


149. Sitzung, Montag, 2. Februar 1998, 14.30 Uhr

 Vorsitz: *Roland Brunner (SP, Rheinau)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen
16. Schaffung von genügend qualitativ guten Lehrstellen

Postulat Susanna Rusca Speck (SP, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 1. April 1996 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 88/1996, RRB-Nr. 2749/11. September 1996 (Stellungnahme)

 Fortsetzung der Beratungen..... *Seite 10891*

 Beginn der Beratungen im Protokoll 148..... *Seite 10872*
17. Umfrage über die Bereitschaft von Unternehmen, Lehrstellen anzubieten

Postulat Ueli Mägli (SP, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 1. April 1996 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 89/1996, RRB-Nr. 2750/11. September 1996 (Stellungnahme)

 Fortsetzung der Beratungen..... *Seite 10891*

 Beginn der Beratungen im Protokoll 148..... *Seite 10872*
18. Lastenausgleich zur Schaffung von genügend Ausbildungsplätzen

Motion Ueli Mägli (SP, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 1. Juli 1996 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 203/1996, RRB-Nr. 3481/11. Dezember 1996 (Stellungnahme)

 Fortsetzung der Beratungen..... *Seite 10891*

 Beginn der Beratungen im Protokoll 148..... *Seite 10872*
38. Änderung der Voraussetzungen für das Zustandekommen einer Dringlichen Interpellation

Parlamentarische Initiative Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich) und Hans Badertscher (SVP, Seuzach) vom 7. Juli 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 256/1997 Seite 10913

39. Änderung des Kantonsratsgesetzes und des Geschäftsreglementes des Kantonsrates

Parlamentarische Initiative Peter Stirnemann (SP, Zürich), Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil) und Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 8. September 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 301/1997 Seite 10925

40. Änderung des Gesetzes über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen

Einzelinitiative Esther Guyer-Vogelsang, Zürich, vom 18. September 1997

KR-Nr. 332/1997 Seite 10932

41. Stufenregelung vorzeitiger Rentenbezüge der Mitglieder des Regierungsrates

Einzelinitiative Markus Grass, Zürich, vom 30. Oktober 1997

KR-Nr. 382/1997 Seite 10939

42. Staatsbeitrag an den Bau eines neuen unterirdischen Bahnhofs beim Hauptbahnhof Zürich anstelle des geplanten Flügelbahnhofs bei der Sihlpost/Lagerstrasse

Einzelinitiative Max Künzig, Zürich, und Mitunterzeichnende vom 24. November 1997

KR-Nr. 429/1997 Seite 10942

Verschiedenes

- Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse Seite 10952

1. Mitteilungen

Keine Mitteilungen.

16. Schaffung von genügend qualitativ guten Lehrstellen

Postulat Susanna Rusca Speck (SP, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 1. April 1996 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 88/1996, RRB-Nr. 2749/11. September 1996 (Stellungnahme)
Fortsetzung der Beratungen

17. Umfrage über die Bereitschaft von Unternehmen, Lehrstellen anzubieten

Postulat Ueli Mägli (SP, Zürich) und Mitunterzeichnende vom
1. April 1996 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 89/1996, RRB-Nr. 2750/11. September 1996 (Stellungnahme)
Fortsetzung der Beratungen

18. Lastenausgleich zur Schaffung von genügend Ausbildungsplätzen

Motion Ueli Mägli (SP, Zürich) und Mitunterzeichnende vom
1. Juli 1996 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 203/1996, RRB-Nr. 3481/11. Dezember 1996 (Stellungnahme)
Fortsetzung der Beratungen

Ratspräsident Roland Brunner: Wir sind vor der Mittagspause bei der gemeinsamen Diskussion der Traktanden 16, 17 und 18 stehengeblieben.

Armin Heinemann (FDP, Illnau-Effretikon): Ich spreche zum Postulat Susanna Rusca Speck. Die FDP-Fraktion ist von der Antwort des Regierungsrates befriedigt. Der Regierungsrat, beziehungsweise entsprechende Verwaltungsstellen und insbesondere Unternehmer und Unternehmerverbände sind im Sinne der Postulantin schon vor Einreichung ihres Vorstosses entsprechend aktiv geworden. Die klare Zunahme von abgeschlossenen Lehrvertragsverhältnissen, die Ihnen Hans-Peter Züblin bereits mit eindrücklichen Zahlen belegt hat, sind beredtes Zeugnis für die erfolgreichen Anstrengungen vor allem von Seiten der Wirtschaft aber auch von Seiten der Verwaltung und der Regierung.

Gestatten Sie mir, noch einige kritische Bemerkungen anzubringen. Selbstverständlich – da sind wir uns alle einig – ist die Lehrstellenproblematik eine Frage, die umfassend wirtschafts- und finanzpolitisch angegangen werden muss. Um die Gesamtsicht abzurunden, ist dabei aber auch die Ausländerpolitik mit einzubeziehen. Die Verknappung und die damit einhergehende Konkurrenz auf dem Lehrstellenmarkt ist auch sehr stark darauf zurückzuführen, dass im Rahmen des Familiennachzugs in den letzten Jahren jährlich zwischen 1000 und 2000 ausländische Jugendliche in den Kanton Zürich gelangen und auf den Lehrstellenmarkt drängen. Sie konkurrieren dort mit den Einheimischen, vor

allem mit den schwächeren und unqualifizierten, welche ohnehin verminderte Chancen auf eine Lehrstelle haben.

Bei all den getroffenen Massnahmen zur Erhöhung des Angebots an Lehrstellen und zur verbesserten Transparenz auf dem Lehrstellenmarkt müsste auch eine intensive interkantonale Zusammenarbeit bezüglich Lehrstellenvermittlung angestrebt werden. Man hat nämlich feststellen können, dass in einzelnen Kantonen – in unserem und vor allem auch in Nachbarkantonen – hunderte von angebotenen Lehrstellen unbesetzt blieben. In diesem Zusammenhang müssen Jugendliche eine noch grössere Mobilität entwickeln, was heutzutage eigentlich eine Selbstverständlichkeit ist. Sie müssen vermehrt die Bereitschaft zeigen, eine Lehre in einem Nachbarkanton oder allenfalls sogar «ennet dem Röschtigraben» zu absolvieren. Die Lehrstellensuchenden müssen sich die Erkenntnis zu eigen machen, dass es wichtig ist, nach der Schule so rasch als möglich den Einstieg in die Arbeits- und Erwachsenenwelt zu schaffen, auch wenn dies vielleicht nur in einem verwandten Beruf anstatt in ihrem Traumberuf möglich ist. Sie legen damit den Grundstein für ihre existentiellen Zukunftsperspektiven.

