


**182. Sitzung, Montag, 28. September 1998, 14.30 Uhr**

 Vorsitz: *Kurt Schellenberg (FDP, Wetzikon)*
**Verhandlungsgegenstände**
**1. Mitteilungen**

 – Kantonsrats-Jassmeisterschaft..... Seite  
 0000

**27. Erhöhung der Flughafentaxen zur Abgeltung an die Gemeinden um den Flughafen**

Postulat Helen Kunz (LdU, Opfikon), Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang) und Markus Werner (CVP, Dällikon) vom 27. Oktober 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 359/1997, RRB-Nr. 648/18.3.1998 (Stellungnahme)..... Seite 0000

**28. Normalarbeitsvertrag für den Detailhandel**

Postulat Franz Cahannes (SP, Zürich) und Peter Vonlanthen (SP, Oberengstringen) vom 10. November 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 378/1997, RRB-Nr. 895/15.4.1998 (Stellungnahme)..... Seite 0000

**29. Halbstundentakt der ZVV-Linie S33 Winterthur-Schaffhausen**

Postulat Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur), Roland Brunner (SP, Rheinau) und Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil) vom 10. November 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 379/1997, RRB-Nr. 291/4.2.1998 (Stellungnahme)..... Seite 0000

**30. Bericht über die Gesamtlärm- und -luftbelastung in der Region Flughafen Zürich**

Motion Ruedi Keller (SP, Hochfelden), Regula Götsch Neukom (SP, Kloten) und Regula Ziegler-Leuzinger

(SP, Winterthur) vom 24. November 1997 (schriftlich begründet)  
 KR-Nr. 397/1997, RRB-Nr. 1001/29.4.1998 (Stellungnahme)..... Seite 0000

**31. Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs (ZVV)**

Postulat Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich), Dorothee Jaun (SP, Fällanden) und Peter Stirnemann (SP, Zürich) vom 24. November 1997 (schriftlich begründet)  
 KR-Nr. 399/1997, Entgegennahme, Diskussion.. Seite 0000

**32. Abbau der überproportionalen Belastung der Stadt Zürich durch den Regionalverkehr**

Postulat Peter Stirnemann (SP, Zürich), Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich) und Dorothee Jaun (SP, Fällanden) vom 24. November 1997 (schriftlich begründet)  
 KR-Nr. 400/1997, Entgegennahme, Diskussion.. Seite 0000

**33. Änderung der «Verordnung über die Gemeindebeiträge an den Verkehrsverbund (Kostenverteiler-Verordnung)» vom 14. Dezember 1988**

Motion Astrid Kugler (LdU, Zürich) und Benedikt Gschwind (LdU, Zürich) vom 1. Dezember 1997 (schriftlich begründet)  
 KR-Nr. 406/1997, Entgegennahme als Postulat, Diskussion ..... Seite 0000

**34. Publikation einer Positivliste von Lehrbetrieben**

Postulat Franz Cahannes (SP, Zürich) und Susanna Rusca Speck (SP, Zürich) vom 9. Dezember 1997 (schriftlich begründet)  
 KR-Nr. 426/1997, RRB-Nr. 1418/24.6.1998 (Stellungnahme)..... Seite 0000

**35. Bericht, resp. Kreditvorlage für ein Programm zur Sicherung der unbewachten Bahnübergänge im Kanton Zürich**

Motion Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur) und Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 15. Dezember 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 430/1997, RRB-Nr. 775/1.4.1998 (Stellungnahme)..... Seite 0000

## **Verschiedenes**

- Dringlicherklärung einer Interpellation..... Seite 0000
- Rücktrittserklärungen
  - *Peter Grau (SD, Zürich) aus dem Kantonsrat*..... Seite 0000
- Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse .. Seite 0000
- Rückzüge
  - *Rückzug des Postulats KR-Nr.379/1997*..... Seite 0000
  - *Rückzug der Motion KR-Nr. 430/1997* Seite 0000
  - *Rückzug der Interpellation KR-Nr. 296/1996*..... Seite 0000

## **Geschäftsordnung**

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

## **1. Mitteilungen**

### ***Kantonsrats-Jassmeisterschaft***

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Am letzten Samstag, 26. September 1998, hat die elfte Kantonsrats-Jassmeisterschaft stattgefunden. Im Partnerschieber hat gewonnen: Peter Roth, alt Kantonsrat, mit 2196 Punkten, gefolgt von Jürg Trachsel, amtierender Kantonsrat, mit 2145 Punkten, im dritten Rang ist Max Grünenfelder, alt Kantonsrat.

Im Differenzler gewinnt Paul Wietlisbach, amtierender Kantonsrat, mit 45 Punkten, Zweiter wird Peter Abplanalp, amtierender Kantonsrat, mit 51 Punkten, Dritter wird Kurt Bosshard, amtierender Kantonsrat, mit 66 Punkten.

Ich gratuliere den Siegern zu der grossen Errungenschaft, die sie am letzten Wochenende erreicht haben.

Die Teilnehmerzahl war leider nicht sehr gross. Die Organisatoren haben sich deshalb entschlossen, die nächste Jassmeisterschaft an einem

Montag, nämlich am 6. September 1999, von 16.00 bis 19.00 Uhr, durchzuführen. Ich bitte Sie um entsprechende Kenntnisnahme.

### **27. Erhöhung der Flughafentaxen zur Abgeltung an die Gemeinden um den Flughafen**

Postulat Helen Kunz (LdU, Opfikon), Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang) und Markus Werner (CVP, Dällikon) vom 27. Oktober 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 359/1997, RRB-Nr. 648/18.3.1998 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, eine Erhöhung der Flugverkehrserträge (z. B. der Landegebühren) zu prüfen und diese Mehreinnahmen an die durch den Flughafen Zürich beeinträchtigten Gemeinden aufzuteilen.

Begründung:

Die drastisch gestiegenen Flugbewegungen und die damit verbundenen Lärm-, Schmutz- und Gestankbelastungen haben für die Gemeinden um den Flughafen ernstzunehmende Folgen. Gute Steuerzahler (Firmen und Private) ziehen weg, was sich in stark verminderten Steuereinnahmen manifestiert. Parallel dazu erhöhen sich die Fürsorge- und Soziallasten der Gemeinden, da vermehrt jene Leute bleiben oder zuziehen, die es sich nicht leisten können, andernorts zu wohnen. Es ist deshalb nicht einzusehen, weshalb die betroffenen Gemeinden nicht – ähnlich der zentralörtlichen Aufgaben der Stadt Zürich – dafür entschädigt werden sollen. Dass dies, laut Volkswirtschaftsdirektion, gegen die Resolution des ICAO-Rates verstossen soll, ist nicht nachzuvollziehen, da der Charles-de-Gaulle-Flughafen von Paris genau eine solche Abgeltung praktiziert.

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

Die Erhebung von Gebühren im Zusammenhang mit der Benützung der schweizerischen Flughäfen stützt sich einerseits auf schweizerisches Recht, ist andererseits aber auch übergeordnet durch die Richtlinien der ICAO (International Civil Aviation Organisation) geregelt. Dabei ist der Bund für die Überwachung und richtige Umsetzung der Gebührenanwendungen zuständig. Die Erhebung eines Zuschlags auf den Flughafenengebühren zwecks Verteilung an die umliegenden Gemeinden hält den gebührenrechtlichen Grundsätzen der ICAO nicht stand. Über

Flughafengebühren können nur Aufwendungen finanziert werden, die gemäss diesen internationalen Richtlinien in direktem Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb stehen. Eine Abgabe im Sinne der Postulanten hätte überdies auch nach schweizerischem Recht steuerlichen Charakter und würde eine formelle gesetzliche Grundlage benötigen.

Wie Abklärungen an Ort und Stelle ergeben haben, besteht in Paris keine solche Regelung, wie dies in der Begründung zum Postulat behauptet wird. Vielmehr hatte der Staatsrat von Frankreich 1987 eine vom Flughafen eingeführte Gebühr für die Milderung von Lärmbeeinträchtigungen für ungültig erklärt. Die bereits erhobenen Gebühren mussten den Fluggesellschaften zurückerstattet werden. Aufgrund eines 1993 geschaffenen Gesetzes erhebt der Staat (nicht die Flughäfen) seither auf den als Grossflughäfen klassierten Flugplätzen Frankreichs (Paris, Lyon, Nizza, Marseille und Toulouse) eine Taxe von den Luftverkehrsgesellschaften, deren Höhe ein Bruchteil der in Zürich gültigen Lärmgebühr beträgt. Diese Erträge werden nicht an die umliegenden Gemeinden verteilt, sondern für die Subventionierung von Lärmsanierungsmassnahmen eingesetzt. Die dafür besonders eingesetzte staatliche Agentur (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie/ADEME) kann auf Antrag Lärmsanierungen an Liegenschaften in der Umgebung dieser Flughäfen mit einer Subvention unterstützen. Der Kostendeckungsgrad dieses Fonds konnte nicht in Erfahrung gebracht werden. Voraussetzung für den Beitrag ist ein Gutachten, das belegt, dass die beabsichtigten Massnahmen eine Verbesserung der Lärmbelastung im Gebäudeinnern von mindestens 5 Dezibel bewirken. Die Subvention beträgt 80 % der Investitionssumme und ist je nach Massnahme in der Höhe limitiert. Für die Sanierung eines Wohnzimmers in der Zone I (die unmittelbar an den Flughafen angrenzende Zone) werden beispielsweise Kosten von maximal sFr. 3250 anerkannt. Von diesen sFr. 3250 werden 80 % vergütet, sofern auch die weiteren Voraussetzungen erfüllt sind. Dazu gehört, dass die Entschädigungen nur für Massnahmen an Bauten gewährt werden, die vor einem bestimmten Datum erstellt worden sind. Für den Flughafen Charles-de-Gaulle beispielsweise ist das Stichdatum der 7. März 1977, für Orly der 3. September 1975. Weitere Voraussetzung für den Beitrag ist, dass die Eigentümerin oder der Eigentümer seit dem Stichdatum nicht gewechselt hat.

Die in Paris geltende Regelung ist damit in den Grundzügen ähnlich wie diejenige in der Schweiz. Sie geht jedoch weniger weit als die schweizerische. Das gilt sowohl hinsichtlich der Belastungen der Luftverkehrsgesellschaften, die in Frankreich lediglich einen Bruchteil der schweizerischen Lärmzuschläge zu entrichten haben, als auch mit

Bezug auf den Anspruchsumfang der vom Lärm betroffenen Liegenschafteneigentümerinnen und -eigentümer. Die Schweizer Flughäfen sind verpflichtet, beim Vorliegen der entsprechenden rechtlichen Voraussetzungen Schallschutzmassnahmen vollständig zu finanzieren.

Im weiteren ist festzuhalten, dass die wirtschaftliche Entwicklung und die Steuerkraft der Flughafengemeinden im Vergleich zum gesamten Kanton keine negative Entwicklung erfahren haben. Opfikon hat zum Beispiel mit rund zwanzig Einwohnern pro Hektare mehr als dreimal so viele, wie der kantonale Durchschnitt beträgt. Die Steuerkraft in der Flughafenregion hat in den letzten zwanzig Jahren rund 50 Prozent stärker zugenommen als im Kantonsmittel. Gemäss Angaben des Handelsregisteramtes hatten in der Gemeinde Opfikon am 31. Dezember 1997 1015 im Handelsregister eingetragene Firmen ihren Sitz. Davon sind 368 Firmen nach dem 1. Juli 1992 gegründet worden. Das entspricht einem Zuwachs von 57 Prozent. In Kloten beträgt der Zuwachs für die gleiche Periode 60 Prozent, in Küsnacht als vergleichbare Gemeinde dagegen knappe 40 Prozent. Die Steuerbelastung in den Flughafengemeinden hat in den vergangenen Jahren sehr viel stärker abgenommen als im Kantonsmittel und liegt zum Beispiel in Opfikon rund 20 % darunter. Auch grössere Firmen haben in den letzten Jahren ihren Sitz oder Firmenteile in die Flughafenregion verlegt. Umfragen ergeben immer wieder, dass der Flughafen dabei eine ausschlaggebende Rolle spielt.

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

*Helen Kunz (LdU, Opfikon):* Die Antwort des Regierungsrates zeigt deutlich, wie ernst es ihm mit dem guten Verhältnis zu den Gemeinden um den Flughafen ist. Es wird alles Mögliche herangezogen, damit man sich nicht erkenntlich zeigen muss. Das Hauptargument lautet: «Die Erhebung eines Zuschlags auf Flughafengebühren hält den gebührenrechtlichen Grundsätzen der ICAO nicht stand. Gebühren müssen in direktem Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb stehen». Ich frage mich aber, wie es mit Lenkungsabgaben steht, das heisst mit schadstoffabhängigen Landengebühren. Wenn diese zulässig sind, sind es doch auch Zuschüsse an Gemeinden, um lärmbedingte Nachteile auszubessern.

Der Flughafen Paris-Charles-de-Gaulle macht es vor. Auslöser dieses Vorstosses war ein Zeitungsartikel in der NZZ. Ich habe einen Brief der Direktion für Verkehr und Umwelt des Flughafens Paris vor mir, der

aufzählt, was sie alles zu Gunsten der umliegenden Gemeinden machen. Da steht unter anderem:

- Einrichtung eines Arbeitsamtes, um das Wachstum der Arbeitsplätze zu überblicken,
- die Errichtung einer Anlaufstelle für Beschäftigung,
- die Errichtung eines lokalen Finanzfonds, der es erlaubt, die zusätzlichen Mittel den Gemeinden zukommenzulassen,
- Verbesserungen im Verkehrsablauf,
- Realisierung eines neuen Verkehrsverbundnetzes in der Region,
- Unterstützung der Gemeinden für Sozialwohnungen, etc.

Ich frage mich, wieso das bei uns nicht geht, wenn es in Paris funktioniert. Der Flughafen Zürich muss nicht immer so tun, als ob es ausser ihm keinen anderen Flughafen gäbe, der etwas für die Bevölkerung tut. Das stimmt nicht. Zum Beispiel hat die Fluggesellschaft KLM in Amsterdam dieses Jahr täglich zwanzig bis dreissig Flüge gestrichen, weil die Belastung für die Umwelt und die Anwohner des Flughafens zu gross gewesen wäre. Das wäre für Zürich und die Swissair völlig neu.

Was mir mehr als sauer aufstösst, ist der verfehlt Hinweis des Regierungsrates auf die Situation der Flughafenregion, im besonderen der Stadt Opfikon in bezug auf wirtschaftliche Entwicklung. Das heisst im Klartext: Wirtschaftliche Entwicklung gleich vorteilhafte Bedingungen. Das ist typisch. Es werden Zahlen herangezogen, und man interpretiert sie gar nicht richtig. Zur Steuerkraft ist zu sagen: Die natürlichen Personen sind in der Stadt Opfikon rückläufig, in den letzten fünf Jahren um 20 %. Das ist viel. Es sind die juristischen Personen, die von 30 auf 50 % zugenommen haben. Deshalb ist auch die Steuerkraft gestiegen. Für eine Wohngemeinde ist das sehr nachteilig, und es gibt bereits Alarmzeichen. Die Arbeitslosenquote ist bei uns, ausser in der Stadt Zürich, am höchsten. Ausgesteuerte haben sich in den letzten drei bis vier Jahren vervielfacht. Das ist wiederum auf die Hotellerie zurückzuführen, die auch in der Flughafenregion angesiedelt ist.

Die Einwohnerzahl unserer Stadt ist mit 11'000 Einwohnern rückläufig. Bis vor einigen Jahren hatten wir über 12'000 Einwohner. Was auch nicht übersehen werden darf, ist unsere Fluktuation, die am höchsten in der ganzen Schweiz ist. Das sind alles Anzeichen, bei denen man tatsächlich nicht davon sprechen kann, wir profitierten und wir seien eine Stadt, die vom Flughafen nur Vorteile habe. Diese Zahlen sprechen für sich. Deshalb möchte ich den Hinweis auf den bevorstehenden Lastenausgleich mit der Stadt Zürich wagen. In unserer Region hat man dafür kein grosses Verständnis, weil auch wir eine sehr grosse Last tragen. Für diese erhalten wir keine Abgeltung.

Ich bitte Sie, den Vorstoss zu überweisen, wenn auch nur als Hinweis dafür, dass man die Gemeinden in ihren Problemen mit dem Flughafen etwas unterstützen will.

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* Bei diesem Postulat geht es um die finanzielle Abgeltung von den durch Fluglärm betroffenen Gemeinden. Die in der Stellungnahme des Regierungsrates aufgeführten Entwicklungszahlen stehen für Opfikon-Glattbrugg im Süden und repräsentieren vielleicht die Gemeinden des mittleren Glattals und nicht alle vom Fluglärm stark betroffenen Gemeinden. Stark vom Fluglärm betroffen sind auch Gemeinden im Norden und Westen des Flughafens, denn aufgrund des geltenden Betriebsreglements trägt der Norden die Hauptbelastung während der Nachtstunden und der Westen trägt – auch wenn es nicht allen bewusst ist – gegen 80 % der Starts während des Tages. Die in der Stellungnahme erwähnten Entwicklungszahlen können aber sicher nicht für alle diese Gemeinden eingesetzt werden. Wenn wir mit den Pariser Flughäfen vergleichen, herrscht offensichtlich ein Informationssalat. Abklärungen des Regierungsrates in Paris ergaben, dass dort keine solchen Regelungen bestehen, die die Abgeltung von den durch Fluglärm betroffenen Gemeinden vorsehen. Abklärungen der Gemeindeverwaltung Rümlang hingegen ergaben, dass in Paris-Roissy bei der Erweiterung der Infrastruktur unter anderem die Lärmgebühr erhöht und ein lokaler Finanzfonds errichtet wurde. Dieser erlaubt es, die zusätzlichen Mittel denjenigen Gemeinden zukommenzulassen, welche die hauptsächlichsten Belästigungen erleiden. Trotz allen Unsicherheiten, wie es nun tatsächlich in Paris gehandhabt wird und im Hinblick darauf, dass in Zukunft der Gewinn endgültig privatisiert werden soll, die Belastungen jedoch die Anwohner und die Umwelt tragen müssen, wäre es nichts als billig, die direktbetroffenen Gemeinden, abzugelten. Direktbetroffen ist nicht nur die Bevölkerung der Gemeinden im Süden wie Opfikon-Glattbrugg, sondern auch jene Gemeinden im Westen und Norden des Flughafens.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der Grünen Fraktion, dieses Postulat zu überweisen.

*Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich):* Immer wenn es um den Flughafen geht, reagiert die Regierung entweder ängstlich, so wie es in dieser Postulatsantwort der Fall ist, oder aber tolpatschig, wie wir das letzte und vorletzte Woche erlebt haben. Der Regierungsrat, so scheint mir, hat keine glückliche Hand mit dem Flughafen. Ich habe manchmal den Eindruck, dass er den Flughafen wie eine heisse Kartoffel in den Schoss

einer banalen Aktiengesellschaft fallenlassen will, nach dem Motto: aus den Augen, aus dem Sinn, aus der Verantwortung.

In diesem Sinne ist das Postulat beantwortet worden. Der Regierungsrat argumentiert rein juristisch, statt politisch. Er klammert sich an übergeordnetes Recht, statt die Ideen aufzunehmen, die in diesem Rat immer wieder vorgebracht worden sind und die auch im Postulat drinstecken. Der Regierungsrat schafft es nicht, kreative Vorschläge vorzubringen, um den Flughafen aus der Schusslinie der Kritik zu nehmen. Ich habe den Eindruck, der Regierungsrat hat den Flughafen längstens aufgegeben.

Das Postulat an sich ist diskutabel. Es verfolgt aber den falschen Ansatz, weil es nicht umfassend formuliert worden ist. So fehlt zum Beispiel eine kostenneutrale Umlagerung der Passagiergebühren auf die Umweltgebühren. Das Postulat verlangt nur eine Erhöhung der Gebühren, die doch volkswirtschaftlich etwas fragwürdig ist.

