kommission sehr interessant und lehrreich ist, möchte ich mit diesem Schreiben meinen Rücktritt aus dieser Kommission bekanntgeben. Seit geraumer Zeit zeichnet sich im Stromsektor ein enormer Wandel ab. Dies bedingt, dass sich die Mitglieder der EKZ-Kommission neben ihrer bisherigen Tätigkeit intensiv mit diesen Veränderungen auseinandersetzen müssen. Neben meiner Funktion als Mitglied der Justizverwaltungskommission und in verschiedenen Spezialkommissionen bleibt mir leider nicht die erforderliche Zeit, um die aufgezeigte Entwicklung im Stromsektor seriös mitzuverfolgen. Ich bedaure meinen Rücktritt. Der Präsidentin, den Mitgliedern und dem Sekretariat der EKZ-Kommission sowie der Direktion der EKZ danke ich an dieser Stelle für die interessante und angenehme Zusammenarbeit. Ich hoffe auf Ihr Verständnis für meine Entscheidung und verbleibe mit kollegialem Gruss.

Ratspräsident Roland Brunner: Ich danke Frau Speerli für ihre dem Staat geleisteten Dienste und bitte die Interfraktionelle Konferenz, die Nachfolge in die Wege zu leiten.

Verschiedenes

Parlamentarische Vorstösse

- Dringliche Interpellation *Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf) und Mitunterzeichnende* betreffend Vorgehen bei der Erarbeitung eines Qualifikationsverfahrens für Lehrerinnen und Lehrer
- Postulat *Peter Stirnemann (SP, Zürich) und Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen)* betreffend die Bereitstellung von 24 Mio. Franken aus bestehenden Fondsmitteln für ein Beschleunigungsprogramm des öffentlichen Verkehrs auf Strassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur für den Zeitraum 1998 bis 2003.
- Anfrage (Korrektur der Anfrage vom 20. Mai) *Mario Fehr (SP, Adliswil)* betreffend Auszahlung von Dienstaltersgeschenken.
- Anfrage *Hans-Jacob Heitz (FDP, Winterthur)* betreffend Universitätsspital Zürich/Spitalliste.
- Anfrage *Peter Biemann (CVP, Zürich)* betreffend Firmensanierungen durch Konkurs.
- Anfrage *Dr. Ulrich E. Gut (FDP, Küsnacht)* betreffend Heimtaxen, Erfahrung «Obere Halde».
- Anfrage *Crista D. Weisshaupt (SP, Uster) und Dr. Thomas Huonker (SP, Zürich)* betreffend PR-Aktivitäten des Universitätsspitals.
- Anfrage *Dr. Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a. A.)* betreffend Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Olympischen Verband (SOV) zur Einrichtung von Mittelschulklassen für Leistungssportler/-innen.
- Anfrage *Astrid Kugler (LdU, Zürich) und Mitunterzeichnende* betreffend Überbestand an S-Bahn-Doppelstockkompositionen (DPZ) im Gebiet des ZVV .

Schluss der Sitzung: 17.30 Uhr.

Nächste Sitzung: Montag, 2. Juni 1997, 8.15 Uhr.

Zürich, 26. Mai 1997

Die Protokollführerin:
Claudia Magri

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 19.06.1997 genehmigt.