Bedenken wir aber eines besonders: Alle von der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft eingeleiteten Massnahmen zur Schaffung von Lehrstellen helfen wohl mit, bisher zum Teil unausgeschöpfte Lehrstellenpotentiale zu erfassen und dem Markt zuzuführen. Sie tragen jedoch nicht dazu bei, neue Arbeitsplätze zu schaffen und zusätzlich ausgebildeten Jugendlichen auch eine Arbeitsstelle nach der Lehre zu gewährleisten. Weitere und substantielle Verbesserungen der Lehrstellen- und Arbeitsplatzsituation insgesamt sind nur von einer konjunkturrell massgeblichen Erholung zu erwarten. Langfristig gesehen braucht es eine Verbesserung der für langfristiges Wachstum notwendigen strukturellen Voraussetzungen durch entsprechende Wirtschafts-, beziehungsweise finanzpolitische Massnahmen, welche die Standortgunst und die Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsplatzes günstig beeinflussen. Ich bitte Sie namens der FDP-Fraktion, das Postulat Rusca Speck nicht zu überweisen; es hat sich bereits zum Zeitpunkt des Einreichens erübrigt.

Benedikt Gschwind (LdU, Zürich): Die Vorstösse, über die wir heute diskutieren, sind vor bald zwei Jahren – im Hinblick auf die Lehrstellensituation zu Beginn des Schuljahres 1996/97 – eingereicht worden. Heute, da wir bereits vor dem übernächsten Schuljahr stehen, müssen

wir allerdings feststellen, dass diese Vorstösse nichts von ihrer Aktualität eingebüsst haben. Die Lehrstellensituation im Kanton Zürich hat sich zwar etwas entschärft, ist aber immer noch sehr angespannt, vor allem wenn wir an die höhere Zahl von Schulabgängern denken. Es braucht Massnahmen auf verschiedensten Ebenen, um diesem Problem zu begegnen.

Wir anerkennen auch, dass die gesetzliche Seite der Berufsbildung primär eine Bundessache ist. Beim BIGA lag vieles im Argen. Denken wir nur daran, wie sich das BIGA schwertut mit der Anerkennung von neuen Berufen. Offensichtlich sind die Verantwortlichen dort hoffnungslos überfordert, was auch eidgenössische Parlamentarier aller politischer Schattierungen bestätigen. Hier hat nun der Bundesrat endlich durchgegriffen. Wir werden sehen, was die Neuorganisation der Berufsbildung in diesem neuen Bundesamt bringen wird.

Wir müssen feststellen, dass aus Bern wenig Innovatives zu erwarten ist. Ein so grosser Kanton wie Zürich, der überdurchschnittlich vom Lehrstellenmangel betroffen ist, täte gut daran, selber die Initiative zu ergreifen. Das Zürcher Amt für Berufsbildung tut gewiss schon einiges, um die Situation zu entschärfen. Das Innovativste war wohl die Schaffung eines neuen Berufes, nämlich des Mechapraktikers. Die LdU begrüsst diese Massnahme sehr. Man sollte aber noch ein weiteres tun; die vorliegenden Vorstösse, die ich ebenfalls unterzeichnet habe, gehen in diese Richtung.

Einige Worte zum Lastenausgleich, den der Regierungsrat ablehnt: Offensichtlich sind sich viele Unternehmen nicht bewusst, was sie anstellen, wenn sie keine Lehrlinge mehr ausbilden. Sie gefährden damit längerfristig ihren eigenen Nachwuchs. Im Moment, das heisst in der aktuellen Arbeitsmarktlage, ist dies noch kaum zu spüren; man sieht nur die Kostenreduktion. Auf die Dauer ist dies aber sehr gefährlich. Wer sich zu unserer dualen Berufsbildung bekennt, muss auch die nötigen Lehrstellen zur Verfügung stellen. Gewiss ist es für kleinere Unternehmen zum Teil heute sehr schwierig, Lehrlinge auszubilden, weil sie zu viele Ressourcen binden – nicht nur finanzielle sondern auch personelle. Es braucht deshalb auch Ausbildungsverbände zwischen Lehrbetrieben der gleichen Branche. Um die volkswirtschaftliche Bedeutung und diejenige des Berufsnachwuchses für die eigene Branche erkennen zu können, wäre ein Lastenausgleichsmodell sehr zu begrüssen. Interessanterweise und auch erfreulicherweise will dies ja auch die nationalrätliche Kommission, trotz Widerstand des BIGA. Gerade wegen

dieses Widerstands wissen wir nicht, wie lange dies noch dauern wird. Unternehmen wir deshalb die nötigen Schritte auch in unserem Kanton. Genügend Lehrstellen anzubieten ist nicht nur im Interesse der Unternehmen, Branchen und der Volkswirtschaft. Es gibt auch sozial- und sicherheitspolitische Gründe dafür. Jugendliche Schulabgänger ohne Lehrstellen und Beschäftigung sitzen entweder zuhause oder sind auf der Strasse anzutreffen. Viele von ihnen tauchen in der Drogenszene auf, geraten in die Kleinkriminalität und haben psychische Probleme. Diese Auswirkungen sind zu verhindern; dafür tragen auch wir die Verantwortung. Handeln wir, indem wir diese Vorstösse überweisen.

Die LdU-Fraktion unterstützt alle zur Diskussion stehenden Vorstösse; das Postulat von Susanna Rusca Speck, das Postulat und die Motion von Ueli Mägli, sowie den bürgerlichen Vorstoss von Lucius Dürr, der auf der Traktandenliste steht.

Heidi Müller (Grüne, Schlieren): Es ist immer noch ein vordringliches Anliegen, dass wir unserer Jugend genügend berufliche Ausbildungsplätze zur Verfügung stellen können. Wenn ausbildungswillige Jugendliche trotz aller Bemühungen keine Lehrstelle finden, so ist Alarmstufe eins angezeigt. Wir müssen alles unternehmen, um diese Situation abzuwenden. Unsere Jugend darf nicht hingelassen werden; das wäre eine tickende Zeitbombe.

Es wird sowohl auf Bundes- und Kantonsebene, wie auch in Bezirken und Gemeinden bereits sehr viel für die berufliche Ausbildung getan. Im Berufsbildungswesen ist einiges in Fluss geraten. Neue Angebote werden erarbeitet: Modularer Aufbau, An- und Vorlehre, Anlehre plus, Integrationsprogramme, neu anerkannte oder zu anerkennende Berufstypen wie zum Beispiel Mechapraktikerin und Mechapraktiker, Informatikerin und Informatiker. Auch das vom Kanton unterstützte Lehrstellenmarketing verheisst einiges. Die Kontakte zwischen Behörden, Wirtschaft und Gewerbe auf regionaler Ebene sind intensiviert worden. Es ist von grosser Bedeutung, wenn die immensen Anstrengungen um direkten Kontakt mit potentiellen Betrieben auf regionaler Ebene vom Kanton unterstützt werden. Es braucht grosse Anstrengungen des Kantons, im Berufsbildungsbereich alle Möglichkeiten zu suchen und zu nutzen, um den Jugendlichen die ihnen gerechte berufliche Ausbildung zu ermöglichen.