Die SP hat drei Gründe, die aufzeigen, dass das Postulat – so wie es vorliegt – nicht geeignet ist:

Erstens: Die Destinatäre für diese Gelder sind nicht definiert. Es besteht die Gefahr, dass steuergünstige und boomende Gemeinden mit solchen Gebühren bevorzugt werden. Ausserdem bedeutet es, wenn Sie die Gebühren an die Gemeinden umlagern, dass der Kanton weniger Gebühren beziehen kann. Letztes Jahr waren das immerhin 44 Mio. Franken.

Zweitens: Die Verwendung dieser Gelder ist im Postulat nicht definiert. Sollen sie als Lärmschutz hinhalten, sollen damit Erschliessungen bezahlt werden oder was sonst soll mit diesen Geldern passieren?

Drittens: Das ist eigentlich das Wichtigste. Mit solchen Geldern wird das belohnt, was heute morgen Hans-Peter Portmann angetönt hat, nämlich die falsche Siedlungspolitik. Diese falsche Siedlungspolitik hat der Kantonsrat 1995 mit dem Richtplan festgeschrieben. Die Grünen und wir von der SP haben dafür gekämpft, dass im Einflussbereich des Fluglärms Siedlungsgebiet zurückgenommen wird. Das ist aber an den Bürgerlichen und insbesondere auch an der CVP gescheitert. Ihr Vertreter in der Raumplanungskommission hat hier gegen diese Abzonungen votiert.

Wenn wir solche Gelder an die Gemeinden sprechen, ist das nicht nur eine Belohnung für falsche Siedlungspolitik, sondern auch ein Anreiz dafür, weiterhin falsche Siedlungspolitik zu machen. Etwas überspitzt ausgedrückt könnte man auch sagen, dass mit solchen Geldern eine Art Schweigegeld an die Gemeinden bezahlt wird, die besonders stark unter Fluglärm leiden. Wer Lärm erdulden muss, hat zwei Möglichkeiten: Entweder schaut man dafür, dass der Lärm reduziert wird oder kein

Lärm mehr entsteht, oder man entschädigt die Leute für diesen Lärm. Wenn man aber entschädigt ist, kann man nicht fordern, dass weniger Lärm über die Gemeinde erschallt.

Aus diesen Gründen ist die SP für Ablehnung des Postulats. Wir werden andere Ideen aber demnächst einbringen.

*Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen):* Ausserhalb der rechtlichen Argumente darf man sich durchaus fragen, ob der Vorstoss sinnvoll und zweckmässig ist. Auf den ersten Blick ist es ein faszinierender Gedanke. Wir haben das Instrumentarium für die Realisierung. Wir können die Schallenergie und die Luftqualität messen. Wir brauchen nur in einer Verordnung den Umrechnungsfaktor festzulegen, um das Ergebnis zu erhalten, welche Gemeinden wieviel Geld behalten dürfen.

Allerdings möchte ich da ansetzen, wo Hartmuth Attenhofer aufgehört hat. Selbstverständlich wird mit der Abgeltung der Lärm abgegolten. Ich höre im Hintergrund bereits die Diskussion über die Aufhebung des Nachtflugverbots. Da kann man durchaus diskutieren, wieviel Abgeltung das Wert ist. Ich glaube, das ist tatsächlich der falsche Weg.

Zudem haben wir nicht nur den Fluglärm. Wir haben ebenfalls Einwohner im Kanton, die an der Strasse oder Bahn wohnen. Was würde das heissen? Man müsste einen Billettaufschlag machen, beziehungsweise einen kantonalen Benzinrappen einführen, um ebenfalls Abgeltungen in entsprechendem Masse zu tätigen. Wir kämen dann etwa in die Region von René Berset, der das letztmal zwischen Lärm und Musik empfunden hat. Vielleicht würde Lärm plötzlich zu Musik, wenn die Abgeltung gross genug wäre. Das möchte ich vermeiden.

Die Gemeinden brauchen kein Geld, sondern Ruhe. Das müssen wir mit anderen Massnahmen erzielen.

Ich bitte Sie, das Postulat nicht zu überweisen.

*Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen):* Luft- und Lärmbelastungen der Flughafengemeinden mit Abgeltungen zu lösen, ist der schlechteste aller möglichen Wege. Für mich ist logisch und zwingend, dass bei der kürzlich veröffentlichten Entwicklung der Verkehrszunahme auf dem Flughafen Kloten Massnahmen zur Reduktion und Verteilung der Immissionen dringend notwendig sind. Vom Flughafenbetreiber erwarte ich diesbezüglich umsetzbare Vorschläge. Die Erhebung eines Zuschlags auf die Flughafengebühren widerspricht internationalen Richtlinien. Nach schweizerischem Recht fehlt die gesetzliche Grundlage dazu. Eine Verteilung der Mehreinnahmen auf die vom Flughafen

beeinträchtigten Gemeinden kann weder nach internationalen noch nach nationalen Grundsätzen vertreten werden.

Richtig ist die Feststellung, dass die Flughafengemeinden durch die enorme Zunahme der Flugbewegungen Lärm-, Schmutz- und Luftbelastungen ertragen müssen, die eine Obergrenze erreicht haben. Andererseits ist klar zur Kenntnis zu nehmen, dass der Flughafen für die Flughafengemeinden nicht nur negative Auswirkungen hat. Tausende von Arbeitsplätzen hängen direkt oder indirekt vom Flughafen ab. Die Verteilung von Mehreinnahmen aus Flughafentaxen auf die Gemeinden ohne Zweckbindung z. B. für Lärmschutzmassnahmen ist weder vertretbar noch sinnvoll. Wer sich Immissionen als zentralörtliche Leistungen abgelten lässt, begibt sich in eine Abhängigkeit. Der Spielraum der Gemeinden und des Schutzverbands sich gegen zusätzliche Belastungen durch den Flughafen zu wehren, wird mit der Entgegennahme von Abgeltungen wesentlich eingeschränkt. Der Schutzverband und die Gemeinden haben sich mit anderen Mitteln vehement für eine gerechte Verteilung der Lärmbelastung einzusetzen. Die gerechte Verteilung beinhaltet auch den Einbezug der Stadt Zürich als alternative Abflugroute, d. h. den Right-turn ab Piste 16 Richtung Süd. Die Stadt Zürich übernimmt damit einen gewissen Lastenausgleich zu Gunsten der südlichen Flughafengemeinden.

Jede Region und Gemeinde hat Standortvorteile und -nachteile. Die einen haben z. B. bessere Verkehrsbedingungen und die entsprechenden Immissionen. Andere haben mehr Ruhe, dafür weniger gute Verkehrsverbindungen.

Die erhöhten Fürsorge- und Sozialleistungen in den Flughafengemeinden der Zunahme des Flugverkehrs zuzuordnen, ist eine Behauptung der Postulanten, die nicht belegt werden kann. Der Zuwachs von Firmen, welche sich in der Flughafenregion in den letzten Jahren angesiedelt haben, spricht eine deutliche Sprache, wie attraktiv und wichtig die Flughafennähe für die meisten, vor allem international tätigen Firmen, ist. Die von den Postulanten vorgeschlagene Erhöhung von Flughafentaxen ist aus den vorgenannten Gründen abzulehnen.

Die SVP folgt dem Antrag des Regierungsrates und wird das Postulat nicht überweisen.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Im Rahmen der Debatte über das Fluglärmmanagement haben wir ausgiebig darüber gesprochen, was es den Gemeinden bringt, wenn sie ihren Lärm in den Griff bekommen, wenn wir flexible Bedingungen für ein Fluglärmmanagement schaffen und wenn wir über Lenkungsabgaben Einfluss nehmen wollen. Der

Vorstoss verlangt aber eine Gebührenerhöhung. Eine solche muss nur dann eingeführt werden, wenn sie sinnvoll ist und begründet werden kann. In Zusammenhang mit Lenkungsmaßnahmen haben wir im Rahmen der fünften Ausbautappe beispielsweise höhere Landengebühren für laute Flugzeuge eingeführt. Die Auswirkungen zeigen, dass damit neben der Swissair auch andere Gesellschaften leisere Flugzeuge nach Zürich-Kloten bringen. Hier kann man sagen, ein Ziel wurde mindestens teilweise erreicht. Natürlich dürfen solche Bemühungen nicht im Keim erstickt werden, sondern müssen fortgeführt werden.

Der Vorstoss hingegen verlangt eine generelle Erhöhung ohne Lenkungsabgaben. Damit können den Gemeinden Finanzen zugeschoben werden, welche aber nicht zweckgebunden sind. Eine Situationsveränderung wäre damit kaum verbunden. Die Gemeinden bzw. die Hauseigentümer erhalten aufgrund der Lärmzonenpläne bereits Mittel, um die Lärmsituation im Haus einzudämmen. Wegen des Lärms entfallene Steuereinnahmen der Gemeinden können nicht quantifiziert werden. Es müssen ihnen auch steuerliche Mehreinnahmen entgegengestellt werden. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass der Wirtschaftsstandort Flughafenregion eine überproportionale Zunahme zu verzeichnen hat. Immerhin kann der Regierungsrat auf die rasante Entwicklung in Opfikon hinweisen, welche über dem kantonalen Mittel liegt, z. B. bei Firmenstandorten. Eine Benachteiligung ist deshalb in dieser Sache in finanzieller Hinsicht nicht so offensichtlich gegeben, wie die Postulantin glaubhaft machen will.

Die siedlungspolitische Fehlentwicklung kann auch nicht mit Gebührenerhöhungen zementiert werden. Der Regierungsrat weist auf die gebührenrechtlichen, internationalen Grundsätze hin, wonach Gebühren nur zur Finanzierung der Aufwendungen des Flughafen eingesetzt werden dürfen. Diese Aussage wird von der Postulantin bestritten. Dem Regierungsrat ist es meiner Meinung nach jedoch gelungen, die Behauptung als eine Falschaussage klar zu klassifizieren. Ich habe zwar Verständnis für das Anliegen. Weder die rechtlichen Voraussetzungen noch die inhaltlichen Notwendigkeiten konnten aber für diese Gebührenerhöhung offen aufgezeigt werden. Für mich wirkt eine solche Gebührenerhöhung, als ob man gegenüber den Gemeinden eine Pflasterpolitik betreiben und Goodwill schaffen will, aber genau weiss, dass damit nichts verändert wird.

Die Mehrheit der EVP-Fraktion wird das Postulat nicht unterstützen.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 18 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

**28. Normalarbeitsvertrag für den Detailhandel**

Postulat Franz Cahannes (SP, Zürich) und Peter Vonlanthen (SP, Oberengstringen) vom 10. November 1997 (schriftlich begründet)  
KR-Nr. 378/1997, RRB-Nr. 895/15.4.1998 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, ausgehend von Art. 359ff. OR einen Normalarbeitsvertrag (NAV) für den Detailhandel zu erlassen, der nachstehende Inhalte ins Recht setzt.

Geltungsbereich:

Der NAV soll für alle Beschäftigten des Detailhandels gelten, und zwar unabhängig von der Anstellungsdauer.

Schuldrechtliche Bestimmungen:

Insbesondere ist eine Paritätische Kommission vorzusehen. Sie besteht aus gleich vielen Vertreterinnen und Vertretern der AG und AN. Die Aufgaben sind in einem separaten Reglement festzulegen. Sie sind mit Sanktionsmöglichkeiten auszustatten.

Normative Bestimmungen:

– Arbeitszeit:

Diese beträgt, inkl. Vorbereitungs- und Aufräumarbeiten zwischen 40 und 42 Stunden pro Woche.

Die Tagesarbeitszeit darf 9 Stunden nicht überschreiten.

Die Einsätze sind dem Personal frühzeitig bekanntzugeben. Den Beschäftigten ist eine Mindestzahl von wöchentlichen Arbeitsstunden zu garantieren.

Beim Personal mit fixen Einsätzen kann die monatliche Arbeitszeit um maximal plus/minus 10 % erweitert oder verkürzt werden. Diese Flexibilität muss auf freiwilliger Basis die gleichwertigen Bedürfnisse von Firmen und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern berücksichtigen. Die Beschäftigten haben ein Mitbestimmungsrecht bei der Festlegung der wöchentlichen und monatlichen Arbeitspläne. Arbeitseinsätze nach 18.30 Uhr und an Sonntagen sind freiwillig. Angestellte dürfen auf ihren Wunsch nicht mehr als zwei Tage in der Woche länger als bis 19.00

Uhr eingesetzt werden. Lehrlinge dürfen nicht länger als bis 18.30 Uhr eingesetzt werden.

Arbeit auf Abruf ist nicht gestattet, hingegen sind saisonal befristete Aushilfen für Sonderverkäufe weiterhin zuzulassen.

– Löhne:

Die Volkswirtschaftsdirektion erlässt ein verbindliches Lohnregulativ, welches regelmässig der Teuerungsentwicklung anzupassen ist. Das Lohnregulativ regelt die Mindestlöhne, abgestuft nach Ausbildungsstand und Berufspraxis. Der Mindestlohn für Ungelernte darf Fr. 3000.--, derjenige für Gelernte Fr. 3400.-- nicht unterschreiten. Ein 13. Monatslohn wird verbindlich festgelegt.

– Kompensation für Abendverkauf:

Der Einsatz nach 18.30 Uhr wird mit einem Zuschlag in Freizeit oder in Geld von 25 % abgegolten. Die Essensentschädigung für Abendverkauf wird wie die Löhne im Regulativ festgesetzt und periodisch angepasst, wobei sie zu Beginn mindestens Fr. 15.-- beträgt.

– Pausen:

Die Pausen betragen mindestens 30 und längstens 90 Minuten.

– Freitage:

Alle Beschäftigten haben Anspruch auf 2 freie Tage pro Woche, wobei der zweite Tag auch in freie halbe Tage umgesetzt werden kann.

– Mutterschaft:

Im Falle von Mutterschaft besteht eine Lohnzahlungspflicht von 16 Wochen.

– Arbeit an Sonntagen und Ruhetagen:

Im Falle von Sonntagsverkäufen sind die Bestimmungen des NAV analog anzuwenden. Dies bezieht sich insbesondere auch auf die Freiwilligkeit und die Zuschläge, welche in diesem Falle mindestens 50 % zu betragen haben.

Begründung:

Gemäss Art. 359 OR werden durch Normalarbeitsvertrag «für einzelne Arten von Arbeitsverhältnissen Bestimmungen über deren Abschluss, Inhalt und Beendigung aufgestellt». Die Zuständigkeit liegt in der Kompetenz der Kantone.

Derzeit hat ein Liberalisierungsfieber sowohl den Detailhandel als auch politische Kreise erfasst. Eine Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten ist aber nur dann sozialverträglich, wenn sie gleichzeitig mit Schritten einhergeht, bei denen das Verkaufspersonal nicht unter die Räder kommt. Verschiedene Abstimmungen in anderen Kantonen sowie die

Abstimmung über das Arbeitsgesetz haben aufgezeigt, dass den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern die Situation der Beschäftigten im Detailhandel nicht egal ist.

In der Stadt Zürich wurde eine Vereinbarung zwischen City-Vereinigung und Gewerbeverband einerseits, KVZ (Kaufmännischer Verein Zürich) und VHTL (Gewerkschaft Verkauf Handel Transport Lebensmittel) andererseits erzielt. Da die Dachorganisationen der Arbeitgeber aber nicht tariffähig sind, handelt es sich nicht um einen rechtsverbindlichen GAV. Diese arbeitsvertragliche Lücke kann durch einen NAV geschlossen werden.

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

Das Obligationenrecht (Art. 359–360 OR) sieht die Möglichkeit vor, dass Bund oder Kantone durch den Normalarbeitsvertrag für bestimmte Arten von Arbeitsverhältnissen Bestimmungen über deren Abschluss, Inhalt und Beendigung aufstellen. Diese Bestimmungen ergänzen die arbeitsrechtliche Ordnung gemäss Obligationenrecht und Arbeitsgesetz. Beim Normalarbeitsvertrag (NAV) handelt es sich um eine Form der Rechtsverordnung. Für den Erlass eines NAV, dessen Geltungsbereich das Kantonsgebiet nicht überschreitet, ist der Kanton zuständig. Die Kantone sind verpflichtet, für das Arbeitsverhältnis der landwirtschaftlichen Arbeitnehmer und der Arbeitnehmer im Hausdienst Normalarbeitsverträge zu erlassen. Im übrigen steht der Erlass von Normalarbeitsverträgen im Ermessen der zuständigen Behörde. Im Kanton Zürich bestehen an kantonalen Normalarbeitsverträgen nur die beiden vom Bundesrecht vorgeschriebenen.

Der NAV hat seine Funktion insbesondere in Arbeitsbereichen, wo auf seiten der Arbeitnehmerschaft eine Organisation fehlt, so dass sozialpartnerschaftliche Regelungen über die Arbeitsverhältnisse nicht möglich sind. In diesen Fällen kann der NAV eine Schutzfunktion für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer übernehmen. Diese Schutzfunktion ist allerdings begrenzt, da der NAV nur dispositives Recht enthält. Bestehen in einer Branche ein oder mehrere Arbeitnehmerverbände, deren Aufgabe die Interessenvertretung der Arbeitnehmerschaft ist, so sind Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern ein geeignetes rechtliches Gestaltungsmittel für die Regelung der Arbeitsverhältnisse. Solche Vereinbarungen zwischen Arbeitnehmervertretungen und Arbeitgebern bzw. deren Vertretern können als Gesamtarbeitsvertrag gemäss Art. 356ff. OR, aber auch in andern Formen abgeschlossen werden. Sie sind flexibler als staatliche Regelungen.

Im Bereich des Detailhandels werden die Interessen des Verkaufspersonals von verschiedenen Arbeitnehmerverbänden wahrgenommen. Für den Detailhandel in der Stadt Zürich ist eine verbindliche sozialpartnerschaftliche Vereinbarung abgeschlossen worden. Vertragspartner sind die City-Vereinigung Zürich, der Gewerbeverband der Stadt Zürich, die Gewerkschaft Verkauf Handel Transport Lebensmittel (VHTL) und der Kaufmännische Verein Zürich. Die Vereinbarung regelt die Arbeitsbedingungen des Verkaufspersonals für den Abendverkauf und die zwei Sonntagsverkäufe im Dezember; eine Paritätische Kommission soll die Vereinbarung durchsetzen und Streitigkeiten bei der Auslegung schlichten. Zurzeit sind auch für die Bahnhofläden in Zürich Verhandlungen über eine Vereinbarung der Sozialpartner im Gange.

Es besteht somit keine Notwendigkeit, die Arbeitsverhältnisse im Detailhandel durch einen Normalarbeitsvertrag zu regeln. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

*Franz Cahannes (SP, Zürich):* Wir stehen sicher in einer Zeit der blindwütigen Deregulierung im Detailhandel. Der beste Beweis dafür ist das neue Ruhetagsgesetz, das generell alle Regelungen im Detailhandel abschaffen will, dies im Hinblick auf ein neues Arbeitsgesetz über das wir demnächst abstimmen werden, welches die Tagesarbeitszeit begrenzen und den Beginn der Nachtarbeitszeit von acht Uhr auf elf Uhr abends ausweiten will. Das heisst, künftig könnten im Detailhandel jederzeit und jedenorts bis elf Uhr abends die Läden offenhalten.

Ich verstehe nicht ganz, wieso man heute morgen die Motion Baumgartner nicht zusammen mit diesem Geschäft behandeln wollte. Vielleicht gäbe es eine bessere Lösung, indem Michel Baumgartner seine Motion zurückziehen könnte, da sie mit dem regierungsrätlichen Entwurf vollumfänglich eingelöst ist.

Wenn wir in diesem Deregulierungsspiel irgendeine Chance haben wollen, um wenigstens an den Rändern gewisse Öffnungen vornehmen zu können, braucht es eine klare Absicherung für die Beschäftigten im Detailhandel. In einem Punkt gehe ich mit der Regierung einig. Sie schreibt: «Der Normalarbeitsvertrag hat seine Funktion insbesondere in Arbeitsbereichen, wo auf Seiten der Arbeitnehmerschaft eine Organisation fehlt, so dass sozialpartnerschaftliche Regelungen über die Arbeitsverhältnisse nicht möglich sind.» Dieser Satz stimmt vollumfänglich. Er stellt aber nur die halbe Wahrheit dar. Es sollte nicht nur heissen «Arbeitnehmerorganisationen», sondern auch «Arbeitgeberorganisationen». Wir haben zwar den Gewerbeverband. Er ist aber keine

tariffähige Organisation. Er hat kein Mandat, Gesamtarbeitsverträge auszuhandeln und zu unterschreiben. Das machen seine Einzelverbände. Hier müsste man festhalten, dass diese Funktion des NAV vollumfänglich gegeben ist. Wir können mit dem besten Willen keine rechtsverbindlichen Normen in Form eines GAV festlegen, weil auf der Gegenseite die Partnerorganisation fehlt. Zudem ist es nicht so, dass eine Vereinbarung, wie sie in der Stadt Zürich zustande gekommen ist und über die man sich streiten kann, auf kantonaler Ebene gleich hergestellt werden könnte. In der Stadt Zürich gibt es immerhin die City-Vereinigung, welche neben dem städtischen Gewerbeverband den Detailhandel umfasst. Es gibt dort einen breiten Abdeckungsgrad im Detailhandel. Das ist auf kantonaler Ebene keineswegs der Fall.

Ich mache darauf aufmerksam, dass das Obligationenrecht derzeit in die Revision gelangt. Im Hinblick auf die Personenfreizügigkeit im europäischen Verkehr hat sich der Bundesrat vorgemerkt, das Institut des Normalarbeitsvertrags in dem Sinne zu stärken, dass Mindestlöhne verbindlich festgelegt werden können. Das würde heissen, dass der NAV nicht nur dispositives Recht darstellt, sondern auch normatives Recht beinhaltet. Im Hinblick auf diese flankierenden Massnahmen, welche entscheidend für eine Annahme des Dossiers Personenverkehr insbesondere in unseren Kreisen sein werden, wäre die Zeit gegeben, für den Detailhandel den Normalarbeitsvertrag zu erlassen und diese wichtigen Bestimmungen, insbesondere in bezug auf die Mindestlöhne, ins Recht zu setzen. Sollte morgen, übermorgen oder in einigen Jahren der Gewerbeverband oder eine Arbeitgeberorganisation in diesem Bereich tariffähig werden, könnte man jederzeit einen Gesamtarbeitsvertrag aushandeln und den Normalarbeitsvertrag ersetzen.

Für uns ist klar, wir werden jede weitere Deregulierung der Ladenöffnungszeiten ohne flankierende Arbeitsschutzbestimmungen bekämpfen. Ich weise auf den letzten Satz der regierungsrätlichen Antwort hin: «Es besteht somit keine Notwendigkeit, die Arbeitsverhältnisse im Detailhandel durch einen Normalarbeitsvertrag zu regeln». Ich halte dem den gleichen Satz leicht verändert entgegen: Es besteht eine absolute Notwendigkeit die Arbeitsverhältnisse mit dem Normalarbeitsvertrag zu regeln. Alles andere heisst Deregulierung pur, ohne jegliche Arbeitsschutzbestimmungen. Diese Perspektive können wir überhaupt nicht tragen.

*Lucius Dürri (CVP, Zürich):* Ich kann nachvollziehen, dass die beiden Postulanten das Postulat eingereicht haben. Ich habe selber seit zwanzig Jahren Erfahrung im Bereich des Aushandelns von Gesamtarbeits-

verträgen. Wenn man dabei über Jahre zu keinen Lösungen kommt, wird man vielleicht etwas radikal. Es stellt sich die Frage, ob die Gründe, dass es bisher nicht geklappt hat, nicht auf der Hand liegen. Habt Ihr die Messlatte für einen Gesamtarbeitsvertrag nicht zu hoch angesetzt? Wenn man die einzelnen Bestimmungen eines möglichen NAV beurteilt, kommt man zum Schluss, dass für die Arbeitgeberseite praktisch keine Flexibilität mehr besteht.

Ich denke, die Lösung kann nie und nimmer ein Normalarbeitsvertrag sein. Sämtliche Lehrbücher im Bereich des Arbeitsrechts, die den NAV beschreiben, sagen klar und deutlich, dass dies Ausnahmemöglichkeiten für Bereiche sein sollen, in denen überhaupt kein Organisationsgrad der Arbeitnehmer besteht. Es ist kein Zufall, dass es die landwirtschaftlichen Arbeitnehmer und die Arbeitnehmer im Hausdienst sind, in deren Bereichen heute sogenannte NAV gemacht werden. Das sind Bereiche, in denen keine gewerkschaftlichen Organisationen bestehen oder keine, die den entsprechenden Namen verdienen. Im Bereich des Detailhandels sind sehr potente Gewerkschaften vorhanden, die durchaus in der Lage sein müssten, einen Gesamtarbeitsvertrag abzuschließen. Dieser Versuch sollte nochmals gestartet werden.

Ich würde sehr empfehlen – ich möchte ja nicht belehrend wirken, ich weiss, wie schwierig das ist –, von den Bestimmungen, die Ihr definiert habt, abzuweichen. Das sind keine Grundlagen für einen Gesamtarbeitsvertrag, der tragfähig ist und den beide Seiten, auch die Arbeitgeberseite, akzeptieren können.

Die Gesamtarbeitsverträge werden zu neuer Bedeutung kommen, wenn die Bildungsfinanzierung wie allenfalls in der vorberatenden Expertenkommission vorgesehen, über Gesamtarbeitsverträge geregelt werden soll. Dann werden sie eine erhöhte Bedeutung gewinnen. Das wäre eine Grundlage, nochmals zwischen den Sozialpartnern zu verhandeln.

Aus dieser Warte heraus lehnen wir das Postulat ab und ersuchen die Postulanten, den gesamtarbeitsvertraglichen Weg einzuschlagen.

*Michel Baumgartner (FDP, Rafz):* Das vorliegende Postulat kann gestrost mit den Worten des Regierungsrates – Franz Cahannes hat sie selber erwähnt – erledigt werden. Es besteht keine Notwendigkeit, die Arbeitsverhältnisse im Detailhandel durch einen Normalarbeitsvertrag zu regeln. Franz Cahannes sieht das anders. Wir werden uns vermutlich nie finden.

Auch wenn der Organisationsgrad des Personals im Detailhandel aus gewerkschaftlicher Optik zu wünschen übrig lässt, bestehen tut er allemal. Im wesentlichen nehmen der VHTL und der Kaufmännische

Verein die Interessen des Verkaufspersonals im Kanton Zürich bei den sozialpartnerschaftlichen Vereinbarungen wahr. So soll es auch bleiben. Wenn Kollege Cahannes in seiner Begründung von Liberalisierungsfieber spricht, das um sich greift, soll sein Postulat offenbar das Medikament sein, um das ausgebrochene Fieber zu senken. Eine Liberalisierung im Detailhandel soll und wird in den nächsten Monaten intensiv diskutiert werden. Der vorliegende Gesetzestext aus der Volkswirtschaftsdirektion – Kollege Cahannes hat es erwähnt – bedingt dies auch. Die Vernehmlassungsfrist läuft übermorgen ab. Wir werden uns dann zumal zu Wort melden.

Heute brauchen wir keine Regelung, um bereits bevor die Diskussion richtig losgeht, die Handbremse anzuziehen. Die eidgenössischen Vorgaben, z. B. im Arbeitsgesetz genügen vollauf. Diesen soll auch nachgelebt werden.

Lehnen Sie dieses unnötige Postulat ab! Überweisen Sie es nicht! Die FDP-Fraktion hat so entschieden.

*Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen):* Ich möchte Franz Cahannes sagen, dass im Gewerbeverband rund 135 Berufsverbände zusammengefasst sind. Wenn er davon spricht, dass wir keine Tariforganisation sind, hat er in direktem Sinne recht. Wenn er aber in gleicher Weise die City-Vereinigung als Beispiel für die Stadt Zürich nimmt, ist auch sie keine Tariforganisation in diesem Sinne.

Ich danke dem Regierungsrat für seine gute Antwort. Ich kann mich voll dahinter stellen. Der Staat sollte kein Sozialpartner sein, auch wenn das Obligationenrecht diese Möglichkeit vorsieht. Nach den politischen Strukturen in der Schweiz sind Sozialpartner Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter. Diese Tatsache hat sich bis heute gut bewährt und sollte nicht durchbrochen werden. Die meisten grossen Detaillisten pflegen eine solche Sozialpartnerschaft bereits heute. Viele Punkte des Postulats sind in den obgenannten Partnerschaften enthalten und viele in denjenigen der einzelnen Berufsverbände, wie etwa Eisenwarenhändler mit ihren Werkzeugen, Porzellanläden, Bäcker, Confiseure und Textildetaillisten usw. Ein NAV könnte gar nicht für alle Beschäftigten Geltung haben, da die Berufsverbands-GAV Priorität haben. Eine paritätische Kommission besteht in den erwähnten GAV bereits. Forderungen wie: Einsätze sind dem Personal frühzeitig bekanntzugeben, sind bei uns heute bereits Alltag. Probleme habe ich, wenn von Ihrer Seite bei Arbeit auf Abruf von schwarzen Schafen auf Arbeitgeberseite mit pro Stunde 7.50 Franken gesprochen wird, Sie aber nie dessen Namen bekanntgeben. Ich habe das Gefühl, dass die Gewerkschaft die

Situation ihres Mitglieds oder eben Nichtmitglieds so versteht, schwarz oder einfach arbeiten zu müssen, ihm diese Möglichkeit nicht nehmen will, und somit den Namen des schwarzen Arbeitgebers nicht preisgibt. Ziel ist es doch nur, die Arbeitgeber anzuschwärzen. Hätten wir einen Namen, könnten wir dem nachgehen und mit dem entsprechenden Berufsverband sprechen, sofern dieser Arbeitgeber im Berufsverband ist.

Ich bin klar der Meinung, GAV und NAV sind Sache der Sozialpartner und nicht des Staats. Wenn mir Peter Vonlanthen in diesem Saal einmal vorgehalten hat, ich hätte ihm als Verbandspräsidenten des Kantonalen Gewerbeverbands Zürich (KGV) im Gegensatz zum Gewerbeverband der Stadt Zürich die kalte Schulter gezeigt, so muss ich ihm sagen, dass er mit mir in dieser Angelegenheit noch nie gesprochen hat.

Im übrigen meine ich, dass der Organisationsgrad auf Arbeitnehmerseite in diesem Bereich zu klein ist, als dass sich diese Seite der Gewerkschaften solche Forderungen herausnehmen dürfte. Dies ist ein gutes Zeichen für die Arbeitgeberseite.

Ich bitte Sie namens der SVP, das Postulat im Sinne der Regierung nicht zu überweisen.

*Hans Fahrni (EVP, Winterthur):* Die allfällige weitere Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten ist nur dann sozial verträglich, wenn sie gleichzeitig mit Schritten einhergeht, die das Personal vor Auswüchsen schützen. Es gibt eine kleine Gruppe Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die durch einen Normalarbeitsvertrag geschützt werden sollten. Ein solcher Vertrag enthält unter anderem Vorschriften über die Arbeit an Sonntagen, Ruhetagen, Kompensation für Abendverkauf, Arbeitszeit, Freizeit, Mutterschaft usw. Die Zuständigkeit für solche Normalarbeitsverträge liegt beim Kanton. Beim Bund existieren bereits solche Verträge für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der Landwirtschaft und im Hausdienst. Ein NAV für diese kleine Gruppe kann den dringend nötigen Schutz darstellen. Die Vorschläge der Postulanten sind gut und ausgewogen.

Die Mehrheit der EVP wird das Postulat überweisen.

*Anton Schaller (LdU, Zürich):* Ich habe heute morgen versucht, die Traktanden 38 und 28 zu kombinieren. Wir hätten so eine Debatte über die Liberalisierung im Detailhandel führen können. Wir wollen eine Liberalisierung im Detailhandel und wir wollen darüber diskutieren. Gleichzeitig wollen wir aber – Hans Fahrni hat es gesagt – mit der Liberalisierung des Detailhandels sicherstellen, dass die sozialen Be-

dingungen der Arbeitnehmerinnen, es sind vor allem Arbeitnehmerinnen, und der Arbeitnehmer sichergestellt sind. Es wäre ehrlicher gewesen, Michel Baumgartner und Mitunterzeichnende der Liberalisierungsmotion, wenn Sie darin die Sozialpartner darauf hingewiesen hätten, dass sie Gesamtarbeitsverträge in ihrem Bereich abschliessen würden. Dann wäre Ihre Motion glaubwürdiger. Sie vertreten einseitig die Liberalisierung und vergessen dabei die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Wenn wir den Detailhandel in Zürich liberalisieren, werden zunehmend Arbeitsplätze entstehen, die nicht mehr den Gesamtarbeitsverträgen unterstellt sind. Arbeit auf Abruf, das betrifft vor allem Frauen und alleinerziehende Frauen, die am Abend oder in der Nacht in begrenzter Anzahl Arbeit leisten wollen und können. Diese begrenzten Verträge sind nicht sozialverträglich. Im Sinne unserer sozial-liberalen Politik wäre eine Liberalisierung zusammen mit Sozialverträglichkeit ehrlicher gewesen. Heute teilen wir das wieder. Selbstverständlich kann man nicht, wenn man die freie Marktwirtschaft propagiert und auf sozialpartnerschaftliche Gesamtarbeitsverträge setzt, Normalarbeitsverträge fordern. Das können auch wir nicht. Das ist Sache der Sozialpartner.

Die Mehrheit der Fraktion kann deshalb diesem Normalarbeitsvertrag nicht zustimmen. Sie würde ihm dann zustimmen, wenn es nicht gelingt, Vereinbarungen über die Stadt Zürich hinaus zu regeln. Die Regierung schreibt, dass es in der Stadt Zürich solche Vereinbarungen gibt, aber keine im Kanton. Es besteht die Gefahr, dass die Gewerbetreibenden keine Sozialpartner sind, dies weidlich ausnützen und nicht zu Gesamtarbeitsverträgen Hand bieten, die notwendig für alle Arbeitnehmerinnen wären. Ich betone nochmals, dass es sich dabei vor allem um Arbeitnehmerinnen handelt. Wir sind in einem Dilemma, da wir ein Postulat haben, mit dessen Überweisung wenigstens die Regierung darauf hinwirken würde, dass Gesamtarbeitsverträge oder Vereinbarungen über die Stadt Zürich hinausgehen. Der Regierungsrat könnte dann in seiner Stellungnahme schreiben: Wir haben eine kantonale Vereinbarung, die über die Stadt hinausgeht. Das haben wir hier nicht. Wenn Sie das schreiben könnten, wäre es einfach, das Postulat abzulehnen.

An die Postulanten: Wenn im Kanton keine sozialverträglichen, gesamtarbeitsvertraglichen Regelungen zustande kommen, ist ein Postulat zu wenig stark, dann braucht es eine Motion. Dann müssen wir die Regierung zwingen, dass sie dahin wirkt. Der richtige Weg – das ist eine Aufforderung an die Arbeitgeber und die Gewerbetreibenden –, bietet Hand zu Vereinbarungen wie es sie in der Stadt Zürich gibt! Dann ist dieses Postulat unnötig, und wir könnten es ablehnen. Wenn sie nicht Hand bieten, weil es Sache der Sozialpartner ist, ist es keine ehrliche

Politik. Dieses Postulat können wir ohne weiteres ablehnen. Wir haben aber keine Lösung. Deshalb wäre es ehrlich gewesen, wir hätten die Liberalisierung im Detailhandel mit dem Normalarbeitsvertrag mitdiskutiert und wenigstens der Regierung verbal den Auftrag gegeben, dass sie darauf hinwirkt, die Vereinbarung der Stadt Zürich auf den Kanton auszuweiten.

*Peter Vonlanthen (SP, Oberengstringen):* Ich mache mir keine Illusionen: Meine Worte, die ich jetzt spreche, werden Worte in den Wind sein. Ich bin ganz sicher – meine Erfahrungen zeigen das –, dass hier im Saal keine Meinungserdbeben entstehen werden.

Die Argumente des Regierungsrates in seiner Antwort sind schlichtweg falsch. Der Regierungsrat macht es sich sehr einfach. Er will das Problem auf die Sozialpartner abschieben, dabei weiss er genau, dass das nicht funktionieren wird. Sie wissen, ich bin Mitunterzeichner der Vereinbarung, die wir in der Stadt Zürich haben. Nicht einmal diese kleine, mickrige und schmalbrüstige Vereinbarung, die freiwillig zustande gekommen ist, wird von erheblichen Teilen der Arbeitgeber eingehalten. Viele Arbeitgeber fühlen sich zudem überhaupt nicht an diese Vereinbarung gebunden, nämlich alle Arbeitgeber – immerhin ist das die Mehrheit –, die nicht in den Verbänden sind. Es wäre im Interesse der Arbeitgeber, dass sie alle gleich lange Spiesse hätten. Das würde man mit einem Normalarbeitsvertrag erreichen.

Man kann sagen, obwohl hier drinnen anderes behauptet worden ist, dass wir auf der Arbeitnehmerseite absolut Vertragspartner sind. Wir haben ein Recht, mit unseren Leuten zu reden. Ich würde behaupten, dass wir den höheren Organisationsgrad haben, wenn wir schauen, wie viele Arbeitgeber im Arbeitgeberverband und wieviele Arbeitnehmer bei uns im KVZ sind. Auf der Arbeitgeberseite ist die Repräsentativität im Vertragsrecht nicht vorhanden. Deshalb wäre ein Normalarbeitsvertrag der richtige Weg zum Schutz der Arbeitenden, wie wir das einige Male gehört haben und auch, um die Zustimmung der Arbeitnehmer zu weiteren Liberalisierungen bei den Ladenöffnungszeiten zu erreichen. Ansonsten werden wir natürlich auf die Barrikaden gehen müssen. Deshalb ist es falsch, wenn der Regierungsrat schreibt, es bestehe keine Notwendigkeit, die Arbeitsverhältnisse zu regeln. Von uns aus gesehen besteht eine unbedingte Notwendigkeit, sie zu regeln.

Kurz zur Messlatte: Selbstverständlich ist die Messlatte im vorliegenden Entwurf hoch angesetzt worden. Normalarbeitsverträge werden ausgehandelt. Es ist klar, dass wir am Anfang die Messlatte höher

ansetzen, als sie am Schluss effektiv ist. Zum Organisationsgrad habe ich bereits gesprochen.

Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen.

*Franz Cahannes (SP, Zürich):* Auf unserer Ratseite – nicht nur bei der SP – besteht offenbar Konsens darüber, dass eine Liberalisierung des Detailhandels und die Arbeitsschutzbestimmungen siamesische Zwillinge sind. So habe ich Anton Schaller verstanden.

Es gibt einen Punkt, bei dem auch auf dieser Seite eine babylonische Verwirrung vorherrscht. Anton Schaller, Hans-Peter Züblin hat vorhin klar bestätigt, dass der Gewerbeverband keine tariffähige Organisation ist. Wenn Verträge abgeschlossen werden, braucht es zwei Partner, die dazu berechtigt und mandatiert sind. Sonst nützt alles nichts. Dies ist genau der Grund, wieso wir im aktuellen Zeitpunkt nur die Möglichkeit haben, über einen Normalarbeitsvertrag etwas ins Recht zu setzen, das die Leute schützt und nicht nur wunderschöne Rosinen oder Rauchpetarden ins Land zu schicken und nachher hält sich niemand daran. Der VHTL hat eine Umfrage über die Vereinbarung in Zürich gemacht. Das Resultat der Umfrage ist erschütternd. Die Betriebe halten sich, vor allem die nichtorganisierten, in grossen Teilen nicht daran. Obwohl das seit Wochen bekannt ist, hat die paritätische Kommission auch bei den Betrieben, die in der City-Vereinigung oder im Gewerbeverband sind, noch nicht interveniert. Das ist Sand in die Augen streuen. Bei dieser Sandschleuder können wir nicht mitmachen.