Mich erstaunt die ablehnende Haltung der Regierung zum Vorstoss von Ueli Mägli, der einen Lastenausgleich unter den Betrieben zur

Förderung des Lehrstellenangebots verlangt. Ist es denn gerecht, dass nur etwa ein Viertel bis ein Drittel der Betriebe Lehrstellen anbietet, währenddem der grosse Haufen davon profitiert, dass genügend ausgebildete Nachwuchskräfte da sind? Es sind bereits verschiedene Massnahmen getroffen worden, die die Hemmschwelle senken sollen, Lehrstellen zu schaffen. Daneben wäre doch ein Pool, wie er gefordert wird, ein gutes Mittel. Erstens könnten die Kosten für die Lehrfirmen damit etwas abgedämpft werden, zweitens würde die Attraktivität erhöht, einen Lehrplatz zu schaffen und zu unterhalten. Selbstverständlich müssten die neuen Ausbildungsplätze die Qualitätsanforderungen erfüllen.

Wenn die Regierung nun argumentiert, eine kantonale Insellösung sei nicht tragbar, so verstehe ich das nicht ganz. Der Kanton Zürich ist doch gross genug; und Grenzgängerinnen und Grenzgänger gibt es ja in beiden Richtungen. Wir müssen nicht auf den Bund warten. Wir können mit gutem Beispiel vorangehen und ein taugliches Modell erarbeiten, wie dies Ueli Mägli vorgezeichnet hat.

Ich bitte Sie, die drei Vorstösse zu unterstützen. Wir signalisieren damit der Regierung, dass nach wie vor alle möglichen Anstrengungen erforderlich sind, damit genügend Lehrstellen für unsere Jugendlichen bereitgestellt werden.

Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf): Die Situation auf dem Lehrstellenmarkt ist nach wie vor sehr angespannt. Ich erlebe die Schwierigkeiten meiner Schülerinnen und Schüler bei der Lehrstellensuche an vorderster Front. Zwanzig bis fünfzig Bewerbungen kommen heute in vielen Berufen auf eine einzige Lehrstelle. Die Klassen des zehnten Schuljahres sind randvoll und können längst nicht mehr alle Bewerberinnen und Bewerber aufnehmen. Bei den Werkjahrklassen sieht es nicht viel besser aus. Der Lehrstellenmarkt ist für viele Schülerinnen und Schüler sehr eng geworden. Die gut gemeinte Aufforderung an die Jugendlichen, sich flexibel zu zeigen, kann auch beim besten Willen nicht von allen erfüllt werden. Wer Maurer werden will, wird wohl kaum mit Erfolg eine Coiffeurlehre absolvieren können. Das Problem der intellektuellen Überforderung ist unterdessen von Arbeitgeberseite etwas besser erkannt worden. Mit der Schaffung der dreijährigen Ausbildung zum Mechapraktiker öffnet sich für viele leistungsbereite Jugendliche wieder eine Tür zur Berufswelt. Die praxisorientierte Ausbildung ist flexibel konzipiert und nimmt Rücksicht auf die schulischen Möglichkeiten des einzelnen. Mit der Schaffung von Lehrstellen für

Mechapraktiker sind wir auf dem richtigen Weg, um vielen Jugendlichen die Integration in eine immer komplizierter werdende Berufswelt zu ermöglichen. Wir stehen aber erst am Anfang, denn die Zahl der vorhandenen handwerklich-technischen Ausbildungsgänge mit Grundanforderungen genügt absolut noch nicht.

Angespannt ist die Lage auch bei den Berufen mit hohen Anforderungen. Es gibt Regionen, in denen in den letzten zwei Jahren dutzende bester Lehrstellen abgebaut wurden. Viele Betriebe haben sich unter dem Druck der wirtschaftlichen Verhältnisse aus dem Ausbildungsbe- reich zurückgezogen. Manchen Kleinunternehmern ist das Risiko zu gross geworden, junge Leute nach den neuen Anforderungen auszubilden. Die neue Grundausbildung für Berufslehren ist vielseitiger und verlangt eine verbesserte und meist teurere Infrastruktur. Man kann junge Leute nicht an Maschinen aus den 60er-Jahren ausbilden, wenn es beispielsweise um numerisch gesteuerte Arbeitsvorgänge geht. Fortschrittliche Kleinunternehmen haben nach Lösungen gesucht, um jungen Leuten weiterhin Ausbildungsplätze anbieten zu können. Ein für mich überzeugendes Modell sieht vor, Ausbildungsverbände zu schaffen und die Grundausbildung beispielsweise in einem regionalen Zentrum durchzuführen. Diese Idee ist vielversprechend, ohne ein gewisses Investitionskapital aber nicht zu realisieren.

Wenig erfreulich ist deshalb, dass das bereits sehr weit gediehene Projekt eines Ausbildungsverbands im Zürcher Oberland vorerst gescheitert ist. Kleinunternehmen waren bereit, in den ehemaligen Werkhallen von Sulzer Rüti ihre Lehrlinge von Fachleuten gründlich ausbilden zu lassen, obwohl dies für die einzelnen Unternehmer mit Mehrkosten verbunden gewesen wäre. Das vielversprechende Projekt hätte den Abbau von rund 80 verlorenen Lehrstellen im Maschinenbau im Bezirk Hinwil wenigstens zum Teil auffangen können. Wie Sie wissen, ist das Projekt nicht zustande gekommen, weil die Firma Sulzer das finanzielle Risiko einer stärkeren Beteiligung nicht auf sich nehmen wollte. Ich finde es haarsträubend, dass innovative Ausbildungsprojekte scheitern, weil relativ bescheidene finanzielle Mittel fehlen. Wo ist bisher im Fall Rüti die finanzielle Unterstützung des Bundes geblieben, der grossartig angekündigt hat, man wolle aus einem Fonds von 60 Millionen Franken erfolgversprechende Ausbildungsprojekte wirksam und unbürokratisch fördern? Ich möchte nicht in erster Linie der Firma Sulzer den schwarzen Peter zuschieben. Diese tut in der Region Winterthur viel für die Lehrlingsausbildung. Schuldzuweisungen nützen nichts; wir können es uns aber auch nicht weiter erlauben, die vollständige Umsetzung einer

modernen Lehrlingsausbildung aus Mangel an Investitionskapital hinauszuschieben.

Ein Verschlafen im Ausbildungssektor könnte uns in jeder Hinsicht sehr teuer zu stehen kommen. Jeder arbeitswillige Jugendliche hat das Recht auf einen Ausbildungsplatz. Mit fünfzehn Jahren ist die persönliche Aufbauphase in keiner Art und Weise abgeschlossen. Eine erfolgreiche Berufslehre bedeutet für einen jungen Menschen das Hineinwachsen in unsere Arbeitskultur. Sie ist eine ganz entscheidende Phase für das weitere Leben. Wo dies nicht gelingt, haben wir mit Sicherheit einen Sozialfall mehr. Was das unseren Staat letztlich kostet, muss ich sicher nicht weiter ausführen. Das Ziel, jedem arbeitswilligen Jugendlichen einen Ausbildungsplatz bereitzustellen, der seinen Fähigkeiten einigermaßen entspricht, muss mit allen Kräften angestrebt werden.

Wie das Beispiel Rüti mit dem Ausbildungszentrum Zürcher Oberland zeigt, kann der Staat dabei nicht einfach unbeteiligt zuschauen und still darauf hoffen, es werde sich schon alles zum Guten wenden. Es sind vermehrt positive Anreize für investitionsbereite Unternehmer zu schaffen und mit der Festlegung minimaler staatlicher Regelungen die Ausbildung unserer Jugend sicherzustellen. Da es der Wirtschaft offensichtlich zurzeit nicht mehr ganz gelingt, qualitativ gute Ausbildungsplätze in ausreichender Zahl bereitzustellen, hat der Gesetzgeber behutsam, aber mit klarer Zielsetzung einzugreifen. Es sind verschiedene gesetzgeberische Impulse denkbar, damit die Wirtschaft neue Ausbildungsplätze schaffen kann. Dazu gehören steuerliche Entlastungen für Betriebe mit einem guten Ausbildungsangebot und die Bevorzugung solcher Betriebe bei der Vergabe von staatlichen Aufträgen. Auch die Bereitstellung von Investitionskapital für die moderne Grundausbildung sollte in einem Rahmengesetz enthalten sein.

Zu den einzelnen Vorstössen: Ich fände es aufschlussreich, zu erfahren, weshalb zahlreiche Betriebe derart massiv Lehrstellen abgebaut haben. Wir brauchen ein präziseres, möglichst aktuelles Bild über die heutigen Schwierigkeiten bei der Lehrlingsausbildung. Mit der Umfrage im Postulat Mägli könnten wir herausfinden, wo vor allem der Schuh drückt.

Der gewichtigste Vorstoss ist sicher die Motion betreffend dem Lastenausgleich zwischen den Betrieben mit und ohne Ausbildungsplätzen. Die vorgeschlagenen Lenkungsmaßnahmen würden meiner Meinung nach fairere Rahmenbedingungen für die Lehrlingsausbildung schaffen. Auch der Regierungsrat anerkennt in seiner Antwort, dass ein kostenneutrales Lastenausgleichssystem prüfungswert sei. Er zieht aber den

Schluss, dass es nicht Sache der Kantone sei, eigene Lösungen zu realisieren; der Bund behandle die Sache ja vordringlich – davon ist bisher allerdings nicht viel zu spüren.

Die Frage der Lehrstellenverknappung ist zu gravierend, als dass wir sie einfach an die nächst höhere Instanz abschieben können. Ich erwarte deshalb vom Regierungsrat, dass er zusammen mit Vertretern der Wirtschaft für einen beschleunigten Ausbau des Lehrstellenangebots sorgt. Den unter grossem Druck stehenden Jugendlichen in den Abschlussklassen dürfte es schliesslich egal sein, wer das Heft in die Hand nimmt. Es darf aber nicht passieren, dass wir das Problem hin- und herschieben und damit wertvolle Zeit verstreichen lassen.

Ich bitte Sie deshalb, ein klares, positives Zeichen zu setzen und die drei Vorstösse zu unterstützen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Nachdem Kollege Hans-Peter Züblin zu Traktandum 16 und 17 die Fraktionsmeinung dargelegt hat, tue ich dies zu Traktandum 18. Zuerst ein paar grundsätzliche Gedanken: Ausbildungsplätze lassen sich weder per Gesetz noch per Verordnung schaffen. Es gibt Betriebe, welche nicht ausbilden können, auch wenn sie wollten. Solche Betriebe sind entweder zu klein oder zu spezialisiert; dafür sollten sie nicht bestraft werden. Es gibt Betriebe, die nicht ausbilden wollen, obwohl sie dies könnten. Ob in diesen Betrieben qualitativ gute Ausbildungsplätze angeboten würden, ist zu bezweifeln. Auch mit Geld sind keine guten Ausbildungsplätze zu kaufen. Mit Geld kann man Lehrlingswerkstätten errichten; das wollen wir aber nicht, weil dies dem dualen Ausbildungssystem widerspricht. Hier trete ich Ueli Mäglis Lamento über die Aufhebung der Grafikerklassen klar entgegen: Genau dort handelt es sich um Lehrlingswerkstätten. Ich muss Ihnen sagen, dass der Verband Viscom, der Schweizerische Verband für visuelle Kommunikation der gesamten Druckbranche, sehr wohl in der Lage ist, moderne und zukunftsgerichtete Arbeitsplätze anzubieten und zu betreuen. Er tut dies bereits heute und erarbeitet zusammen mit dem BIGA Ausbildungen und neue Lehrbilder.

Ein Lastenausgleich kommt einer Strafsteuer gleich. Wir wollen keine zusätzlichen Steuern mit dem entsprechenden Verwaltungsaufwand. Es ist weder möglich, genau die richtige Anzahl Arbeitsplätze zur Verfügung zu stellen, noch genau die richtige Anzahl Ausbildungsplätze bereitzuhalten. Auch der Lehrstellenmarkt funktioniert nach dem Prinzip von Angebot und Nachfrage.

Einige Bemerkungen zur Motion: Die Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen für die Aus- und Weiterbildung durch den Kanton in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft ist eine Daueraufgabe, die sich aber auf viel mehr erstreckt, als nur auf die Bereitstellung von Ausbildungsplätzen. Diese kann man nicht einfach errichten; es braucht dazu Raum, Material und Geräte, vor allem aber Menschen, die bereit und in der Lage sind, sich der Ausbildung zu widmen. Es gibt noch genug Ansatzpunkte, um die Attraktivität der Berufsausbildung auch ohne Gesetzesänderungen zu steigern. Einen Lastenausgleich hat es früher schon gegeben, mindestens in gewissen Branchen. Er entwickelte sich aber zum Unsinn, als die angebotenen Lehrstellen gar nicht mehr besetzt werden konnten, weil keine Anwärter mehr vorhanden waren. Ein staatlich dekretierter Lastenausgleich ist so lange zu vermeiden, als privatwirtschaftliche Lösungen erfolgreich sind. In unserem Verband, dem erwähnten Viscom, beteiligen sich alle Mitglieder an den Kosten für die Ausbildung durch die Errichtung eines Ausbildungsbeitrags, aus dem unter anderem Einführungskurse und Weiterbildung finanziert werden. Ein Lastenausgleich zwischen unterschiedlichen Branchen ist infolge grosser struktureller Unterschiede wenig realistisch.