Es gibt drei Formen von Arbeitsrecht: Einzelarbeitsvertrag, Gesamtarbeitsvertrag und Normalarbeitsvertrag. Dazwischen gibt es nichts. Alles andere ist Luft. Deshalb, Hans-Peter Züblin, nützt das Lob auf die Vereinbarung in der Stadt Zürich herzlich wenig. Unsere Seite fühlt sich eher über den Tisch gezogen und macht damit sehr negative Erfahrungen. Auf ein solches Spiel werden wir nicht mehr eintreten. Ich garantiere Euch, wir sind sofort bereit, einen GAV abzuschliessen, wenn auf Eurer Seite eine tariffähige Organisation da ist, die einen Vertrag rechtsgültig unterschreiben kann. Eure Seite, die in der Sache der Liberalisierung des Detailhandels vorwärtskommen will, müsste ein vitales Interesse daran haben, dass auch die Arbeitsschutzbestimmungen ins Recht gesetzt werden, weil das die Voraussetzung ist, um überhaupt auf diesem Gebiet weiterzukommen.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 73 : 62 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

**29. Halbstundentakt der ZVV-Linie S33 Winterthur–Schaffhausen**

Postulat Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur), Roland Brunner (SP, Rheinau) und Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil) vom 10. November 1997 (schriftlich begründet)

KR-NR. 379/1997, RRB-Nr. 291/4.2.1998 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, die S33 auf die Fahrplanperiode 1999 bis 2001 auf den Halbstundentakt zu verdichten.

Begründung:

Die im Kantonsrat im Frühling 1997 geführte Grundsatzdiskussion, alle S-Bahnen auf einen Halbstundentakt zu verdichten, wurde vom Parlament nur knapp abgelehnt. Die Ablehnungsbegründung lag darin, dass nicht pauschal, sondern gezielt Verdichtungen vorgenommen werden sollten. Der S33 steht diese prioritäre Behandlung sicher zu.

Den statistischen Berichten des Kantons Zürich (Heft 4/96) ist zu entnehmen, dass der Anteil des Individualverkehrs im Weinland sehr hoch ist. Es ist statistisch erhärtet, dass 80 % der Verkehrsbewegungen nicht über den Raum Winterthur/Schaffhausen hinausgehen. Laut kantonalem Umweltbericht 1996 betrug im nördlichen und östlichen Kantonsenteil die jährliche Zuwachsrate des Verkehrsaufkommens zwischen 1990 und 1993 eindruckliche 10 – 25 %. Somit besteht ein grosses noch ungenutztes Potential zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs. Mit dem Halbstundentakt der S33 dürfte demzufolge kurz – oder mittelfristig ein verbessertes Kosten/Nutzenverhältnis entstehen.

Im regierungsrätlichen Bericht über die Durchführung und den Verwirklichungsstand der Raumplanung sowie die Leitbilduntersuchungen, Vorlage 3573, wird hingewiesen, wie schlecht der Erschliessungszustand im Verhältnis zu den Baunutzungsreserven im Weinland ist. Diese Baureserven verlangen ein entsprechendes ÖV-Angebot.

Auf die Anfrage KR-Nr. 265/1997 vertritt der Regierungsrat in seiner Antwort unsere Meinung, dass die Nachfrage und das gegenwärtige und zukünftige Potential die Fahrplandichte bestimmen.

Wir brauchen Angebotserweiterungen an der Weinland-Linie mit ihrem grossen Potential, um unser Luftprogramm umzusetzen. Nur mit vermehrtem Umsteigen vom individuellen auf den öffentlichen Verkehr erhält unser Kanton bessere Luft.

Die Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen bieten immer flexiblere Arbeitszeiten an, so dass es nicht mehr genügt, nur morgens und abends das Fahrplanangebot zu verdichten. Die klassischen Stosszeiten werden künftig viel weniger ausgeprägt auftreten. Diesem neuen Bedürfnis muss Rechnung getragen werden.

Die Stadt Winterthur kann ihre Rolle als wichtiger Wirtschaftsstandort und Knotenpunkt von IC- und EC-Linien nur mit den entsprechend gut ausgebauten Anbindungen erfüllen. Dank dem Halbstundentakt der S33 wird Winterthur besser an Schaffhausen und damit an die EC-Linie nach Stuttgart angebunden.

*Gleichzeitige Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 403/1997.*

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

Der Kantonsrat hat am 20. Oktober 1997 das Postulat KR-Nr. 62/ 1997 betreffend Einbindung der Stadt Winterthur und des Flughafens Zürich in die Eisenbahnverbindung Stuttgart–Zürich–Mailand dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. In der Stellungnahme vom 9. Juli 1997 zur Motion KR-Nr. 61/1997 und zum Postulat KR-Nr. 62/1997 und in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 199/1997 wurde die Bereitschaft erklärt, neue Konzepte auf den beiden Bahnkorridoren Zürich–Bülach–Schaffhausen und Zürich–Flughafen–Winterthur–Schaffhausen zusammen mit dem Kanton Schaffhausen, dem Zürcher Verkehrsverbund und den SBB vertieft zu untersuchen.

Inzwischen hat eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Volkswirtschaftsdirektion, des Zürcher Verkehrsverbundes, der S-Bahn Zürich, der Schweizerischen Bundesbahnen und des Kantons Schaffhausen ihre Arbeit aufgenommen. Angesichts der vielfältigen Funktionen der verschiedenen Linien und der Abhängigkeiten ist eine integrale Betrachtung der internationalen, nationalen und regionalen Eisenbahnlinien auf beiden Korridoren notwendig. Dabei wird u.a. auch auf die Forderungen eingegangen, die S33 auf Halbstundentakt zu verdichten, sowie zusätzliche schnelle und direkte Verbindungen von Schaffhausen und Stuttgart nach Winterthur, zum Flughafen und nach Zürich-Nord einzuführen. Ziel ist es, Angebotskonzepte und Investitionsprogramme zu entwickeln und aufgrund von Variantenvergleichen zu evaluieren. Neben baulichen und betrieblichen Gegebenheiten sind auch die Wirtschaftlichkeit von neuen Verbindungen und die Auswirkungen auf bestehende Angebote des öffentlichen Verkehrs abzuklären.

Aufgrund des gegenwärtigen Projektstandes ist absehbar, dass erste Änderungen im Konzept des Verkehrsangebots auf diesen Korridoren, somit auch auf der S33, frühestens auf Fahrplanwechsel 2001 möglich

sein werden. Falls grössere bauliche Massnahmen erforderlich sein werden, ist mit längeren Fristen zu rechnen. Definitive Projektergebnisse liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vor, weshalb Auskünfte über Einzelheiten des Projekts verfrüht sind. Eine umfassende Berichterstattung, u.a. auch über die gestellten Fragen, wird im Zusammenhang mit dem Postulat KR-Nr. 62/1997 erfolgen. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. *Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur):* Ich äussere mich kurz in Form einer persönlichen Erklärung zum vorliegenden Postulat. Es ist zeitlich überholt, da wir eine Verdichtung auf die Fahrplanperiode 1999-2001 anstreben. Die Notwendigkeit einer Verdichtung besteht nach wie vor.

*Ich ziehe daher das Postulat zurück und reiche umgehend eines ein, das zeitlich angepasst ist und auf die Antwort des Regierungsrates Bezug nimmt.*

Das Geschäft ist erledigt.

### ***Dringlicherklärung einer Interpellation***

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Die Interpellation weist mindestens 20 Unterschriften auf. Sie ist somit zustande gekommen.

*Ratssekretär Thomas Dähler:* Toni Baggenstos (Grüne, Erlenbach) und Mitunterzeichnende beantragen die Dringlicherklärung der Interpellation betreffend Finanzierung von arbeitsmarktrechtlichen Massnahmen bzw. Beschäftigungsprogrammen für ausgesteuerte Langzeitarbeitslose. Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist der Regierungsrat auch der Ansicht, dass die arbeitsmarktlichen Massnahmen bzw. Beschäftigungsprogramme für ausgesteuerte Langzeitarbeitslose wichtig sind?
2. Ist der Regierungsrat auch der Ansicht, dass diese Programme für Langzeitarbeitslose bis zur Neuregelung durch das Einführungsgesetz zum Arbeitslosengesetz im bisherigen Rahmen durch Gemeinden und Kanton zu finanzieren sind? Wenn nicht, warum nicht?
3. Wie will der Regierungsrat sicherstellen, dass 1999 notwendige Beschäftigungsprogramme nicht aufgrund der unklaren Finanzierungsgrundlage eingestellt oder massiv eingeschränkt werden müssen?

4. Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, damit die Gemeinden und Träger dieser Programme rechtzeitig über die ihnen 1999 zur Verfügung stehenden Mittel Bescheid wissen und entsprechend planen können?

*Der Antrag auf Dringlichkeit wird wie folgt begründet:*

*Toni Baggenstos (Grüne, Erlenbach):* Die Dringlichkeit der Interpellation ergibt sich aufgrund folgender Ausgangslage:

Im November 1998 wird die Kommission zum Einführungsgesetz zum Arbeitslosenversicherungsgesetz (EG AVIG) ihre Beratungen aufnehmen. Es braucht keinen Blick in die Kristallkugel, um abzusehen, dass bis zum Abschluss der Beratungen, der Volksabstimmung und der Inkraftsetzung des Einführungsgesetzes noch einige Zeit verstreichen wird. Erst dann wird klar sein, wie künftig die Finanzierung der Beschäftigungsprogramme für ausgesteuerte Langzeitarbeitslose geregelt sein wird. Angesichts dieses Fahrplans halte ich es für sinnvoll, dass sich der Kanton Zürich auch 1999 im bisherigen Rahmen an der Finanzierung dieser Programme beteiligt. Der Arbeitslosenfonds, aus dem dies bis anhin geschah, ist leer. Wie der Regierungsrat vorgehen will, ist unklar. Es ist mir unverständlich, dass im Budgetvorschlag des Regierungsrates kein entsprechender Betrag eingestellt ist. Es ist den Programmträgern auch nicht zuzumuten, mit ihrer Planung für 1999 einfach zuzuwarten, bis sie wissen, ob der Kanton will oder nicht, wie dies in einem Rundschreiben des Amtes für Wirtschaft und Arbeit vom August 1998 verlangt wird.

Die Mitunterzeichnenden halten es für äusserst dringlich, dass der Regierungsrat schnellstmöglich Auskunft über seine diesbezüglichen Vorstellungen gibt. Als dringend erachten sie auch, dass die Träger der Beschäftigungsprogramme sich in Bälde ein Bild machen können, wie sich allenfalls der Kantonsrat entscheiden wird. Dies ist nötig, damit sie Umfang und Finanzierung der Programme für 1999 sinnvoll planen können.

Ich bitte Sie daher, die Dringlichkeit der Interpellation zu unterstützen.

*Ulrich E. Gut (FDP, Küsnacht):* Ich bitte Sie meinerseits, die Dringlichkeit der Interpellation, welche auch freisinnige Unterschriften trägt, zu unterstützen. Ich habe keinen Zweifel am Willen der Volkswirtschaftsdirektion, eine Übergangslösung zu treffen, die eine Weiterarbeit in den Beschäftigungsprogrammen auch im Übergangsjahr 1999 ermöglicht. Der Entscheid liegt aber beim Gesamtregierungsrat. Es geht heute darum, für 1999 rasch Klarheit zu schaffen und ein rechtzeitiges

Signal aus dem Kantonsrat an den Gesamtregierungsrat abzugeben, der jetzt am Novemberbrief arbeitet.

*Susanna Rusca Speck (SP, Zürich):* Die SP-Fraktion unterstützt die Dringlichkeit der Interpellation voll und ganz. Für 1999 muss unbedingt eine Übergangslösung bzw. eine Finanzierung getroffen werden, sonst wird eine wertvolle Infrastruktur zerstört, deren Aufbau Gemeinden und Kanton bis heute mitfinanziert haben. Wenn die Finanzierung der Beschäftigungsprogramme für Langzeitarbeitslose nicht mehr gesichert ist, werden verschiedene Projekte für diese Ausgesteuerten, nicht ALV-Berechtigten, um ihr Weiterbestehen bangen müssen. Diese Projekte sind sinnvolle Ergänzungen zu den Leistungen der RAV (Regionale Arbeitsvermittlungszentren).

Ich bitte Sie im Namen der SP, die Dringlichkeit zu unterstützen.

*Abstimmung*

**Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 70 Ratsmitgliedern unterstützt.** Damit ist die Interpellation als dringlich erklärt.

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Die Interpellation ist schriftlich begründet. Der Regierungsrat hat seine Antwort gemäss § 31 Kantonsratsgesetz innert vier Wochen zu erteilen.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

### **30. Bericht über die Gesamtlärm- und -luftbelastung in der Region Flughafen Zürich**

Motion Ruedi Keller (SP, Hochfelden), Regula Götsch Neukom (SP, Kloten) und Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur) vom 24. November 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 397/1997, RRB-Nr. 1001/29.4.1998 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat einen Bericht vorzulegen, wie die Gesamtlärm- und -luftbelastung des Flughafens Zürich plafoniert werden könnte.

Begründung:

Anlässlich der Beratung der 5. Bauetappe des Flughafens ist von den Behörden versprochen worden, dass die Gesamtbelastung für die Bevölkerung der Flughafenregion nicht zunehme. Diese Aussage ist durch die Entwicklung offensichtlich bereits widerlegt, noch bevor die Bauarbeiten für den Ausbau des Flughafens in Angriff genommen werden. Die Flughafenbevölkerung ist über das Mass der zunehmenden Belastung durch den Luftverkehr beunruhigt, die Akzeptanz des Flughafens selbst in flughafenfreundlichen Kreisen nimmt ab.

Mit der vorgeschlagenen Fixierung der Gesamtbelastung könnte der Flughafen zukunftsweisend sein. Dabei sind Indikatoren zu entwickeln und Methoden zu definieren, wie die durch den Luftverkehr induzierte Lärm- und Luftbelastung gemessen und stabil gehalten werden kann. Für die Gesamtbelastung ist eine obere Grenze festzulegen, die von der Bevölkerung der Flughafenregion akzeptiert werden könnte. Eine Steigerung des Flugverkehrs darf nur noch möglich sein, wenn die Technik entsprechende Fortschritte macht und die Gesamtbelastung nicht grösser wird.

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

Der Bekämpfung der Emissionen an der Quelle kommt nicht nur auf dem Flughafen Zürich, sondern weltweit grosse Bedeutung zu, denn es ist immer effizienter und kostengünstiger, das Ausmass einer Beeinträchtigung so weit als möglich zu vermindern, als deren Auswirkungen zu bekämpfen. Die in dieser Richtung erzielten Fortschritte lassen sich sehen. So sind z. B. die Flugzeugtriebwerke deutlich leiser und schadstoffärmer geworden. Ein Vergleich der Lärmimmissionen der Jahre 1991 und 1997 zeigt, dass die Fläche, die von der Kurve eines energieäquivalenten Dauerschallpegels von 50 dB(A) eingeschlossen wird, trotz bedeutendem Mehrverkehr kleiner geworden ist. Diese für die Bevölkerung der Flughafenumgebung ins Gewicht fallende Entwicklung wurde von den Triebwerkherstellern zusammen mit den Luftverkehrsgesellschaften vorangetrieben. Der Kanton als Flughafenhalter hat sie dabei aktiv unterstützt, indem er bereits vor langer Zeit Lärmgebühren eingeführt hat und seit dem vergangenen Jahr auch die Luftschadstoffe in die Bemessung der Landegebühren einbezieht. Der Flughafenhalter hat alles Interesse, nicht nur die gesetzlichen Vorschriften zu erfüllen, sondern darüber hinaus anzustreben, dass die vom Luftverkehr in Zürich ausgehenden Emissionen so gering gehalten werden wie nur möglich, allerdings ohne dabei ein Verkehrswachstum zu verunmöglichen. Eine Plafonierung der Bewegungen lehnten auch die Stimmberechtigten deutlich ab, als sie am 26. September 1993 die «Volksinitiative für

massvollen Flugverkehr» mit einem Stimmenverhältnis von zwei zu eins verwarfen.

Die Betriebskonzession für den Flughafen Zürich läuft Ende Mai 2001 aus. Die Vorbereitungsarbeiten für deren Erneuerung sind angelaufen. Der Gesuchsteller muss zwingend einen Umweltverträglichkeitsbericht erstellen, worin er die Auswirkungen seiner Tätigkeit aufzuzeigen hat. Teil des Berichtes wird der Nachweis sein, wie die Auswirkungen auf Umwelt und Personen bei einem noch zu prognostizierenden Verkehrsvolumen minimal gehalten werden können. Die Bewilligungsbehörde kann sichernde Auflagen machen. Ein zusätzlicher Bericht erübrigt sich somit.

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

*Ruedi Keller (SP, Hochfelden):* Wir laden den Regierungsrat ein, dem Kantonsrat einen Bericht vorzulegen, wie die Gesamtlärm- und -luftbelastung des Flughafens Zürich–Kloten plafoniert werden könnte.

Anlässlich der Beratungen der 5. Bauetappe des Flughafens Kloten ist von den Flughafenverantwortlichen versprochen worden, dass die Gesamtbelastung für die Bevölkerung der Flughafenregion nicht zunehme. Diese Aussage ist durch die Entwicklung bekanntlich widerlegt, noch bevor die Bauarbeiten für den Ausbau des Flughafens in Angriff genommen werden konnten. Die Flughafenbevölkerung ist über das Mass der zunehmenden Belastung durch den Luftverkehr beunruhigt. Die Akzeptanz des Flughafens selbst in flughafenfreundlichen Kreisen nimmt ab. Das habe ich letztes Jahr schon bei der Begründung der Motion geschrieben. Inzwischen hat sich dieser Kurs beschleunigt.

Das Bundesgericht verlangt unterdessen aufgrund von Verwaltungsbeschwerden, dass die Rahmenkonzession im Bereich Umweltschutz geändert wird. Ferner stellt es fest, dass die Prognosen über die Zahl der Flugbewegungen in erheblichem Ausmass falsch waren. 1990 wurden für 2005 insgesamt 240'000 Bewegungen erwartet, eine Zahl, die schon heute deutlich übertroffen wird. Dieser Mangel muss nun auf Stufe Baukonzession behoben werden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung muss in allen Bereichen, in denen sie direkt oder indirekt auf den falschen Prognosen beruht, wiederholt oder ergänzt werden. Zusätzlich sind vor kurzem neue Prognosen und Kapazitäten bekanntgeworden, die alles Bisherige übertreffen und die zum Handeln zwingen, wenn wir uns nicht dem Vorwurf aussetzen wollen, eine ganze Region aufzugeben. Mit der Stabilisierung der Gesamtbelastung könnte der Flughafen zukunftsweisend handeln. Dabei sind Indikatoren zu entwickeln und

Methoden zu definieren, wie die durch den Luftverkehr induzierte Lärm- und Luftbelastung gemessen und stabil gehalten werden kann. Für die Gesamtbelastung ist eine obere Grenze festzulegen, die von der Bevölkerung der Flughafenregion akzeptiert werden könnte. Eine Steigerung des Flugverkehrs ist möglich, wenn die Technik entsprechende Fortschritte macht und die Gesamtbelastung dadurch nicht grösser wird.

Beachten Sie bitte, dass es sich bei dieser Idee um eine marktwirtschaftliche Massnahme handelt. Nicht die Zahl der Flugbewegungen würde fixiert, sondern die durch sie verursachte Gesamtbelastung. Ist diese einmal ausgehandelt, so besteht für den Flughafen durchaus Spielraum für zusätzliche Bewegungen. Solange aber hinter den Stichwörtern «Fluglärmmanagement» und «gerechte Verteilung des Fluglärms» lediglich die Absicht steckt, mit Hilfe des Sankt Florian-Prinzips noch mehr Luftverkehr zuzulassen, sind solche Bemühungen reine Verwedelungsversuche.

Auch die Natur setzt Grenzen. Ich bin der Ansicht, dass nicht der überlastete Luftraum oder die verstopften Strassen die Grenzen setzen sollen, sondern die menschliche Vernunft. Ein Vertreter der Swissair hat sich an einer Veranstaltung positiv zur Idee geäussert, die Gesamtbelastung stabil zu halten. Handeln tut Not. Rolf Sägesser hat heute morgen gesagt: «Wir wollen kein grenzenloses Wachstum, sondern ein Wachstum innerhalb Grenzen.»

Genau dies bezweckt diese Motion. Geben Sie der Vernunft eine Chance und unterstützen Sie den Vorstoss!