Im Vordergrund stehen nicht finanzielle Gründe, die ein Unternehmen dazu bewegen kann, keine Lehrlinge auszubilden. Die derzeitige wirtschaftliche Situation erfordert von allen Betriebsangehörigen vollen Einsatz, sodass die Zeit für Ausbildung zum Teil fehlt. Die technischen Veränderungen gehen so rasch von statten, dass sich der Betrieb auf die Neuinvestitionen konzentriert und die Grundausbildung zum Teil auch wieder vernachlässigt. Es fehlt aber auch hier an geeigneten Ausbildnern und manchmal sogar an fähigen Lehrlingen. Auch die Attraktivität eines Berufs spielt eine grosse Rolle. So stehen heute noch offene Drucker-Lehrstellen zur Verfügung, während Interessenten für den Polygraphenberuf abgewiesen werden. Hier ist zu bemerken, dass auch die Berufsberater oft nicht optimal arbeiten.

Meine Schlussbetrachtung: Die Motion ist nicht geeignet, das Lehrstellenangebot zu verbessern. Verordnete oder gegen Entgelt angebotene Ausbildungsplätze sind keine qualitativ gute Lehrplätze. Ein staatlich dekretierter Lastenausgleich ist auf lange Sicht keine Lösung und bringt früher oder später für die Betriebe Ungerechtigkeiten. Zudem wird unnötigerweise die Verantwortung und das Solidaritätsprinzip vom Unternehmen auf den Staat abgewälzt. Die Berufsverbände sind selber in der Lage, einen Ausgleich in der Bildungsfinanzierung zu schaffen. Ein Problem bleibt aber nach wie vor ungelöst: Wie können Betriebe, die

keinem Berufsverband angehören, in die Pflicht genommen werden, sich an der vielgestaltigen, durch die Berufsverbände wahrgenommenen Bildungsfinanzierung zu beteiligen? Der Schweizerische Gewerbeverband ist zurzeit in dieser Sache aktiv und hat eine Motion auf nationaler Ebene vorbereitet. Sie verfolgt das Ziel, dass ein Berufsverband auch bei Nichtmitgliedern einen Solidaritätsbeitrag für seine Bildungszwecke und -tätigkeiten einziehen kann. Diese Absicht sollten wir als schweizerische Lösung unterstützen. Auf kantonale Einzelaktionen, wie sie zurzeit überall voller Emotionen aus einer momentanen Situation heraus spriessen, sollten wir verzichten.

Nehmen Sie der Wirtschaft die Verantwortung nicht ab; lehnen Sie alle drei Vorstösse ab. Sie ermöglichen damit der Wirtschaft, die Lösungen zu vollziehen, die sie selbst erbringen muss.

Michel Baumgartner (FDP, Rafz): Ich spreche zu den Traktanden 17 und 18. Zunächst zur Umfrage über die Bereitschaft von Unternehmen, Lehrstellen anzubieten: Auf die Überweisung dieses Postulats kann guten Gewissens verzichtet werden. Die Forderung von Ueli Mägli, eine Umfrage bei den Betrieben durchzuführen, um herauszufinden, unter welchen Bedingungen vermehrt Ausbildungsplätze zur Verfügung gestellt würden, ist überflüssig. Umfragen, wie sie sich in den letzten Jahren häuften, sind bei den Betrieben äusserst unbeliebt; Hans-Peter Züblin hat darauf hingewiesen. Sie werden daher meist gar nicht oder erst nach vermehrter Mahnung und unvollständig ausgeführt. Dies wäre an sich selbstverständlich noch kein Grund, eine Umfrage zu verunmöglichen, die ein entsprechendes Resultat liefern würde und von entsprechendem Qualitätsgehalt wäre.

Die Rahmenbedingungen, die mehr Lehrstellen schaffen würden, sind bekannt. Sie liegen zum einen im dichten Regelwerk im Zusammenhang mit der Lehrlingsausbildung und andererseits vor allem in der allgemeinen Wirtschaftslage. Lehrlinge, Herr Mägli, sind keine Goldgrube oder irgendeine Manövriermasse; von dieser Idee müssen Sie sich endlich abwenden. Eine hochqualifizierte Ausbildung ist eine Investition in die Zukunft – auch für die Lehrmeister. Die regierungsrätliche Antwort bestätigt diesen Sachverhalt; ihr ist an sich nichts hinzuzufügen.

Ueli Mägli würde mit seiner Umfrage allenfalls erfahren, dass der Mangel an Ausbildungsplätzen unter anderem auch mit der in den letzten Jahren gestiegenen Berufsschulzeit – nicht nur BMS, aber auch –, der Zunahme an Einführungskursen, der allgemein enorm teuer

gewordenen Lehrlingsausbildung, teuren Arbeitsplätzen im Verhältnis zur erbrachten Leistung und Präsenzzeit, hohen Löhnen und unsicheren Auftragsbeständen zu tun haben könnte und dort logischerweise der Hebel angesetzt werden müsste. Ich höre das lauthalse Schreien auf der Gegenseite heute schon, wenn es heissen würde: Weniger Berufsschule, weniger Einführungskurse, weniger BMS, tiefere Löhne und so weiter. Wenn wir dann allenfalls daran gingen, das Postulat und vor allem sein Resultat auch wirklich in die Tat umzusetzen, wären wir doch diejenigen, die auch noch den Lehrlingen ins Portemonnaie greifen und die Ausbildungsqualität in Frage stellen würden. Wenn ich mir dieses Szenario vorstelle, muss ich sagen: Lassen wir lieber die Finger davon, Herr Mägli. Die Resultate wären ganz sicher anders als Sie sie gerne hätten. Es wäre durchaus denkbar, dass Sie die Geister, die Sie damit aufgescheucht und gerufen haben, nicht mehr los würden.

Im letzten Abschnitt Ihrer Begründung schreiben Sie von möglichen Massnahmen zur mittel- und langfristigen Verbesserung der Situation, zum Beispiel bei der Berufswahl, der schulischen Berufsausbildung und Weiterbildung oder der Einführung von öffentlich-rechtlichen Anreizen zur Schaffung von Ausbildungsplätzen. Bei diesen Massnahmen muss man sich fragen, was Kollege Ueli Mägli in Wirklichkeit zum Beispiel mit der Verbesserung der schulischen Berufsausbildung meint. Heisst das eine Verkürzung oder eine Verlängerung der Berufsschulzeit? Wenn wir vom Postulatsinhalt her diese Frage stellen, kann dies eigentlich nur verkürzen heissen, damit der Lehrbetrieb seine Lehrlinge während mehr Stunden im Betrieb hat. Ob dies auch Ueli Mägglis Meinung ist, bezweifle ich doch sehr.