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* Mit der vorliegenden Motion wird der Regierungsrat eingeladen, einen Bericht vorzulegen, wie die Gesamtlärm- und -luftbelastungen des Flughafens Zürich-Kloten plafoniert werden können. Hier können Sie den Tatbeweis erbringen, wie ernst es Ihnen ist, dass die Belastung reduziert und nicht abgegolten werden muss. Tatsache ist, dass heute schon die Belastungen für die Bevölkerung um den Flughafen Zürich-Kloten die Grenze des Erträglichen überschritten haben. Tatsache ist ebenfalls, dass sich der Flughafen Zürich-Kloten in einem lufthygienischen Sanierungsgebiet befindet, in dem die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung regelmässig überschritten werden. Der Flughafen trägt massgeblich zu diesen Überschreitungen der Grenzwerte bei.

Ich mache Sie an dieser Stelle darauf aufmerksam, dass lärm- und lufthygienische Belastungen nicht einfach nur störend sind, sondern sich nachweislich schädlich auf die Gesundheit der Bevölkerung auswirken, vor allem auch schädlich auf die Gesundheit von Kindern. Nun sind die

neuesten Prognosen bekannt. Bis 2020 sollen am Flughafen Zürich-Kloten rund 400'000 Bewegungen pro Jahr abgewickelt werden. Das sind Aussichten, welche weder für die Anwohnerinnen noch umweltschädlich tragbar sind. Hier stossen wir endgültig an die Grenzen des Wachstums. Bisher wurde jeder technische Fortschritt zur Reduzierung der Triebwerkemissionen durch Mehrverkehr wieder wettgemacht. Bei solchen Prognosen wird es in Zukunft weiter so sein, auch wenn der Regierungsrat auf die Bekämpfung der Emissionen an der Quelle setzt. Die Vergangenheit hat deutlich genug gezeigt, wie mit der lärmgeplagten Bevölkerung um den Flughafen umgegangen wird und wie ernst Versprechungen der Regierung genommen werden können.

Ich verzichte an dieser Stelle auf weitere Ausführungen. Das Vertrauen der Bevölkerung um den Flughafen in die Regierung ist heute nicht mehr vorhanden. Der Regierungsrat kann mit der Überweisung des Postulats den Tatbeweis erbringen, dass die Versprechungen, die Schadstoffemissionen auf dem Stand von 1990 zu stabilisieren, endlich umgesetzt werden können und so die Belastungen für die Anwohnerinnen und die Umwelt nicht weiter zunehmen werden. Es gibt Grenzen des Wachstums.

Ich bitte Sie im Namen der Grünen Fraktion, diese Motion zu unterstützen.

*Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur):* Uferloses Wachstum scheint auf dem Flughafen Kloten angesagt. Bei der Regierung spürt man darüber nicht die leiseste Irritation, im Gegenteil. Die vorliegende Motion sucht nach kreativen Ansätzen, wie wir einen modernen Flughafen optimal bewirtschaften können, ohne die umliegende Bevölkerung und die Umwelt zu schädigen. In immer mehr Gebieten müssen wir lernen, dass wir das Machbare nicht voll ausschöpfen können, weil es umweltmässig oder ethisch nicht vertretbar ist. Diese Situation haben wir auch bei den Flugbewegungen und ihren Immissionen erreicht. Wir fragen daher, wie sähe ein Flughafenmanagement aus, das durch eine Limite bezüglich Lärm- und Luftbelastung zusätzlich herausgefordert wäre? Diese Limitierung würde sinnvolle, für alle verkraftbare Flugkapazitäten bedeuten. Ob dies technische Verbesserungen oder Flugbewegungslimitierung bedeutet, müssten die im Bericht vorgeschlagenen Möglichkeiten aufzeigen.

Für die Betriebskonzessionserneuerung im Jahr 2001 wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung erarbeitet. Es ist daher ohne grossen Aufwand möglich, dem Rat anhand dieser Daten verschiedene Plafonierungsmöglichkeiten und deren ökologische und ökonomische Auswir-

kungen in einem beleuchtenden Bericht zur Verfügung zu stellen. Ich fordere zudem eine klare Positionierung des Regierungsrates bezüglich einer Lärm- und Luftbelastungsplafonierung.

Der Regierungsrat hat mit seiner Antwort nicht im geringsten dazu beigetragen, unsere Besorgnis bezüglich der Entwicklung auf dem Flughafen zu zerstreuen. Für mich wäre die Entgegennahme der Motion ein positives Zeichen gewesen, ein Zeichen seines Engagements gegenüber der Bevölkerung und der Umwelt. Um so wichtiger ist es, dass durch den Rat ein Zeichen gesetzt wird.

Ich bitte Sie, die Motion zu unterstützen.

*Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen):* Die Motionäre zielen in Richtung Plafonierung des Flugverkehrs, um die Gesamtbelastung für die Bevölkerung der Flughafenregion zu stabilisieren. Nach den uns bekannten Zahlen in bezug auf die Entwicklung des Flugverkehrs auf dem Flughafen Kloten kommt dies einer Illusion gleich zu meinen, eine Plafonierung des Flugverkehrs sei möglich. Der Stabilisierung von Lärm- und Luftbelastung in der Flughafenregion ist natürlich in Zukunft hohe Priorität einzuräumen. Da die Betriebskonzession des Flughafens Ende Mai 2001 ausläuft, muss der Gesuchsteller zwingend einen Umweltverträglichkeitsbericht erarbeiten. Dort hat er den Nachweis zu erbringen, wie diese Auswirkungen auf Umwelt und Personen minimal gehalten werden können. Anlässlich der Änderung von Betriebskonzession und -reglement des Flughafens besteht auch die Möglichkeit, die bestehenden An- und Abflugkonzepte zu überprüfen und den künftigen Bedürfnissen anzupassen. Die Vorbereitungsarbeiten für die Erneuerung der Betriebskonzession sind bereits angelaufen. Ein zusätzlicher Bericht ist darum überflüssig.

Aus obgenannten Gründen wird die SVP die Motion, wie vom Regierungsrat beantragt, nicht überweisen.

*Rudolf Jeker (FDP, Regensdorf):* Ruedi Keller hat an unsere Vernunft appelliert, die Motion zu überweisen. Ich appelliere an Ihre Vernunft, im Sinne der Ökonomie der Kräfte mit der FDP-Fraktion die Motion nicht zu überweisen.

Wir haben es von Bruno Grossmann gehört, im Rahmen der Konzessionserneuerung muss die ganze Angelegenheit ohnehin überarbeitet werden. Wir können uns eine doppelte Arbeit sparen und im Sinne einer Gesamtschau im Rahmen der Umweltverträglichkeitsberichterstattung ein Gesamtbild machen.

Ich bitte Sie, die Motion nicht zu überweisen.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Die Motion verlangt einen Bericht über die Plafonierung der Lärm- und Luftbelastungsgrenzwerte in Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich–Kloten. Die Regierung hält fest, dass die Bevölkerung eine Plafonierung im Zusammenhang mit der Volksinitiative für massvollen Luftverkehr abgelehnt habe und dass mit der fünften Ausbautetappe verbunden die umweltrelevanten Taten erhoben würden. Mit der neuen Betriebskonzession Mai 2001 müssen die neuen Umweltdaten erhoben und bewilligt werden. Ein neuer Bericht sei deshalb wenig sinnvoll, argumentiert die Regierung. Sie weist darauf hin, dass trotz mehr Starts alle technischen Möglichkeiten bei Flugzeugen genutzt werden und damit trotz einer Verkehrszunahme der Lärmanteil eher zurückgehen wird. Damit antwortet die Regierung aber nur indirekt auf das Anliegen der Motionäre, welche nicht nur die Erhebung der Lärm- und Belastungsdaten, sondern einen Bericht zur Plafonierung verlangen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Regierung eher gegen eine solche Plafonierung ist, weil sie den Betrieb einengen könnte oder die zukünftige Mehrbelastung einschränken würde.

Persönlich bin ich der Meinung, dass es keine Mehrbelastung gäbe, dem Kantonsrat einen solchen Bericht vorzulegen, weil die Daten so oder so erhoben werden. Sie müssten nur noch im Hinblick auf eine Plafonierung ausgewertet werden. Wenn wir davon ausgehen, dass die Gemeinden um den Flughafen heute eine Reduktion bzw. eine Plafonierung von Starts und Landungen verlangen, ist eine Plafonierung auf einem Lärmpegel eine neue Komponente, die zu prüfen durchaus Sinn machen könnte und vielleicht auch neue Wege aufzeigen würde. Weil nur ein Bericht verlangt wird, und nicht die Massnahme als solche, würde mich das Ergebnis des Berichts durchaus interessieren.

Ein Teil der EVP-Fraktion wird sich hinter die Motion stellen. Ein Teil lehnt sie ab.

*Regula Götsch Neukom (SP, Kloten):* Dieser Vorstoss ist ein Entgegenkommen. Wir wissen, dass das Volk die Plafonierung der Flugbewegungen abgelehnt hat. Deshalb kommen wir ganz bestimmt nicht wieder damit. Wir haben etwas studiert und sind auf diese Lösung gekommen. Dies ist für uns eine Verhandlungsbasis. Hier könnten Flughafen und Bevölkerung miteinander aushandeln, wie der Flughafen weiter wachsen soll. Diese Art der Plafonierung würde ein Wachstum durchaus ermöglichen, aber ein bevölkerungsverträgliches Wachstum. Da es nicht so einfach ist zu sagen, etwas gehört zur Belastung oder nicht, haben wir in einem ersten Schritt diesen Bericht verlangt. Es geht nicht

nur um Lärm, sondern auch um Luftbelastung. Zur Luftbelastung gehört zum Beispiel auch der landseitige Verkehr.

Wenn Sie einen Schritt in die Zukunft machen wollen, einen Schritt in Richtung bessere Abstützung des Flughafens in der sehr verunsicherten Bevölkerung, müssen Sie die Motion unterstützen. Es passiert Ihnen damit noch nichts.

*Regierungsrat Ernst Homberger:* Ich habe am letzten Montag sehr lange und ausführlich über diese Verhältnisse und das, was an Lärmbekämpfung an der Quelle für die Gesamtlärmbelastung gemacht wird, geredet. Offenbar wollte man mir nicht zuhören. Deshalb erlaube ich mir, einige wenige Sätze aus meinen Ausführungen vom letzten Montag zu wiederholen. Behauptungen werden auch dann nicht wahrer, wenn man sie immer wiederholt.

Ich habe unter anderem gesagt: «Unterschiedliche Ansichten sind allerdings bei der Lärmbetrachtung festzustellen. Während die Flughafenverantwortlichen das Schwergewicht auf die Gesamtlärmbelastung legen und den Hebel bei der Reduktion an der Quelle ansetzen, steht bei den Anwohnern klar der lokale Aspekt im Vordergrund.» Das wurde auch heute angetönt. Nur Veränderungen der Abflugwege haben auf die Gesamtlärmbelastung keinen Einfluss. Es sind nur Verlagerungen. Zweitens habe ich Ihnen über den Flottenmix berichtet, und was er bis heute gegenüber 1990 bewirkt hat. Wenn wir sehen, dass 1990 25'000 Bewohner um den Flughafen innerhalb der Lärmkurve von 65 dB(A) und mehr belastet waren und es heute bei 1,4 mal mehr Bewegungen nur noch 10'000 Personen sind, dann hat der Lärmschutz an der Quelle tatsächlich bis heute etwas bewirkt. Ich habe auch gesagt, dass es mir klar ist, dass bei den einen Leuten die Dezibel entscheidend sind und bei den andern die Häufigkeit eines Lärmereignisses. Das können wir nicht wegdiskutieren. Weiter habe ich gesagt: «Alle Varianten zur Lärmbekämpfung, denen lediglich eine Verlegung oder Änderung der Abflugroute, also eine geographische Verlagerung zugrunde liegt, zeigen von der Gesamtfluglärmbelastung her gesehen ein fast neutrales Bild.» Das sind die Tatsachen.

In der Motionsantwort haben wir Ihnen mitgeteilt, dass wir einen solchen Bericht für die Erneuerung der Betriebskonzession erarbeiten müssen. Jetzt müssen Sie entscheiden, was Sie wollen. Wir können Ihnen in ein paar Jahren einen solchen Bericht liefern. Das ist problemlos möglich. Vielleicht erhalten Sie ihn ohnehin. Entscheidend ist, was wir jetzt mit dem runden Tisch machen, d. h. die Exekutivvertreter der Flughafengemeinden sind in die Diskussion miteinbezogen. Wir warten

nicht, bis wir einen schönen Bericht abliefern können, sondern wir diskutieren alle Vorprojekte und Studien an Ort. Die Leute können das mit ihrer Behörde ausdiskutieren. Einen Antrag, den wir etwa Mitte nächsten Jahres fertig haben müssen, um ihn beim Bazl (Bundesamt für Zivilluftfahrt) einzureichen, wird auch die Meinungen der Gemeinden beinhalten. Ich gehe davon aus, dass wir nicht überall Deckungsgleichheit erreichen werden. Wenn Sie aber einen Bericht wollen, können wir Ihnen einen solchen liefern. Entscheidender für mich ist, dass wir das Gespräch mit den Direktbetroffenen suchen. Das sind für uns die Exekutiven der Gemeinden, die von ihrer Gemeinde gewählt sind und eine gewisse Verantwortung für die Ortsplanung tragen.

Deshalb glaube ich, dass diese Motion offene Türen einrennt und viel zu spät kommt, um das zu erreichen, was Sie wollen.

#### *Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 70 : 60 Stimmen, die Motion nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **31. Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs (ZVV)**

Postulat Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich), Dorothee Jaun (SP, Fällanden) und Peter Stirnemann (SP, Zürich) vom 24. November 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 399/1997, Entgegennahme, Diskussion

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, für die Investitionen und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs neue Finanzierungsmodelle aufzuzeigen. Dabei sind neben Bund, Kanton Zürich und Gemeinden auch die Anstösserkantone und deren Gemeinden sowie private Anstösser und Nutzniesserinnen (Grundstückeigner und Körperschaften) einzubeziehen.

Angebot und Standards dürfen nicht unter den Stand von 1996 fallen.

Funktion und Zusammensetzung des Verkehrsrats sind zu überprüfen.

Es ist eine ausgewogene Belastung der Kommunen anzustreben.

Begründung:

Der Kostenverteilschlüssel für den ZVV belastet einzelne Gemeinden über Gebühr.

Beispiel 1: Kloten finanziert den «Hauptbahnhof Glattal» (Flughafenbahnhof), dessen Leistungen nicht der Gemeinde, sondern der Region (Busse), der Grossregion (Mittelverteiler) und dem Flughafen zugute kommen.

Beispiel 2: Die Stadt Zürich mit 12 S-Bahnhöfen und 400 ÖV-Haltestellen finanziert Leistungen, von denen die ganze grosse «Regio Turicensis» profitiert und die Stadt damit überproportional belastet.

Mit der heutigen Art der Belastung der Gemeinden wird deren Widerstand gegen Fahrplanverdichtungen und neue Haltestellen geschürt.

Das Luftprogramm des Kantons Zürich sieht als Massnahme vor, Anstösser, also direkte Nutzniesser des ZVV, zu dessen Finanzierung heranzuziehen.

Die Kostendeckung der ZVV-Leistungen durch die Bezüger ausserhalb des Kantons ist heute nicht gewährleistet.

Der Verkehrsrat sollte so zusammengesetzt werden, dass neben den Leistungserbringern auch die Leistungsbezüger und die finanzierenden Körperschaften paritätisch einbezogen sind.

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Laurenz Styger, Zürich, hat am 4. Mai 1998 den Antrag auf Nichtüberweisung gestellt. Der Rat hat zu entscheiden. Das Wort hat Laurenz Styger, Zürich. Danach ist das Wort frei für die übrigen Mitglieder des Rates.

*Laurenz Styger (SVP, Zürich):* Vieles, was das Postulat verlangt, wie das neue Finanzierungsmodell zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch Anstösserkantone und deren Gemeinden, wird heute schon praktiziert. Regelmässige Gespräche der Regierung – und ich nehme auch an, mit dem neuen Amt für Verkehr – mit den Kantonen Schwyz betreffend Südostbahn, St. Gallen, Aargau und Thurgau betreffend Kostenverteiler finden heute schon statt. Besonders Mühe bereitet mir die Forderung, dass Angebot und Standards nicht unter den Stand von 1996 fallen dürfen. Wo bleibt da das marktwirtschaftliche Denken?

Das Postulat blockiert neue und innovative Ideen. Es will sich an alte Sachzwänge halten und diese auch aufrechterhalten. Das Angebot im öffentlichen Verkehr muss Jahr für Jahr neu überprüft und wenn nötig abgebaut werden können, sofern die Nachfrage nicht mehr stimmt oder dies nicht mehr erfordert. Die Forderung der Postulanten, das Angebot

nicht unter den Stand von 1996 fallenzulassen, ist daher nicht annehmbar.

Als weiterer Punkt des Postulats muss beanstandet werden, dass Anstösser zum ÖV zur Kasse gebeten werden sollen. Für viele Anstösser bringt der ÖV neben Vorteilen sicher auch massive Nachteile, z. B. Lärmemissionen und mehr Unruhe in Wohngebieten. Die Wohnqualität sinkt. Für dies soll der Anwohner noch bezahlen?

Aus all diesen Überlegungen ist das Postulat weder zwingend noch notwendig. Ich bitte Sie, diesen Wunschkatalog eines Postulats nicht zu überweisen.

*Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich):* Der Regierungsrat hat dem Beratungsbüro Infrass-Nabholz den Auftrag erteilt, abzuklären, wie die Leistungsabgeltung für die Stadt Zürich auszugestalten sei. Im Bericht, der als Grundlage für die Gesetzesvorlage dient, die zurzeit in Beratung ist, steht klar und deutlich, dass der ZVV von diesem Bericht ausgenommen und dass über den ZVV separat zu diskutieren ist. Das heisst, dass vom ZVV ein neues Finanzierungsmodell, das die Kosten gerechter verteilt, auszuarbeiten ist.

Unser Postulat will einen verbindlichen Auftrag in diesem Sinne an die Regierung überweisen. Der Regierungsrat ist unserer Meinung, indem er das Postulat entgegennehmen will.

Wir wollen eine umfassende Finanzierung des ZVV. Die Anstösser, also Kantone und Gemeinden der andern Kantone, sollen in den ZVV eingebunden werden, und zwar in gleichem Mass wie das die zürcherischen Gemeinden auch sind. Es ist nicht ganz so, Herr Styger, auch wenn Sie mit den Achseln zucken. Die ausserkantonalen Gemeinden haben viel geringere Belastungen als die zürcherischen Gemeinden. Das sind Verträge und Abmachungen, die im weitesten Sinne am Kantonsrat vorbeigegangen sind.

Wir verlangen, dass private Nutzniesser ebenfalls in die Finanzierung des ZVV eingebunden werden sollen. Wir meinen nicht einzelne private Nutzer, Körperschaften oder Grundstückseigner, sondern flächendeckend den ganzen ZVV. Nicht nur der Mittelverteiler hätte mit solchen Abgaben belastet werden sollen, wie wir das schon einmal diskutiert haben. Auf dem ganzen Gebiet des ZVV müssen solche finanziellen Beteiligungen durchgesetzt werden. Alle sollen gleichmässig bezahlen und nicht nur Einzelne.

Zu den Standards, die Laurenz Styger moniert hat, ist folgendes zu sagen: Der öffentliche Verkehr im Raum Zürich ist einer der wichtigsten Standortfaktoren für unsere Wirtschaft. Wenn wir schon einen so guten

Standortfaktor haben, mit dem wir die besten Noten in der ganzen Welt schreiben, müssen wir alles daran setzen, dass gerade dieser Standortfaktor erhalten bleibt und nicht hinter das Leistungsangebot von 1996 zurückfällt.

Über die Struktur des Verkehrsrates kann auch diskutiert werden. Das verlangen wir in unserem Postulat. Sie alle haben in den letzten Monaten das unwürdige Schauspiel mitverfolgt, als ein Mitglied des Verkehrsrates türknallend davongelaufen ist, mit dem Problem, dass er nach einigen Monaten in gebückter Haltung zurückkommen musste. Vor wenigen Wochen ist ausgekommen, dass ein Mitglied des Verkehrsrates mit einem Rechtshandel versucht, einigen Wirbel zu veranstalten. Diese Sachen sind eigentlich unwürdig. Man könnte mit einer Umstrukturierung des Verkehrsrates erreichen, dass Widerstand, der gegen den Verkehrsrat da ist, abgefedert wird.