Was ist mit der Einführung von öffentlich-rechtlichen Anreizen zur Schaffung von Ausbildungsplätzen gemeint? Heisst das eine finanzielle Entlastung der Betriebe, die Lehrlinge ausbilden? Entlastung auf wessen Kosten? Auf Kosten derjenigen, die keine Lehrlinge ausbilden, also das seit geraumer Zeit herumgeisternde Bonus-Malus-System, siehe Traktandum 18? Oder hoffen Sie gar, ein altes sozialdemokratisches Postulat aus der untersten Schublade ans Tageslicht zu holen und sich allenfalls für öffentliche Lehrwerkstätten stark zu machen, die am Markt vorbei Lehrlinge ausbilden?

Sie haben wirklich eine wunderschöne Begründung geschrieben, Herr Mägli. Sie lässt fast alles offen und beinhaltet damit ein erhebliches Risiko. Da hätte ich lieber, wenn klarer Wein eingeschenkt würde, damit wir uns mit den grundsätzlichen, politischen Marschrichtungen auseinandersetzen könnten. Wenn man hingegen die Unternehmer dazu

missbraucht, von ihnen längst bekannte Fakten zu erfragen, um im Nachhinein geforderte Veränderungen, Deregulierungen und so weiter wiederum aufs Schärfste zu bekämpfen – da machen wir nicht mit. Wie gesagt, wir stellen uns gerne der Diskussion um Rahmenbedingungen, Forderungen und so weiter, aber bitte mit klaren Bedingungen.

Die Freisinnige Fraktion wird sich auch weiterhin für Deregulierung, Eigenverantwortung und möglichst liberale Rahmenbedingungen einsetzen und wird sich zur Wehr setzen, wenn es in die andere Richtung läuft. Ich bitte Sie, dieses Postulat nicht zu überweisen. Es ist unnütz und bringt ausser Ärger und Arbeit für die betroffenen Unternehmen nichts. Vor allem wird es keinen einzigen Ausbildungsplatz schaffen.

Zu Traktandum 18, Ueli Mäglis Lieblingskind, nämlich dem Lastenausgleich zur Schaffung von genügend Ausbildungsplätzen: Auch diesen Vorstoss wird die Freisinnige Fraktion nicht unterstützen. Es gibt gute Gründe, wieso verschiedene Betriebe keine Lehrlinge ausbilden. Es gibt eine steigende Anzahl von Betrieben, die überhaupt nicht oder nicht mehr in der Lage sind, Lehrlinge auszubilden, weil ihre Geschäftstätigkeit derart spezialisiert ist. Sie haben also gute Gründe dafür, dass sie keine Ausbildungsplätze mehr anbieten; Willy Haderer hat darauf hingewiesen. Jeder Lehrling hat Anspruch darauf, ganzheitlich in seinem Beruf ausgebildet zu werden. Darüber dürfte in diesem Saal Konsens herrschen. Genauso ist es eine Tatsache, dass das einheimische Gewerbe gerade in den vergangenen, schwierigen Zeiten grosse Anstrengungen unternommen hat, zusätzliche Lehrstellen zur Verfügung zu stellen – allein im letzten Jahr plus 15 Prozent; notabene ohne Bonus-Malus-System, Herr Mägli. Der Präsident des Kantonalen Gewerbeverbandes, Hans-Peter Züblin, hat richtigerweise darauf hingewiesen. Das einheimische Gewerbe steht zu seiner Verantwortung und dies auch in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld.

Nun stellt sich die Frage, ob wir am bewährten System rütteln müssen, ohne genau sagen zu können, was dann geschehen wird. Nicht nur, dass hier ein Thema aufgegriffen wird, das sinnvollerweise auf Bundesebene gelöst werden sollte – man beachte die Antwort des Regierungsrates. Auch würde es bei den «Bestraften» auf grösste Ablehnung stossen und damit keinesfalls zu neuen Lehrstellen führen, wie dies der Motionär eigentlich wünscht. Es würde dazu führen, Herr Mägli, dass zahlreiche Betriebe, die enorme jährliche Beiträge an ihre Berufsverbände abführen und damit ihre Berufsbildungszentren mitfinanzieren, aus diesen Berufsverbänden austreten würden. Dies auch dann, wenn sie keine, oder zeitweise keine Lehrlinge ausbilden. Sie könnten sich so gegenüber

einem Malus schadlos halten. Dies würde dazu führen, dass die Kurskosten steigen würden. In der Folge würden sich verschiedene Gewerbebetriebe überlegen, ob sie Lehrlinge ausbilden sollen oder nicht, wenn die entstehenden Kosten für Kurse in verbandseigenen Zentren höher würden.

Der Schuss könnte sich als Rohrkrepiierer erweisen, indem er zu weniger anstatt zu mehr Ausbildungsplätzen führen könnte. Das Gewerbe würde unnötigerweise stark verärgert. So einfach ist es eben nicht, Herr Mägli. Lehnen wir diesen Vorstoss ab.

Ruedi Winkler (SP, Zürich): Ich gehe davon aus, dass wir uns darüber einig sind, dass Bildung, Aus- und Weiterbildung sehr wichtige und zukunftssträchtige Themen sind, zu denen sowohl die Wirtschaft als auch der Staat etwas beitragen muss. Was mir in dieser Debatte fehlt, ist einerseits eine, wenn auch nur rudimentäre, Analyse der heutigen Situation. Michel Baumgartner hat vom bewährten System gesprochen. Jede Standortstudie enthält in einem der ersten, wichtigen Punkte die Frage einer erleichterten Bewilligungspraxis für qualifizierte Ausländerinnen und Ausländer. Warum ist das so? Darum, weil wir in der Schweiz nicht genügend qualifizierte Arbeitskräfte haben. Das ist eine Tatsache, die alle Praktikerinnen und Praktiker grösserer Betriebe sehr wohl kennen. Wir haben zwei Mangelbereiche; einerseits fehlt es an Handwerkerinnen und Handwerkern, andererseits an qualifizierteren Berufsleuten in Industrie und Dienstleistung. Wir können nicht sagen, das System habe sich bewährt, wenn wir solche Lücken haben.

Das Gewerbe hat sich im letzten Jahr – in diesem Jahr noch nicht so stark – ausserordentlich bemüht, Lehrstellen zu schaffen. Das ist zu anerkennen, denn das hat eine Erleichterung gebracht. Das Gewerbe kann aber nur Ausbildungen anbieten, die es in seinen Betrieben hat. Leuten, die zum Beispiel in internationalen Unternehmen, Beratungen, Banken oder Versicherungen anspruchsvolle Tätigkeiten ausüben wollen, kann das Gewerbe keine Ausbildung anbieten. Sie wissen aber, dass die internationalen Firmen zunehmend eher Lehrstellen ab- anstatt aufbauen, je stärker Leute aus anderen Ländern in den Geschäftsleitungen Einfluss haben. Sie verstehen nicht, warum sie Lehrlinge ausbilden sollen. In diesem Dilemma stecken wir. Wir können nicht so tun, als ob die qualitative Frage gelöst wäre, wenn wir die erforderlichen Lehrstellen mengenmässig einigermassen beisammen haben.

Ich bitte Sie sehr: Könnten wir nicht in dieser Frage wenigstens ein bisschen Pragmatismus, Realitätsnähe und Zukunftsausrichtung zeigen und diese drei Vorstösse überweisen? Sie werden ja dann in Kommissionen noch behandelt. Das Problem wird uns einholen, wenn wir qualitativ nicht etwas tun, das den Entwicklungen in der Wirtschaft Rechnung trägt. Da hat nicht nur die Wirtschaft sondern auch der Staat eine Verantwortung. Ich bitte Sie eindringlich, mit der Unterstützung dieser drei Vorstösse zu zeigen, dass Sie dieses Zusammenwirken befürworten.

Ueli Mägli (SP, Zürich): Ich bin dankbar für das Votum von Ruedi Winkler. Er ist in diesem Saal sicher der grösste Experte, was den Arbeitsmarkt betrifft, wie er sich heute im Kanton Zürich präsentiert. Er kennt vor allem auch die Kehrseite des Arbeitsmarkts und hat den entsprechenden Überblick. Im übrigen möchte ich die Gegenseite um etwas mehr Sachlichkeit bitten. Ich kann nicht verstehen, dass Sie jetzt mit vollem Rohr zurückschiessen. Ich habe es bereits am Anfang betont: Das Problem ist zu wichtig, als dass wir es uns leisten könnten, uns gegenseitig die Schuld zuzuweisen.

Die Anstrengungen des Gewerbes anerkenne ich; es hat einiges geleistet. Berufsbildung findet aber nicht nur im Gewerbe statt, sondern auch in Industrie, Dienstleistungen und Verwaltungen. Das Problem besteht ja gerade darin, dass in technisch innovativen Bereichen Berufsverbände zum Teil fehlen, die die Rolle wahrnehmen könnten, welche Willy Haderer angesprochen hat. Wir müssen davon wegkommen, in der Berufsbildung nur die Kosten zu sehen. Natürlich geht es kurzfristig um Kosten, längerfristig sind es aber Investitionen, die im Sinne unserer Volkswirtschaft in eine gute Berufsbildungsqualität zu tätigen sind.

Was den Lehrstellenmarkt betrifft, muss ich darauf hinweisen, dass noch längst keine Entwarnung gegeben werden kann. Wenn Sie die längerfristigen Entwicklungen anschauen, sehen Sie, dass bei den Jugendlichen die Nachfrage nach Ausbildungsplätzen in den nächsten fünf bis zehn Jahren noch anwachsen wird. Ich verstehe die Aufregung des Gewerbes nicht, das sagt, der Staat habe hier keine aktive Rolle zu übernehmen. Ich gehe auf Ihre Publikationen ein. Im «Zürigwerb» 1/1998 ist zu lesen, dass gerade kleine Betriebe immer mehr Mühe hätten, die hohen Kosten für eine anspruchsvolle Ausbildung zu tragen. Damit treffen Sie den Kern der Sache. Als eine mögliche Lösung betrachten Sie die Schaffung von regionalen Ausbildungszentren, die beispielsweise im ersten Grundausbildungsjahr die Aufgabe der Kleinbetriebe

übernehmen. Dass Sie dort mitarbeiten wollen, finde ich richtig. Gerade das Beispiel des regionalen Ausbildungszentrums Zürcher Oberland hat aber gezeigt, dass eine Finanzierung sichergestellt werden muss. Hier müssen eben gemischtwirtschaftliche Finanzierungsmodelle erarbeitet werden, bei denen private und öffentliche Hand zusammen einen Träger bilden. So lösen wir das Problem für beide Seiten. Ein Lastenausgleichsfonds wäre meiner Ansicht nach ein solcher Lösungsansatz. Die Finanzierung der Ausbildungen, für die einzelne Betriebe – sogar so grosse Betriebe wie Sulzer – nicht mehr allein aufkommen können, würden gemeinsam getragen.

Ich verstehe nicht, dass ich immer als Vater des Bonus-Malus-Systems dargestellt werde; diese Ehre möchte ich nicht für mich in Anspruch nehmen. Es ist ein System, das von der bürgerlichen Mehrheit in der Bundesversammlung als Auftrag an den Bundesrat zur Prüfung weitergeleitet worden ist. Sie wollen doch nicht behaupten, Ihre Kolleginnen und Kollegen in Bern seien da verblendet. Sie sehen eben, dass das duale System in ernsthafte Schwierigkeiten gerät, wenn es sich nicht erweitert und entwickelt.

Ich habe heute morgen relativ harte Kritik an die Volkswirtschaftsdirektion gerichtet und bitte Regierungsrat Ernst Homberger, diese nicht persönlich zu nehmen. Ich sehe seine heikle Stellung als abtretender Berufsbildungsminister. An seiner Stelle würde ich wahrscheinlich auch nicht mehr so grosse Sprünge machen; das ist verständlich. Er soll der nötigen Entwicklung aber auch keine Steine in den Weg legen. In diesem Sinn möchte ich Sie bitten, bei den anstehenden Projekten doch noch etwas Zug hineinzubringen und so die verbleibende Zeit gut zu nutzen.

Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen): Sie haben recht, Herr Mägli. Lastenausgleich ist aber keine staatliche Funktion und sollte, wenn schon, nur in den Berufsverbänden stattfinden. Wenn wir ihn einführen wollten, dann sicher auf eidgenössischer Ebene.

Hanspeter Amstutz hat gesagt, Kleinunternehmern sei die Anforderung zu gross geworden, Lehrlinge auszubilden. Ich frage ihn, wer denn heute ausbildet und neue Lehr- und Arbeitsplätze schafft. Das sind vor allem die Kleinunternehmer. Sie haben recht, wenn Sie sagen, dass jeder Jugendliche Anspruch auf einen Ausbildungsplatz habe. Ein Ausbildungsplatz ist aber noch lange kein Arbeitsplatz. Es ist nicht jedermann fähig, eine Lehre zu absolvieren; das müssen Sie einfach einmal

einsehen. Wir haben jährlich über tausend ausländische Jugendliche, die ihren Eltern in die Schweiz nachreisen.

Ich möchte ganz klar dementieren, das Problem werde hin- und hergeschoben. Wir haben mit der Regierung und den Beamten mehrere Kontakte. Das Resultat sehen Sie an den Ausbildungsplätzen und den regionalen Zentren, die geschaffen worden sind. Mit neuen Gesetzen schaffen Sie keine Arbeitsplätze und keine Lehrstellen.

Sie kommen immer wieder mit dem Beispiel Rüti; Horgen wird mit keinem Wort erwähnt. Im Bezirk Horgen wurde so etwas geschaffen. In Rüti ist der Zug noch nicht abgefahren. Dort sind es rein finanzielle Probleme, auch im Immobiliensektor. Sie können nicht behaupten, das Gewerbe habe nichts getan. Wir haben sehr viel getan und sollten es beim Bewährten belassen. Wenn wir das verstaatlichen, wird es nur schlimmer.