Wir wollen, dass das Postulat an den Regierungsrat überwiesen wird, damit er freie Hand bekommt, um eine taugliche, diskussionsfähige und befriedigende Vorlage vorlegen zu können. Die Chance dazu ist sehr günstig, weil demnächst ein Wechsel in der Regierung bevorsteht.

*Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich):* Wir befinden uns in einer Sackgasse, was die Finanzierung der Investitionen im öffentlichen Verkehr angeht, weil wir zu wenig Geld, unter anderem auch im kantonalen «Kässeli», haben. Die gesetzlichen Einlagen von 70 Mio. Franken sind ohnehin wenig. Die Mehrheit des Rates und der Regierungsrat sorgen seit Jahren dafür, dass nicht einmal dieses Geld eingelegt wird. Es bestehen auch Engpässe im Betrieb, die bauliche Verbesserungen erfordern würden, Stichwort Hürlistein oder ein unterirdischer Durchgangsbahnhof. Die Finanzknappheit führt dazu, dass der Standort immer wieder in Frage gestellt wird. Angebotserweiterungen müssen wir hart erkämpfen. Das Randstundenkonzept konnten wir zwar diesen Sommer beerdigen, das heisst aber noch lange nicht, dass dieses unselige Projekt tatsächlich gestorben ist. Wir haben gehört, dass der ZVV und der Regierungsrat im Sinne haben, uns dieses Randstundenkonzept einfach in Salamtaktik Stück für Stück vorzusetzen und einzelne Linien im öffentlichen Verkehr zu beschneiden. Wenn ich an die Förderung des öffentlichen Verkehrs denke und dort den Schwerpunkt setze, bin ich nicht ganz sicher, ob es gescheit ist im Sinne der Postulanten auch Private in die Finanzierung miteinzubeziehen. Aber es ist ein Postulat, und man soll das prüfen.

Zur Funktion und Zusammensetzung des Verkehrsrates: Ich nehme an, die Postulanten haben vor allem daran gedacht, dass von der Stadt nur

ein Vertreter, nämlich der zuständige Stadtrat für die Verkehrsbetriebe, im Verkehrsrat Einsitz hat. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass heute der Verkehrsrat ausschliesslich aus bürgerlichen Mitgliedern, also aus FDP- und SVP-Leuten besteht. Dazu müssen wir uns auf dieser Seite auch Gedanken machen.

Ich bitte Sie, auch den Regierungsrat zu unterstützen und das Postulat zu überweisen.

*Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil):* Der Kostenverteilschlüssel des ZVV ist eine sehr heikle Angelegenheit. Er wurde seinerzeit in jahrelangen Bemühungen erarbeitet. Wenn man auf der einen Seite etwas zugibt, geht es auf der andern Seite wieder weg. Es wird immer wieder Opposition geben.

Ich bin mit den Postulanten einverstanden, dass die Angebote und die Standards auf der heutigen Höhe bleiben müssen. Man kann es auch so festschreiben, wie Sie das getan haben: «Sie sollen nicht unter den Standard von 1996 fallen.» Was den Verkehrsrat angeht, hätte ich nichts gegen eine Ausweitung einzuwenden. Was haben Sie aber davon, wenn wir den Verkehrsrat zum Beispiel verdoppeln? Nachher geht es darum, dass zwölf oder vierzehn Leute eine Entscheidung zu treffen haben. Darunter wird dieses Gremium zu leiden haben. Am Schluss wird es wieder auf die genau gleichen Entscheide herauskommen wie heute. Beim Verkehrsrat wäre anzustreben, dass auch Benützerinnen oder Benützer der öffentlichen Verkehrsmittel, das können Privatpersonen sein, im Verkehrsrat Einsitz nehmen. Im Verkehrsrat sitzen heute zum grössten Teil Direktoren der VBZ, der SBB oder sonstige Verkehrsunternehmer. Die Sache wird also sehr fachtechnisch abgehandelt. Hier sind schnell weniger die Anliegen der Passagiere im Vordergrund, als die Anliegen des Betriebs. Das ist nicht immer im Sinne der Kunden.

Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wenn er Lösungen suchen und einen Bericht vorlegen kann, der uns weiterbringt, sollten wir ihm alle, unabhängig der Parteifarben, diese Möglichkeit geben.

Deshalb appelliere ich an Sie, das Postulat zu unterstützen.

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* Das vorliegende Postulat fordert eine Neuregelung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Verkehrsverbund. Die Grüne Fraktion stellt die Umweltaspekte in den Mittelpunkt. Die Luftbelastung im Kanton Zürich ist immer noch so hoch, dass in vielen Gebieten die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung überschritten werden. Um diese zu senken, muss der

Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs erhöht werden. Nun ist die geltende Verordnung über die Gemeindebeiträge an den ZVV so ausgestaltet, dass betroffene Gemeinden sich gegen Fahrplanverdichtungen oder zusätzliche Haltestellen wehren, weil dadurch ihre finanzielle Belastung erhöht würde. Zudem werden einzelne Gemeinde überproportional belastet. Wenn Umweltaspekte im Mittelpunkt stehen würden, könnten die Städte nicht einfach zu Lasten der restlichen Gemeinden entlastet werden. Dadurch würde sich deren Widerstand gegen zusätzliche und bestehende Angebote nur noch verstärken. Das kann nicht das Ziel sein. Gesucht sind neue Modelle, die nicht einseitig die Städte entlasten, sondern vor allem die Erhöhung des Modalsplits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs verfolgen. Dabei sind neue Wege zu prüfen, die die finanzielle Einbindung privater Nutzniesser in die Verantwortung verfolgen. Heute ist es so, dass zum Beispiel die Stadt Kloten die Halte am Flughafenbahnhof finanziert, obwohl vor allem der Flughafen davon profitiert. Es geht sogar so weit, dass das Bundesgericht den Flughafen dazu verpflichtet hat, beim landseitigen Verkehr den Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Dieser Entscheid zeigt, dass der Flughafen dringend in die finanzielle Verantwortung eingebunden werden muss, also neue Finanzierungsmodelle gesucht werden müssen.

Die Grüne Fraktion unterstützt das Postulat, das eine Neuregelung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Verkehrsverbund anstrebt.

*Bernhard Andreas Gubler (FDP, Pfäffikon):* Die FDP hat mit gemischten Gefühlen das Postulat über neue Modelle der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zur Kenntnis genommen. Einerseits sind wir bereit und immer offen, über neue Ansätze zu diskutieren. Andererseits stehen aber im Postulat Randbemerkungen und -bedingungen, die uns nicht zusagen, wie z. B. die Einengung auf Angebot und Standards dürften nicht unter den Stand 1996 fallen. Das widerspricht den Zielsetzungen, wie sie von diesem Rat verabschiedet worden sind. Es wird gesagt, dass eine ausgewogene Belastung der Kommunen anzustreben ist. Auch dies widerspricht unserer Philosophie. Wir sind der Meinung, dass das Leistungsangebot zählt. Eine Gemeinde, die ein gutes Leistungsangebot hat, muss auch bereit sein, etwas mehr zu zahlen. Wenn ich das nächste Geschäft KR-Nr. 400/1997 ansehe, bei dem für die Stadt Zürich zusätzlich eine Sonderregelung beansprucht wird, scheint mir das sehr zweifelhaft. Aus verhandlungsökonomischen Gründen wissen wir, dass wir ohnehin über den Verteilschlüssel des ZVV – Vorstösse dazu sind bereits überwiesen – wieder debattieren werden. Ob wir dieses Geschäft zurück- oder überweisen, spielt eigentlich keine Rolle.

Die FDP wird das Geschäft laufenlassen. Sie wird sich sicher nicht dahinterstellen, aber auch nicht grossmehrheitlich ablehnen.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 65 : 54 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

**32. Abbau der überproportionalen Belastung der Stadt Zürich durch den Regionalverkehr**

Postulat Peter Stirnemann (SP, Zürich), Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich) und Dorothee Jaun (SP, Fällanden) vom 24. November 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 400/1997, Entgegennahme, Diskussion

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt zu berichten, wie und wann er die ausgewiesene überproportionale Belastung der Stadt Zürich durch den Regionalverkehr abbauen wird. Diese Regelung hat schnellstmöglich und in Ergänzung zur Sonderlastenabgeltung zu erfolgen.

Begründung:

Im Bericht über die Lastenabgeltung für die Stadt Zürich kommt die Arbeitsgemeinschaft Infras-Nabholz zum Schluss, dass die Stadt Zürich durch den Regionalverkehr überproportional belastet und damit benachteiligt wird. Der «Überhang nach quantitativer Analyse» wird in der Studie mit 54 Millionen Franken beziffert. Gleichwohl schlägt die Arbeitsgemeinschaft vor, diese Belastung nicht im Rahmen der Abgeltung der Sonderlasten zu regeln. Sie empfiehlt jedoch eine nicht näher spezifizierte «Neuregelung des Beitrags der Stadt Zürich an den ZVV».

Eine Neuregelung ist dringend. Die überproportionale Belastung der Stadt Zürich durch den ZVV ist Folge der geltenden Kostenverteilerverordnung gemäss Personenverkehrsgesetz. An eine partielle Änderung der Verordnung ist jedoch nicht zu denken, da das Kostenverteilerprinzip so gefährdet würde.

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Werner Schwendimann, Oberstammheim, hat am 4. Mai 1998 den Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

Der Rat hat zu entscheiden. Das Wort hat Werner Schwendimann, Oberstammheim. Danach ist das Wort frei für die übrigen Mitglieder des Rates.

*Werner Schwendimann (SVP, Oberstammheim):* Die SVP-Fraktion beantragt aus zwei wesentlichen Gründen, das Postulat nicht zu überweisen.

Erstens: Das hohe Angebot des Regionalverkehrs bringt nicht nur Kosten für die Stadt Zürich, sondern auch mehr Besucher und Kunden für das städtische Gewerbe. Dies bringt mit Sicherheit auch finanzielle Vorteile für die Stadt Zürich. Vorhin hat Hartmuth Attenhofer gesagt, welche Standortvorteile die gute Verkehrserschliessung der Stadt Zürich bringt. Er bestätigt selbst, dass das wirklich ein Vorteil ist.

Zweitens: Solange sich die Stadt Zürich immer noch weigert, Vorgaben des ZVV für Kostenreduktionen zu machen oder überhaupt nur zu studieren, ist jeder Vorstoss zur Entlastung der Stadt Zürich abzulehnen.

Ich bitte Sie, das auch zu tun.

*Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich):* An diesem Vorstoss stört mich, dass nur die Stadt Zürich gemeint ist. Ich meine, man müsste auch Winterthur einbeziehen. Ich weiss aber nicht genau, wie das mit der Finanzierung ist. Beim folgenden Vorstoss ist Winterthur miteinbezogen.

Wir haben schon mehrmals darüber gesprochen, dass schreiende Ungerechtigkeiten bestehen, das letzte Mal bei der Einzelinitiative Christopher May.

Wir haben eine Belastung in den beiden Städten von bis zu zehn Steuerprozenten. In anderen Gemeinden sind es sechs oder drei Prozente. Etwa nur ein Drittel der Bevölkerung muss weit mehr als die Hälfte des Gemeindeanteils an die Kostenunterdeckung bezahlen. Das dichtere Haltestellennetz ist kein Argument, denn die Bevölkerung, insbesondere die Pendler, profitieren in hohem Masse vom guten öffentlichen Verkehrsangebot dieser Städte.

Der Regierungsrat hat erkannt, dass hier Handlungsbedarf besteht und ist gewillt, das Postulat entgegenzunehmen. Ich bitte Sie, dies auch zu tun.

*Peter Stirnemann (SP, Zürich):* Es ist klar, dass Verkehr, der in die Stadt kommt, Vorteile bringt. Er bringt aber auch Kosten. Ich habe erwartet, dass der Stadt Zürich wieder Vorwürfe gemacht werden. Man

will weismachen, die Stadt Zürich mache falsche Verkehrspolitik oder weigere sich Kosten zu reduzieren. Ich weise darauf hin, dass es die VBZ vom letzten zu diesem Jahr zustande gebracht haben, 24 Mio. Franken einzusparen. Das sagt etwas aus.

Anlass zu diesem Postulat ist die Studie Infras-Nabholz über die Lastenabgeltung an die Stadt Zürich. In diesem Bericht weisen die Verfasser nach, dass die Stadt Zürich Sonderlasten zu tragen hat, die durch den Regionalverkehr entstehen. Die Stadt Zürich als Kernstadt hat hohe Kosten für den Regionalverkehr zu tragen. Dies ist nicht spezifisch stadtzürcherisch und auch nicht die Folge von stadtzürcherischer Verkehrspolitik, weil etwa übermässig Leistungen produziert würden, die nicht benötigt oder schlecht genutzt werden. Mit 45 % Sitzplatzausnutzung über den ganzen Tag und das ganze Jahr, auch über die verkehrschwachen Zeiten gerechnet, ist dies nicht nur die beste Auslastung im ganzen Verbund, sondern damit steht die Stadt Zürich mit den Verkehrsbetrieben an der Spitze europäischer Städte.

Überproportionale Belastung durch den Regionalverkehr ist weltweit charakteristisch für zentrale Orte und Wirtschaftszentren. Der Grund ist, dass der überwiegende Teil des Berufspendlerverkehrs als Zielverkehr von der Region in die Stadt fliesst. Die Kernstadt hat entsprechende Verkehrsangebote für den Regionalverkehr bereitzuhalten, um ihn aufnehmen zu können. Im speziellen Fall von Zürich muss die Stadt aber die Kosten selber bezahlen. Dies wird ihr durch die geltende Kostenverteilerverordnung des Personenverkehrsgesetzes aufgezwungen. Infras-Nabholz belegen in der Studie durch die Umlegung dieser Kosten auf die Einwohner, dass die Stadt Zürich 54 Mio. Franken zu viel bezahlt. Das ist die Hälfte der etwa 106 Mio. Franken, die die Stadt Zürich an die Kostenunterdeckung des ZVV zu bezahlen hat. Diese überproportionale Belastung der Stadt Zürich zeigt sich im Vergleich mit den Gemeinden wie folgt: Der durchschnittliche Nettoaufwand für die Gemeinden beträgt 64 Franken pro Einwohner und Jahr, für die Stadt Zürich jedoch 287 Franken pro Einwohner und Jahr. Das sind 448 %, also das 4 ½-fache des Gemeindedurchschnitts. Das ist eklatant!

Was ist also zu tun? Infras-Nabholz integrieren den Abbau der Sonderlasten nicht in die Lastenabgeltung für die Stadt Zürich; dies zu recht, weil diese Sonderlasten der Stadt Zürich aus der unsachgemässen Kostenverteilerverordnung des Personenverkehrsgesetzes resultieren. Unsachgemäss ist die Kostenverteilerverordnung deshalb, weil sie fälschlicherweise allein die Einwohner der Stadt Zürich, und nicht etwa die regionalen Nutzer des städtischen Verkehrsangebots berücksichtigt.

Mit der Einzelinitiative Christopher May, die wir hier beraten haben, haben wir einen Lösungsversuch vorgelegt bekommen. Sie sah vor, den

Kostenverteiler partiell, und zwar ausgerichtet auf die Berufspendlerdaten zu verändern. Zürich und Winterthur wären zwar entlastet, die ÖV-strukturschwachen Regionen und Gemeinden aber überproportional belastet worden. Schliesslich haben unsere Fraktion und der Rat darauf verzichtet, die Einzelinitiative May definitiv zu unterstützen.

Kurt Schreiber hat darauf hingewiesen, wie heikel es ist, an einzelnen Elementen der Kostenverteilerverordnung etwas zu ändern, ohne damit das Gebäude zusammenbrechen zu lassen. Es muss ein neuer Ansatz versucht werden.

Das Problem der Sonderlast, der ungerechtfertigten Belastung der Stadt Zürich durch den Regionalverkehr, ist somit noch nicht vom Tisch. Infras-Nabholz empfiehlt zur Entlastung der Stadt von Kosten des Regionalverkehrs eine Neuregelung des Beitrags der Stadt an den ZVV. In der Vorlage des Regierungsrates für die Lastenabgeltung fehlt daher diese Sonderlast. Mit dem Postulat soll erreicht werden, dass die Empfehlung der Studie umgesetzt werden kann. Der Regierungsrat wird aufgefordert, in einem Bericht darzulegen, wie und wann dies geschehen soll. Das Postulat verzichtet bewusst darauf – wie Infras-Nabholz auch – genau vorzugeben, wie das zu geschehen hat. Die Regierung hat die Problematik erkannt, will das Postulat entgegennehmen und ange-regt durch die Studie Infras-Nabholz eine Lösung suchen. Handlungsbedarf ist dringend. Mit der Überweisung des Postulats bestärkt das Parlament den Willen der Regierung, eine Neuregelung des Beitrags zu versuchen, offensichtlich aber nicht ähnlich wie die Einzelinitiative May das vorgeschlagen hat. Mit dem andern Postulat, das Sie überwiesen haben, ist eine Möglichkeit gegeben. Es muss aber nicht zwingend diese sein. Wenn Sie dieses Postulat auch überweisen, geben Sie der Regierung die Möglichkeit, eine Lösung zu suchen, die auch das Problem der Sonderlast regeln kann.

Ich bitte sie dringend, das Postulat zu überweisen.

*Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil):* Vorhin haben wir das Postulat von Hartmuth Attenhofer und Mitunterzeichnende überwiesen. Dabei ist gesagt worden, dass eine ausgewogene Belastung der Kommunen anzustreben ist. Auch die Stadt Zürich ist eine Kommune. Auch hier soll eine ausgewogene Belastung angestrebt und geprüft werden. Die Regierung hat von uns den Auftrag dazu übernommen.

Was die Belastung der Stadt Zürich angeht, erlaube ich mir, einen unverdächtigen Zeugen zu zitieren. Rolf A. Künzle, Direktor der VBZ, hat gesagt, dass die VBZ mit dem ZVV besser fahren als vor der Ein-

führung des ZVV unter eigener Regie. Also fährt die Stadt Zürich doch nicht so schlecht, wie das immer wieder dargestellt wird.

Es scheint mir, dass bei der Lastenabgeltung versucht wird, über die Hintertür ein kleines Fuder zusätzlich ins Trockene zu bringen. Ich habe Verständnis dafür. Ich gebe aber zu bedenken, dass wenn Sie das Fuder überladen und eine Achse des Heuwagens bricht, die ganze Angelegenheit auf halber Strecke stehenbleibt und das Heufuder verregnet wird. Die Frage ist, ob Sie das wollen.

Mit der Überweisung des Postulats 399/1997 haben wir die Weichen gestellt und dem Regierungsrat den Auftrag gegeben, die ganze Angelegenheit zu prüfen. Im Sinne einer Ökonomie der Kräfte sollte es mit der Überweisung des Postulats 399/1997 sein Bewenden haben. Doppel- oder dreispuriges Fahren bringt überhaupt nichts.

Deshalb wird die grosse Mehrheit der EVP-Fraktion die Überweisung dieses Postulats ablehnen.

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* Mit dem vorliegenden Postulat wird der Regierungsrat beauftragt, Bericht zu erstatten, wie die überproportionale Belastung der Stadt Zürich abgebaut werden kann. Einzelne Gemeinden werden überproportional belastet, d. h. ein Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner tragen zwei Drittel der Gemeindebeiträge. Der Infras-Nabholz-Bericht über die Abgeltung der Stadt Zürich hält dies fest. Die Arbeitsgemeinschaft schlägt vor, diese Belastungen nicht im Rahmen der Abgeltung der Sonderlasten zu regeln, sondern empfiehlt eine Neuregelung der Beiträge an den ZVV. Wenn wie erwähnt die Umweltaspekte im Mittelpunkt stehen, können die Städte nicht einfach zu Lasten der restlichen Gemeinden entlastet werden.

Die Grüne Fraktion unterstützt das Postulat, weist aber darauf hin, dass neue Modelle zu prüfen sind.

*Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich):* Es ist kein Thema und keine Frage, wann und mit welchem System man besser fährt, sondern es ist ein Thema und eine Frage: Wer erbringt welche Leistung? Wer bezieht diese Leistung? Wer bezahlt für diese Leistung? Ich bin der Überzeugung, dass die Stadt Zürich im ÖV-Bereich eine Leistung erbringt, die vor allem Geschäftsleute und Leute, die in Zürich arbeiten, beziehen. Das sind nicht nur Leute, die in der Stadt wohnen. Für uns Einwohner der Stadt Zürich würde es nicht dieses ausgebaute Netz brauchen, um eine Kusine oder eine Tante zu besuchen oder um ins Theater zu gehen. Wir haben das Netz in der Stadt Zürich für alle Mitbürgerinnen und Mitbürger im Kanton, die in schönen, ländlichen Gegenden wohnen –

ich gönne das allen –, dort ihre Freizeit und Ruhe geniessen, aber während des Tages in die Stadt Zürich kommen und hier eine Arbeitswelt und eine Arbeitsqualität vorfinden, die erstklassig ist. Sie beziehen hier auch ein hohes Salär, wenn man den Durchschnitt in der Schweiz betrachtet. Für diese Mitbürgerinnen und Mitbürger stellt die Stadt Zürich den ÖV zur Verfügung, der gewisse Sonderlasten ausweist. Infras-Nabholz hat diese endlich aufgezeigt. Ich bin der Überzeugung, dass wir im Kanton bei solchen Fragen davon abkommen müssten, nur kommunal zu denken. Wir sind keine Gemeinderäte, sondern Kantonsräte. Wir haben das Interesse des gesamten Kantons zu vertreten. Wir müssen darüber hinweggehen und endlich kantonal, regional und sogar übergreifend denken. Dann kommt man hier nicht mehr mit Eigeninteressen. Wir müssen sagen, ob es diese ÖV-Leistung in Zürich braucht, ob wir sie wollen und nutzen. Dann haben wir sie gerecht zu bezahlen.

Die CVP unterstützt selbstverständlich das Postulat.

*Willy Haderer (SVP, Unterengstringen):* Die Stadt Zürich und mit ihr die Region Zürich haben ein ausgezeichnetes Netz für öffentlichen Verkehr. Der damalige Stadtrat Aeschbacher hat mit seinen Podiumsgesprächen, an denen er Beispiele des nahen europäischen Auslands vorgestellt hat, darlegen können, dass wir mit Abstand die beste Lösung für den öffentlichen Verkehr in Zürich und im ganzen Kantonsgebiet anzubieten haben. Sie ist wesentlich besser, als das z. B. heute in München mitsamt der U-Bahn der Fall ist.

Sie haben vorhin mit vielen Diskussionsbeiträgen ein Postulat überwiesen, das eine neue Finanzierungsgrundlage für den öffentlichen Verkehr schaffen soll. Wenn ich das Revue passieren lasse und damit vergleiche, was in diesem Postulat gefordert wird, muss ich Ihnen sagen, dass Sie einen ganz schwierigen und dornenreichen Weg in die Zukunft gehen, wenn man Lösungen finden soll, die auch inskünftig diese Qualität aufrechterhalten sollen. Wenn Sie mit der Überweisung des vorliegenden Postulats noch ein Element als Voraussetzung hinzubringen, das insbesondere die Stadt Zürich zusätzlich entlastet, komplizieren Sie das vorhin überwiesene Postulat und machen daraus eine noch schwierigere Aufgabe. Ich bitte Sie, es dabei bewenden zu lassen, dass man die Neufinanzierung mit dem Postulat 399/1997 in Auftrag gegeben hat. Man soll dem einen System treu bleiben und ein gutes System mit knappen Finanzen, wie wir das heute über den ZVV führen, beibehalten und nicht zerstören und damit die Stärke des öffentlichen Verkehrs schwächen.

Ich bitte Sie, das Postulat abzulehnen.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat erreicht mit 61 : 61 Stimmen eine Stimmengleichheit. Der Ratspräsident beschliesst mit Stichentscheid, das Postulat an den Regierungsrat zu überweisen, da der Regierungsrat bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen.**

Das Geschäft ist erledigt.

**33. Änderung der «Verordnung über die Gemeindebeiträge an den Verkehrsverbund (Kostenverteiler-Verordnung)» vom 14. Dezember 1988**

Motion Astrid Kugler (LdU, Zürich) und Benedikt Gschwind (LdU, Zürich) vom 1. Dezember 1997 (schriftlich begründet)  
KR-Nr. 406/1997, Entgegennahme als Postulat, Diskussion

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat einen Bericht vorzulegen, der aufzeigt, wie die «Verordnung über die Gemeindebeiträge an den Verkehrsverbund» vom 14. Dezember 1988 geändert werden muss, damit

1. die Ungerechtigkeit durch die übermässige Belastung der Städte Zürich und Winterthur beseitigt wird;
2. die Gemeinden für ihre Anstrengungen, den motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern, durch finanzielle Anreize belohnt werden;
3. der Ausbau des Angebots beim öffentlichen Verkehr (Verdichtung der Fahrpläne, Erstellung von neuen Haltestellen) nicht durch höhere Finanzbeiträge der Gemeinden an den ZVV im Keime erstickt wird.

Begründung:

Die Verordnung über die Gemeindebeiträge an den Verkehrsverbund von 1988 war damals sicher richtig. Heute erweist sie sich aber als ausgesprochene Verhinderer-Verordnung. Angebotserweiterungen werden heute von den Gemeinden bereits in den Anfängen erstickt, weil sie keine zusätzlichen Kosten zu übernehmen bereit sind. Viele Angebotserweiterungen, die der Regierungsrat in der Abstimmungsweisung zur 2. Teilergänzung der S-Bahn 1989 versprochen hatte, werden deshalb nicht eingehalten.

Im Schlussbericht der Arbeitsgemeinschaft Infrast-Nabholz über die Lastenabgeltung für die Stadt Zürich im Auftrag der Direktion des Innern wird die überdurchschnittliche Sonderlast der Städte Zürich und Winterthur im Regionalverkehr mit bis zu maximal 10 Steuerprozenten (übrige Gemeinden 6 bzw. 3 Steuerprozente) ausdrücklich festgehalten. Die Gemeinden sollen, je grösser die Nachfrage nach öffentlichem Verkehr auf ihrem Gebiet ist, einen Teil von den Einnahmen, die dem ZVV dank dieser Anstrengungen zufließen, zurückerstattet bekommen. Die Erfolge, die eine Gemeinde dank ihrer Bemühungen zu Gunsten des ÖV hat, müssen sich auch finanziell auswirken. Umsatzbeteiligungen, wie sie in der Privatwirtschaft üblich sind, sollen auch beim Staat gelten (*wif!*).

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Die Motionärin ist mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden. An der Sitzung vom 4. Mai 1998 hat Laurenz Styger im Auftrag von Werner Schwendimann die Diskussion verlangt. Das Wort zur Begründung des Ablehnungsantrags hat Werner Schwendimann, Oberstammheim. Danach ist das Wort frei für die übrigen Ratsmitglieder.

*Werner Schwendimann (SVP, Oberstammheim):* Die SVP beantragt Ihnen, die Motion und das Postulat nicht zu unterstützen.

Es kann nicht angehen, dass der Kanton in der heutigen Situation die vollen Kosten des Grundangebots übernimmt. Die heutige Verordnung und die Finanzierung des ZVV sind sehr ausgewogen. Es ist richtig, dass Angebotsforderungen immer auch finanzielle Auswirkungen für die Gemeinden entgegenstehen. So ist gewährleistet, dass nur dort Ausbauwünsche gestellt werden, wo ein echter Bedarf besteht. Mit der vollen Kostenübernahme durch den Kanton müsste richtigerweise den Gemeinden das Mitbestimmungsrecht entzogen werden. Vermutlich ist das das Fernziel, der von Astrid Kugler-Biedermann und Benedikt Gschwind gestellten Forderung. Diesem vermuteten Ziel widersetzt sich die SVP-Fraktion.

Ich bitte Sie namens der Fraktion, den Vorstoss nicht zu überweisen, selbst wenn die Regierung ihn übernehmen will.

*Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich):* Entschuldigen Sie, Herr Schwendimann, Sie haben zu einem Vorstoss gesprochen, den ich schon längst zurückgezogen habe.

Ich bitte Sie, die Motion, die in ein Postulat umgewandelt werden kann, zu überweisen.

Es geht zwar um Ähnliches wie in den beiden vorhergehenden Postulaten, aber es gibt auch etwas Neues darin. Die Gemeinden sollen für ihre Anstrengungen, den motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern durch finanzielle Anreize belohnt werden. Über die Ungerechtigkeit der finanziellen Belastung der beiden Städte Zürich und Winterthur möchte ich nichts mehr sagen, das haben wir bereits abgehandelt.

Zu den finanziellen Anreizen: Die Verordnung über die Gemeindebeiträge an den Verkehrsverbund von 1988 war damals sicher richtig. Heute erweist sie sich als ausgesprochene Verhinderer-Verordnung. Angebotserweiterungen werden bereits im Keim erstickt, weil die Gemeinden nicht bereit sind, die zusätzlichen finanziellen Belastungen zu übernehmen. Gemeinden, die den öffentlichen Verkehr fördern möchten, werden mit dem heutigen System bestraft. Viele Angebotserweiterungen, die der Regierungsrat in der Abstimmungsweisung zur zweiten Teilergänzung der S-Bahn 1989 versprochen hat, werden deshalb nicht oder nur zögerlich eingehalten. Die Gemeinden sollen je grösser die Anfrage nach öffentlichem Verkehr auf ihrem Gebiet ist, einen Teil der Einnahmen, die dem ZVV dank diesen Anstrengungen zufließen, zurückerstattet bekommen. Die Erfolge, die eine Gemeinde dank ihrer Bemühungen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs hat, müssen sich auch finanziell auswirken, damit man in den Gemeinden etwas machen kann. Umsatzbeteiligungen, wie sie in der Privatwirtschaft üblich sind, sollen auch beim Staat gelten.

Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen.

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* Ich kann nur wiederholen, was ich schon gesagt habe. Um die lufthygienischen Belastungen zu senken, muss der Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs erhöht werden. Die heute geltende Verordnung über die Gemeindebeiträge verhindert aber eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, da sich betroffene Gemeinden aus finanziellen Gründen gegen Fahrplanverdichtungen oder zusätzliche Haltestellen wehren. Es ist deshalb dringend nötig, dass neue Finanzierungsmodelle geprüft werden.

Die Grüne Fraktion wird das vorliegende Postulat unterstützen.

*Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich):* Das ist die Crux der Doppelsitzungen: Je später der Abend, desto geringer der Konzentrationsgrad. Ich

habe mich auch etwas über die Argumentation der SVP gewundert. Das kann aber hin und wieder vorkommen.

Die Motion oder jetzt das Postulat von Astrid Kugler-Biedermann ist eine Woche nach unserem Vorstoss eingereicht worden. Es streift in etwa das gleiche Gebiet. Es hat nur eine etwas engere Sichtweise als mein Postulat, das wir im vorletzten Traktandum überwiesen haben.

Es wäre sehr systemgerecht, wenn wir auch den dritten Vorstoss, der die gleiche Thematik bestreicht an die Regierung überweisen würden. Die Argumentationen dafür haben Sie in den letzten beiden Postulatsbegründungen bereits gehört.

*Werner Schwendimann (SVP, Oberstammheim):* Frau Kugler, ich habe mich tatsächlich im Papier geirrt. Ich bestätige das. Es hat zwar den gleichen Titel, aber nachher folgt etwas anderes. In der Hitze des Gefechts habe ich vorhin etwas Falsches gesagt.

Die Grundhaltung stimmt nach wie vor. Wir meinen, die Gemeinden sollen dort mitbestimmen, wo sie ein Angebot zu bezahlen haben. Das, was Sie wollen, ist nicht unbedingt unser Ziel. Daran ändert nicht allzu viel.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 53 : 51 Stimmen, die Motion nicht als Postulat zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **34. Publikation einer Positivliste von Lehrbetrieben**

Postulat Franz Cahannes (SP, Zürich) und Susanna Rusca Speck (SP, Zürich) vom 9. Dezember 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 426/1997, RRB-Nr. 1418/24.6.1998 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, im Sinne einer Positivkampagne jährlich eine Liste von Betrieben zu publizieren, die Lehrverhältnisse unterhalten.

Begründung:

Die Beschaffung von Lehrstellen wird auf längere Zeit hin ein Dauerthema bleiben. Neben verschiedenen anderen Bemühungen können

auch ganz einfache Massnahmen flankierend wirken. Die hier vorgeschlagene Massnahme bezweckt die indirekte Einführung eines Qualitätslabels für Betriebe, die eine ausbildungsmässige und damit auch eine soziale Verantwortung wahrnehmen. Ausbildung wird so zum positiven Markenzeichen von Betrieben.

Als Faustregel für dieses Qualitätslabel gilt das Angebot von 4 bis 6 Lehrverhältnissen (alle Lehrjahre zusammen) pro 100 Beschäftigte in einem Betrieb.

Die Liste hat daher insbesondere jene Betriebe hervorstreichen, die einem solchen Kriterium entsprechen.

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

In der Schweiz hat das duale Ausbildungssystem mit der Berufslehre eine lange Tradition. Allerdings geht die Bedeutung dieses Ausbildungsgangs seit mehreren Jahren zurück: Es gibt ungefähr 20 % weniger Lehrlinge als noch im Jahr 1985. Dies ist zum Teil die Folge des Geburtenrückgangs, welcher die Zahl der Jugendlichen insgesamt senkte. Gleichzeitig ging aber auch der Anteil der Lehrabsolventen gemessen an der Gesamtbevölkerung zurück. Immerhin befinden sich noch rund 60 % der in einer Ausbildung stehenden 16- bis 19jährigen in einer Berufslehre. Allerdings erhöht sich daneben die Bedeutung der Hochschulen laufend.

Im Kanton absolvieren zurzeit rund 25'000 Lehrlinge in rund 10'000 aktiven Lehrbetrieben eine Berufslehre. Mit Blick auf die gemäss eidgenössischer Betriebszählung registrierten rund 67'000 Betriebe im Kanton erscheint die Zahl der ausbildenden Betriebe gering. Zu beachten ist aber, dass in der Bundesstatistik alle, auch die Klein- und Kleinstbetriebe, mitgezählt werden. Viele dieser Betriebe sind aufgrund ihrer Tätigkeit und Struktur (Spezialisierung, Grösse usw.) nicht in der Lage, Lehrtöchter oder Lehrlinge so auszubilden, dass ein positiver Lehrabschluss gewährt werden könnte. In vielen Fällen fehlen die strukturellen Voraussetzungen dafür. Sowohl auf gesamtschweizerischer Ebene als auch in den Kantonen werden verschiedene Anstrengungen unternommen, um das Lehrstellenangebot zu vergrössern. Der Regierungsrat hat im März 1997 ein Massnahmenprogramm zur Unterstützung des Lehrstellenmarktes beschlossen und dafür 1,9 Millionen Franken bewilligt. Der Vollzug dieser Massnahmen (Information, Koordination und Animation der Betriebe, Lehrstellen zu schaffen und zu erhalten) ist im Gange. Besonders zu erwähnen ist das neue Ausbildungsmodell des Ausbildungsverbundes, das auf eine betriebs-

übergreifende Ausbildung ausgerichtet ist. Dieses Modell findet zunehmend Verbreitung und Anklang.

Auch der Bund hat mit Erlass der Verordnung über Massnahmen zur Verbesserung des Lehrstellenangebots für die Ausbildungsjahre 1997, 1998 und 1999 (Lehrstellenverordnung) vom 7. Mai 1997 entsprechende Förderungsimpulse geschaffen.

Angesichts der weiterhin angespannten Lage auf dem Lehrstellenmarkt sind zusätzliche Fördermassnahmen auf deren Wirksamkeit und Aufwand zu prüfen. Mit dem vorliegenden Vorstoss wird die jährliche Veröffentlichung einer Liste der Betriebe, die Lehrverhältnisse unterhalten, verlangt. Das Amt für Berufsbildung führt bereits ein Verzeichnis der Lehrbetriebe, das Interessierten herausgegeben wird. Eine Auflistung der Firmen, die (offene) Lehrstellen anbieten, besteht zudem mit dem Lehrstellennachweis (LENA), der mittels Internet auch einer weiteren Öffentlichkeit direkt zur Verfügung steht. Auf die geforderte Positivliste ist hingegen zu verzichten: Einerseits ist nicht jeder Betrieb gleicherweise in der Lage, Lehrstellen zu schaffen, und andererseits ist der Bestand von Lehrstellen allein noch kein Qualitätsmerkmal, weder für die Ausbildung, noch für den Gesamtbetrieb. Die Auszeichnung mit einem «Qualitätslabel» oder dergleichen würde somit zu missverständlichen und unerwünschten Eingriffen durch den Staat führen. Die verlangte Liste könnte nur mit grossem Aufwand geführt werden, und selbst dann wäre sie niemals vollständig und aktuell.

Unter den geltenden Bestimmungen des Datenschutzes käme derzeit ohnehin nur eine Veröffentlichung jener Lehrbetriebe in Frage, die ihre Zustimmung dazu gäben. Für die verlangte Publikation aller Lehrbetriebe mit zusätzlicher Hervorhebung der Betriebe, die ein bestimmtes Verhältnis von Lehrstellen gegenüber der Anzahl ihrer Beschäftigten erreichen, fehlt die erforderliche Rechtsgrundlage.

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

*Franz Cahannes (SP, Zürich):* Ich glaube, wir sind uns hier im Saal in einem Punkt wohl alle einig, nämlich, dass uns die Lehrstellensituation auch in nächster Zukunft beschäftigen wird. Das ist in bezug auf unseren Vorschlag die einzige Einigkeit, die wir mit der Regierung haben. Ich bin enttäuscht vom Regierungsrat, dass er eine ganz einfache flankierende Massnahme, auch eine Marketingmassnahme, ablehnt und über die Art seiner Begründung.

Zuerst die materiellen Gründe: Es wird in der Antwort festgehalten, dass das Amt für Berufsbildung bereits ein Verzeichnis der Lehrbe-

triebe führt. Zehn Zeilen weiter unten ist zu lesen, dass eine solche Liste nur mit grossem Aufwand geführt werden könnte. Das Berufsbildungsamt verfügt über das entsprechende Verzeichnis. Dementsprechend sollte es auch anwendbar sein. Heute kann auf Anfrage abgerufen werden, welche Betriebe Lehrstellen führen; also könnte auch eine Liste publiziert werden.

Im zweiten Punkt der Begründung zu unserem Vorstoss reden wir von einer indirekten Einführung eines Qualitätslabels. Wir verlangen nicht die Einführung eines Qualitätslabels, wie es in der Antwort steht. Dort lesen wir, dass die Auszeichnung mit einem Qualitätslabel oder dergleichen zu Missverständnissen und unerwünschten Eingriffen durch den Staat führen könnte. Wir haben genau keine solche Auszeichnung verlangt. Wir sind uns darüber im klaren, dass unsere Massnahme nur in quantitativer Hinsicht Auskunft darüber gibt, wer, was bietet. Diejenigen, die ein Angebot haben, sollten und dürfen durchaus positiv in Erscheinung treten.

Die dritte Ablehnungsbegründung ist schon beinahe Standard. Wir stellen bei verschiedenen Anfragen und Vorstössen immer wieder fest, dass die Regierung mit dem Datenschutzgesetz argumentiert. Ich habe Mühe damit, weil die Betriebe, die Lehrlinge ausbilden, auch einen öffentlichen Auftrag gemäss Berufsbildungsgesetz übernehmen. Deshalb müsste mir der Herr Regierungsrat erklären, worin die Schutzbedürfnisse des Betriebs liegen, insbesondere dann, wenn sie positiv zur Geltung gebracht werden.

Wenn jemand Sinnvolles oder Gutes tut, soll auch darüber gesprochen werden.

Ich bitte Sie trotz der Meinung der Regierung, das Postulat zu überweisen.

*Michel Baumgartner (FDP, Rafz):* In Zusammenhang mit der Submissionsverordnung weisen wir Gewerbetreibenden immer darauf hin, bei der Präqualifikation als eines der Kriterien, auch die Ausbildungsplätze einzubeziehen.

Die Regierung zeigt in ihrer Antwort richtigerweise auf, dass heute zahlreiche Möglichkeiten bestehen, die Betriebe zu eruieren, welche Lehrlinge und Lehrtöchter ausbilden. Es braucht kein neues staatliches System dafür. Es gibt gute Gründe, weshalb ein Betrieb keine Lehrlinge ausbildet oder ausbilden kann. Die heutige Spezialisierung und teilweise einseitige Ausrichtung vieler Betriebe macht es diesen unmöglich, ganzheitlich auszubilden. Trotzdem erbringen auch diese Betriebe

wichtige Dienstleistungen und dürfen durch eine Positivliste nicht zum vornherein diskriminiert werden.

Ich verweise auf die Probleme, die mit einer solchen Veröffentlichung aber auch mit der jährlichen Erhebung entstehen würden. Ich weise auf die Antwort des Regierungsrates hin.

Ich bitte Sie im Namen der FDP, das Postulat nicht zu überweisen. Es würde den an sich richtigen Ansatz, nämlich die Förderung der Betriebe, die ausbilden, nicht retten. Da gibt es tauglichere Mittel. Ich verweise z. B. auf die heute morgen von allen überwiesene Motion zur Entlassung der Lehrbetriebe.

*Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen):* Vieles wurde schon gesagt. Eine solche Liste wäre sicher ungerecht. Es sind nicht alle Betriebe in der Lage, überhaupt Lehrlinge auszubilden. Das Gewerbe und die Wirtschaft haben in dieser schwierigen Zeit genügend Lehrlinge ausgebildet. Per Ende August 1998 wurden über 500 Lehrverträge mehr abgeschlossen als 1997. Das ist ein Zeichen, dass die Lehrstellenproblematik nicht mehr so akut ist, wie sie einmal war und es auch in nächster Zeit nicht sein wird. Wir vom Gewerbe werden dafür genügend Anstrengungen unternehmen.

Im übrigen führt das Amt für Berufsbildung bereits diese Liste. Sie sagt genügend aus und kann bezogen werden. Der kantonale Gewerbeverband hat für seine Mitglieder, die ausbilden einen Kleber erarbeitet, damit sie dies auf ihren Papieren ausdrücklich vermerken können und somit zeigen, dass sie Lehrlinge ausbilden. Eine Liste zu veröffentlichen, wäre nicht gerecht gegenüber jenen, die nicht ausbilden können.

*Thomas Müller (EVP, Stäfa):* Der Regierungsrat teilt die Einschätzung, dass die Situation auf dem Lehrstellenmarkt weiterhin angespannt ist und es aller Voraussicht nach auch bleiben wird. Es ist somit alles zu unternehmen, das zu einer Verbesserung der Situation führt. Dennoch möchte er auf die Erstellung einer Positivliste verzichten. Neben Datenschutzgründen führt er an, dass allein der Bestand von Lehrstellen noch kein Qualitätsmerkmal und nicht jeder Betrieb gleich in der Lage ist, Lehrstellen anzubieten.

Für mich ist klar, dass die grossen Aufwendungen der Lehrbetriebe in irgendeiner Form gewürdigt und möglichst auch abgegolten werden müssten. Wenn man sich vor Augen hält, dass es vor allem auch viele Klein- und Kleinstbetriebe sind, die sich oft mit enormem Engagement für die Lehrlingsausbildung einsetzen, kann der Idee einer solchen, scheinbar belanglosen Positivliste durchaus eine gewisse Bedeutung

zukommen. Ich kann mir sehr wohl vorstellen, dass ein Hausbesitzer, der sich der Wichtigkeit der Berufslehre bewusst ist, die Erneuerung seines Badezimmers jenem Spenglermeister in Auftrag gibt, der Lehrlinge ausbildet. Eine Schulgemeinde vergibt z. B. die Schreinerarbeiten an einem neuen Kindergarten jenem Schreiner, der auf der Positivliste figuriert, dies selbstverständlich im Rahmen der übrigen Submissionsregeln. Natürlich kann dies nur eine flankierende Massnahme bleiben. Ich halte die Liste zumindest für ähnlich wirkungsvoll wie die FDP-Idee der Steuererleichterung für Lehrbetriebe. Wobei ich auch diese Initiative unterzeichnen werde. Ich bin der Überzeugung, dass wir Sorge zu den Lehrbetrieben tragen müssen. Wir sollten jede noch so kleine Hilfestellung, welche den Lehrstellenanbietern zugute kommt, mittragen.

Die Bedenken der Regierung halte ich nicht für berechtigt. Es ist nicht so, dass jene Betriebe, die aus irgendwelchen Gründen keine Lehrstellen anbieten können, bestraft werden. Jene, welche die volkswirtschaftlich und bildungspolitisch äusserst wichtige Aufgabe wahrnehmen, sollen belohnt werden. Wer nicht auf der Liste figurieren will, könnte sicher jederzeit auf ein Genanntwerden verzichten. Wenn es wirklich eine gesetzliche Änderung braucht, könnte man für einmal das Postulat in eine Motion umwandeln.

Die EVP wird den Vorstoss unterstützen.

*Susanna Rusca Speck (SP, Zürich):* Dieses Postulat ist eines unserer Vorstösse, die Anreize schaffen, die Rahmenbedingungen für Lehrbetriebe zu verbessern und das Angebot an Lehrstellen zu erhöhen.

Wir haben in der Diskussion zum Vorstoss «Entlastung von Lehrbetrieben» heute morgen gehört, dass Beratung und Weiterbildung der Lehrbetriebe verstärkt werden sollen. Die Lehrbetriebe brauchen eine Unterstützung. Was sie ebenfalls brauchen, ist Anerkennung. Durch dieses Postulat erhalten die Betriebe, die ausbilden eine Anerkennung, ein Qualitätslabel. Die Berufsbildung muss aufgewertet werden. Davon sind wir überzeugt. Die Reformierung unseres Bildungswesens muss eingeleitet werden. Die finanzielle Entlastung von Lehrbetrieben ist richtig. Es braucht auch Anreize, die die Marktkräfte beeinflussen, damit die Wirtschaft aktiv wird, Herr Baumgartner, und die heutigen Strukturen überdacht werden.

Angesicht der weiterhin angespannte Lage auf dem Lehrstellenmarkt bitte ich Sie, diese Fördermassnahme zu prüfen und das Postulat zu überweisen.

*Thomas Büchi (Grüne, Zürich):* Es ist eine undankbare Aufgabe nach vier prominenten Rednerinnen und Rednern zu sprechen, die sich dem gleichen Thema angenommen haben.

Der Vorstoss ist eingereicht worden, bevor die enormen Bemühungen der Volkswirtschaftsdirektion und des Amtes für Berufsbildung zur Schaffung von Lehrstellen über das LENA-Programm richtig angelaufen sind. Dieses Programm hat gezeigt, dass einiges herauszuholen war und dass wir im momentanen Umfeld mit den gesetzlichen Grundlagen auf den Goodwill und die Zusammenarbeit mit dem Gewerbe angewiesen sind.

Franz Cahannes, Du weisst, ich stehe sonst Deinen Vorstössen positiv gegenüber. Ich meine aber, dass es ein falsches Zeichen ist, hier eine Positivliste mit dem Hintergrund zu veröffentlichen, ein Label zu schaffen. Das würde diejenigen Betriebe, die nun Hand bieten und auf die wir angewiesen sind, böse machen, und sie würden ihre Mitarbeit zurückziehen. Ich denke, wenn man die beiden Güter im Moment abwägt, ist es nicht sinnvoll, eine Positivliste zu erstellen, um so mehr als die Gründe des Regierungsrates zählen. Ich weiss aus enger Zusammenarbeit mit der Lehraufsicht, dass es wirklich auch nicht im Sinne der Lehrlinge sein kann, jedem Betrieb Lehrlinge zu geben. Wir haben ein Problem bei der Ausbildung der Lehrmeisterinnen und Lehrmeister. Das wissen wir, und das wissen die Verbände. Es ist auch eine Kostenfrage, die zum Glück gut besuchten Kurse in benötigter Anzahl durchzuführen. Es wäre ein Rückschlag, wenn der Kanton einerseits eine Positivliste veröffentlichen würde, andererseits aber Kritik laut würde, z. B. am Umfang der Lehrmeisterkurse. Das kann sich die Regierung nicht leisten.

Eine solche Liste könnten auch die Betriebe von sich aus publizieren. Wer Lehrlinge ausbildet, Thomas Müller, der kann das auch sagen. Ich bin nicht dagegen. Hausbesitzer oder Leute, die Aufträge vergeben, könnten sich daran orientieren. Ich würde auf die Privatinitiative abstellen und das nicht vom Kanton her betreiben.

Persönlich bin ich der Meinung, dass man die gesetzlichen Grundlagen auch in bezug auf Steuererleichterungen trotzdem im gesamten anschauen muss. Man wird auch – das ist mit dem Wechsel in die Bildungsdirektion passiert – das duale System nicht im Grundsatz, aber in den einzelnen Auswirkungen auf bestimmte Berufe hinterfragen müssen. Wir haben beim dualen Ausbildungssystem ein Strukturproblem, weil Boomerberufe, die von der Wirtschaft und den Jugendlichen sehr gesucht sind, strukturell zu wenig Plätze anbieten können. Es wäre völlig verfehlt, im Bereich der Informatik, in dem alle Beteiligten mehr Plätze anbieten und Jugendlichen die Chance geben möchten, weil die

Industrie diese Leute braucht, einige Betriebe vielleicht nicht auf die Liste zu setzen, weil sie im Interesse der Lehrlinge noch nicht so weit sind. Das wäre ein falsches Zeichen. Das Problem der dualen Lehre muss gesamthaft angegangen werden. Ich habe Signale aus der Bildungsdirektion gehört, dass man sich dieser Problematik bewusst ist.

Im Moment würde ich, nachdem LENA angelaufen ist und Erfolge zu verzeichnen sind, auf dieses negative Signal, die Betriebe in zwei Klassen einzuteilen, verzichten. Wir brauchen alle. Wir brauchen den Goodwill aller, um das Problem der Lehrstellenknappheit in den Griff zu bekommen.

Ich beantrage Ihnen deshalb, das Postulat nicht zu überweisen.

*Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich):* Ich habe eine gewisse Sympathie für dieses Postulat, obschon Thomas Büchi überzeugend dargelegt hat, welche Auswirkungen entstehen können. Wir sprechen von Submissionsverordnungen und sagen, der Staat sollte auch Betriebe mit Lehrlingen berücksichtigen. Dann hören wir z. B. von der Stadt Zürich – ich weiss, es ist nicht die Kantonale Verwaltung –, die ihre Druckaufträge alle zentralisiert und die Aufträge bei kleineren Druckereien wegnimmt und einem Grossbetrieb übergibt, der keinen einzigen Lehrling beschäftigt. Ich habe gewisse Fragezeichen, ob das in Zusammenhang mit Submissionsverordnungen nicht nach wie vor geschriebene Wünsche und keine gelebten Taten sind.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 58 : 41 das Postulat nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **35. Bericht, resp. Kreditvorlage für ein Programm zur Sicherung der unbewachten Bahnübergänge im Kanton Zürich**

Motion Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur) und Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 15. Dezember 1997 (schriftlich begründet)  
KR-Nr. 430/1997, RRB-Nr. 775/1.4.1998 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat einen Bericht mit einem verbindlichen Programm zur Sicherung der noch unbewachten Bahnübergänge im Kanton Zürich (bauliche Massnahmen, automatische Barrieren in Kombination mit akustisch-optischen Warn-Blinkanlagen, etc.) innert einer Frist von drei Jahren vorzulegen. Darin ist aufzuzeigen, wie die Finanzierung erfolgt und welche Mittel in den Finanzplänen eingestellt werden.

Gegebenenfalls ist dem Kantonsrat eine Vorlage für einen Rahmenkredit zu unterbreiten.

Begründung:

Die Diskussion im Kantonsrat vom 17. November 1997 über eine Einzelinitiative, welche einen Kredit von 25 Millionen Franken für die Ausrüstung aller noch nicht gesicherten Bahnübergänge im Kanton Zürich mit automatischen Barrieren und akustisch-optischen Warn-Blinkanlagen forderte, hat gezeigt, dass die Gefährlichkeit der unbewachten Bahnübergänge zwar erkannt worden ist, dass aber über die geeigneten Mittel zur Sanierung der Übergänge verschiedene Ansichten bestehen.

In diesem Sinne ist es sinnvoll, wenn der Regierungsrat dem Kantonsrat einen ausführlichen Bericht mit einem verbindlichen Programm über die Massnahmen zur Sicherung der noch unbewachten Bahnübergänge vorlegt, in welchem aufgezeigt wird, wie die Massnahmen an den einzelnen Bahnübergängen aussehen, wie die Finanzierung erfolgt und welche Mittel in den Finanzplänen des Kantons eingesetzt werden sollen, um das Ziel zu erreichen.

Das Programm soll innerhalb von drei Jahren abgeschlossen werden können.

Jedes Menschenleben, das durch die Sicherung gerettet werden kann und die Vermeidung jedes Sachschadens ist es wert, dass hier energisch gehandelt wird.

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

Die Sicherung von Kreuzungen zwischen Bahnen und öffentlichen oder privaten Strassen ist bundesrechtlich geregelt. Art. 19 sowie 24-29 des Eisenbahngesetzes (SR 742.101) enthalten klare Bestimmungen über die Verantwortung und die Tragung der Kosten. Für die Einzelheiten haben der Bundesrat und das zuständige Departement die notwendigen Verordnungen erlassen. Massgebend sind in diesem Zusammenhang insbesondere die Verordnung über die Signalisierung von Bahnübergängen (SR 742.148.31) und die Verordnung über die Fristen zur Anpassung der Signalisierung von Bahnübergängen (SR 742.148. 312). Letztere hält fest, dass die Bahnunternehmungen ein

Sanierungsprogramm mit einer Prioritätenliste und dem Finanzbedarf zu erstellen und dem Bundesamt für Verkehr einzureichen haben. Die Aufsichtsbehörde, das heisst das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), kann vorschreiben, dass bestimmte Bahnübergänge, namentlich solche mit Sicherheitsmängeln, vorzeitig zu sanieren sind. Das UVEK kann aus zwingenden Gründen Ausnahmen gestatten.

Das Erstellen eines Sanierungsprogramms zur Sicherung von unbewachten Bahnübergängen ist damit weder Sache des Regierungsrates noch Sache des Kantonsrates. Gemäss § 14 Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes können nur Geschäfte, die in die Zuständigkeit des Kantonsrates fallen, Gegenstand einer Motion sein. Das geforderte Sanierungsprogramm widerspricht dieser Bestimmung und ist darum nicht motionsfähig.

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

*Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur):* Mit unserem Vorstoss wollten wir einen Beitrag zur Verminderung der Unfallgefahr an unbewachten Bahnübergängen in unserem Kanton leisten. Der Regierungsrat hat nun in Kürze die politische Sachlage beleuchtet. Wir danken ihm dafür. Wir werden versuchen, unser Ziel auf anderem Weg zu erreichen und *ziehen hiermit die Motion zurück.*

Das Geschäft ist erledigt.

## **Verschiedenes**

### ***Rücktritt eines Ratsmitgliedes***

*Ratssekretär Thomas Dähler:* Rücktrittsschreiben von Peter Grau (SD, Zürich).

Infolge Verlegung meines Wohnsitzes erkläre ich meinen Rücktritt aus dem Kantonsrat. Ich möchte mich bei dieser Gelegenheit bei allen bedanken. Die Zeit im Kantonsrat war für mich sehr lehrreich und gab mir Gelegenheit, einiges für meine Zukunft mitzunehmen.

Ich wünsche meiner Nachfolgerin oder meinem Nachfolger viel Glück und die Möglichkeit, eine Politik im Sinne der Schweizer Demokraten weiterzuführen.

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Peter Grau gehörte dem Kantonsrat seit den Gesamterneuerungswahlen von 1991 als Mitglied der Schweizer Demokraten an. Im Mittelpunkt seines parlamentarischen Wirkens standen das Asylwesen und die Drogenpolitik. Der Vertreter der Zürcher Stadtkreise 11 und 12 nahm sich ferner Belangen der Verkehrssicherheit an.

Ich danke Herrn Grau für die dem Kanton Zürich geleisteten wertvollen Dienste. Meine besten Wünsche begleiten ihn auf seinem weiteren Lebensweg. (Applaus).

### *Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*

- **Finanzierung von arbeitsmarktlichen Massnahmen bzw. Beschäftigungsprogrammen für ausgesteuerte Langzeitarbeitslose**  
Dringliche Interpellation *Toni Baggenstos (Grüne, Erlenbach)* und Mitunterzeichnende
- **Schnelle Anpassung des kantonalen Steuergesetzes an die revidierte Unternehmensbesteuerung des Bundes gemäss Steuerharmonisierungsgesetz (StHG)**  
Motion *Susanne Bernasconi-Aeppli (FDP, Zürich)* und *Lukas Briner (FDP, Uster)*
- **Anpassung des kantonalen Steuergesetzes an die Wahlmöglichkeiten der revidierten Unternehmensbesteuerung des Bundes gemäss Steuerharmonisierungsgesetz (StHG)**  
Motion *Martin Vollenwyder (FDP, Zürich)* und *Lukas Briner (FDP, Uster)*
- **Sprachliche Gleichstellung der Geschlechter in sämtlichen sprachlich noch nicht angepassten Gesetzestexten**  
Motion *Crista D. Weisshaupt (SP, Uster)*, *Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur)* und *Peter Förtsch (Grüne, Zürich)*
- **Bericht und Massnahmenplan zur Erstellung eines Durchgangsbahnhofes «Herdern»**  
Motion *Lucius Dürr (CVP, Zürich)* und *Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich)*
- **Schaffung eines Polizeigesetzes**  
Motion *Richard Hirt (CVP, Fällanden)* und *Gustav Kessler (CVP, Dürnten)*
- **Verwendung des Kantonsanteils aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)**

Postulat *Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti)* und *Heidi Müller (Grüne, Schlieren)*

- **«Winti-Bahn» – Aufbau eines innerstädtischen S-Bahn-Systems für den Raum Winterthur (Einrichten von SBB-Durchmesserlinien und Erstellen neuer S-Bahn-Haltestellen)**

Postulat *Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur)*

- **Entlastungsmöglichkeiten bei der Leistungsbesteuerung der Privatpersonen**

Postulat *Balz Hösly (FDP, Zürich)* und *Lukas Briner (FDP, Uster)*

- **Konzept in der Neurorehabilitation**

Postulat *Hans Egloff (SVP, Aesch b. Birmensdorf)* und *Andreas Honnegger (FDP, Zollikon)*

- **Halbstundentakt der ZVV-Linie S33 Winterthur–Schaffhausen**

Postulat *Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur)* und *Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil)*

- **Altlasten**

Anfrage *Hans-Jacob Heitz (LP, Winterthur)*

- **Praxisänderung bei humanitären Aufenthaltsbewilligungen**

Anfrage *Anjuska Weil-Goldstein (FraP!, Zürich)*

- **Privatisierung von Gemeindebetrieben/Finanzausgleich**

Anfrage *Bernhard Egg (SP, Elgg)*

### **Rückzüge**

- **Halbstundentakt der ZVV-Linie S33 (Winterthur–Schaffhausen)**

Postulat *Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur)*, *Roland Brunner (SP, Rheinau)* und *Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil)*, KR-Nr. 379/1997

- **Bericht, resp. Kreditvorlage für ein Programm zur Sicherung der unbewachten Bahnübergänge im Kanton Zürich**

Motion *Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur)* und *Willy Germann (CVP, Winterthur)*, KR-Nr. 430/1997

- **Neue Führungs- und Aufsichtsgremien im Bildungsbereich**

Interpellation *Peter Aisslinger (FDP, Zürich)* und *Franziska Troesch-Schnyder (FDP, Zollikon)*, KR-Nr. 296/1996

Schluss der Sitzung: 17.05 Uhr

Zürich, den 28. September 1998

Die Protokollführerin:  
Barbara Schellenberg

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 29. Oktober 1998 genehmigt.