Susanna Rusca Speck (SP, Zürich): Herr Züblin, es mag wohl sein, dass das Ausbildungsangebot nicht gesunken ist, trotzdem genügt es nicht. Ich habe übrigens auch nicht gesagt, es sei gesunken, sondern es sei stagniert. Aufgrund der konjunkturellen Gegebenheiten sind die Firmen wirklich unter Druck geraten. Besonders die Grossfirmen, das hat Ruedi Winkler gesagt, haben im Zuge von Rationalisierungsmassnahmen ihr Ausbildungsangebot gekürzt oder zumindest nicht ausgebaut. In dieser Berufsbildungskrise braucht es vor allem in zukunftssträchtigen Branchen Ausbildungsplätze. Wer heute eine Berufslehre antritt, sollte wirklich eine Chance haben, später auch einen Arbeitsplatz zu finden.

Zu Willy Haderer: Das Lehrstellenangebot darf nicht wirtschaftsabhängig sein und sollte mit den Aufträgen nichts zu tun haben. Ich denke, das ist ein strukturelles Problem. Darum ist die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, den Verbänden und den Lehrbetrieben sehr wichtig. Ohne Lenkungsmassnahmen durch den Kanton wird das Lehrstellenangebot sicher nicht vergrössert. Wir dürfen die soziale Verantwortung nicht an den Markt delegieren.

Zu Armin Heinemann, der sagt, die Jugend müsse flexibel sein. Das kann ich nicht einsehen. Für Jugendliche mit einem guten Schulsack und Eltern, die dahinterstehen, mag das wohl angehen. Was passiert aber mit den Jugendlichen, die nicht so einen guten Schulsack haben? Ich bitte Sie, die drei Vorlagen zu unterstützen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Zuerst zu Susanna Rusca: Das, was Sie propagieren, führt dazu, dass man dort ausbildet, wo man nachher keine Arbeitsplätze hat. Soll das den Leuten gedient sein? Das ist ja jenseits von jeglicher Vernunft.

Komplet entgegengetreten möchte ich den Ausführungen und Unterstellung von Ueli Mägli, der behauptet, dass insbesondere in innovativen Branchen keine Unternehmerverbände vorhanden seien, die Ausbildungen anbieten. Sie haben die grafische Branche angesprochen. Sie wissen überhaupt nicht, was dort vor sich geht. In den letzten Jahrzehnten hatten wir es in technischer Hinsicht ständig mit überbordender Entwicklung zu tun. Wir mussten unsere Berufsbilder immer wieder anpassen und haben das auch geschafft. Wir haben auch ein neues Ausbildungskonzept national auf die Beine gestellt. Hier gehen wir innovativ voran, indem wir ein Jahr Schulausbildung bereits ab Mitte dieses Jahres gewährleisten, an das drei Jahre praktische Lehre in den Betrieben anschliessen. Sie können uns nicht vorwerfen, wir würden nichts tun. Wir tun genau dort etwas, wo es den jungen Leuten auch etwas nützt und sie mit dem Gelernten nachher etwas anfangen und ihr Auskommen mit Arbeit finanzieren können.

Regierungsrat Ernst Homberger: Ueli Mägli geht völlig fehl, wenn er glaubt, ich würde als Volkswirtschaftsdirektor, der gelegentlich die Berufsbildung an die Erziehungsdirektion zu übergeben hat, die Hände in den Schoss legen. Gerade das, was wir in den letzten drei Jahren getan haben, zeigt, dass dies nicht der Fall ist. Übrigens ist mein Verhältnis zu Kollege Ernst Buschor derart gut, dass wir offen über die Probleme reden können, die wir beide mit der Bildung haben.

Wie bereits 1996 konnten auch 1997 nicht alle Lehrstellenwünsche erfüllt werden. Gleichzeitig muss aber gesagt werden, dass in beiden Jahren auch nicht alle angebotenen Lehrstellen besetzt werden konnten. Es gibt offensichtlich Berufe, die so unattraktiv sind, dass die offenen Lehrstellen auch bei der heute festzustellenden Lehrstellenknappheit nicht besetzt werden können, obwohl es sich dabei um Berufe handelt, die für die Abdeckung der Alltagsbedürfnisse unserer Gesellschaft unerlässlich sind. Zur Kenntnis genommen werden muss auch, dass ein Grossteil jener Schulabgänger, die 1997 trotz der noch freien Lehrstellen keine finden konnten, Jugendliche sind, die den Anforderungen einer Berufslehre – besonders der Berufsschule – schlicht und einfach nicht gewachsen sind. Diese Situation kann zwar mit

Integrationskursen auf Volksschul- und auf Berufsschulebene etwas entschärft werden; zu hundert Prozent kann dieses Manko aber nicht durch den Staat wettgemacht werden, selbst dann nicht, wenn die Angebote oder die Kredite verdoppelt würden.

Was die Direktion und das Amt für 1995 und, soweit bekannt, für 1996 vorgekehrt hatten, ist in der Antwort enthalten. Für die Jahre 1997 bis 1999 wurde ein eigentliches Lehrstellen-Marketingprogramm entwickelt. Der dazu benötigte Nachtragskredit wurde von Ihnen bewilligt, die Arbeiten sind in vollem Gang. Wir können schon heute eine positive Bilanz ziehen, auch wenn wir eingestehen müssen, dass Lehrstellenmarketing ein hartes Business ist. Im Vergleich zu 1994 konnte die Zahl der abgeschlossenen Lehrverträge per Ende Oktober 1997 von 7496 auf 9099 gesteigert werden. Unsere Zahlen differieren etwas zu denjenigen von Hans-Peter Züblin, weil er diejenigen vom Dezember genommen hat. Wir nehmen in der Regel die Zahlen vom Oktober, wohlwissend, dass in den ersten Monaten nach Lehrantritt gewisse Verträge wieder aufgelöst werden. Ende Oktober ist für uns eigentlich der Beginn des Lehrjahres. Diese Steigerung seit 1994 darf sich angesichts der anhaltenden Rezession sicher sehen lassen.

Bei den industriellen und handwerklichen Berufen war im letzten Jahr ein leichter Rückgang festzustellen, bei den kaufmännischen Berufen hingegen eine erfreuliche Zunahme. Die grösste Zunahme stellen wir momentan bei den Kaufberufen fest. Dass bei den kaufmännischen Berufen keine Reduktion eingetreten ist, hängt nicht zuletzt auch damit zusammen, dass wir uns mit der alten UBS noch über die Lehrlingspolitik der neuen UBS unterhalten haben. Wir haben die Zusicherung erhalten, dass trotz der Fusion keine Lehrstellen abgebaut werden.

Einige Punkte sind für einen erfolgreichen Lehrabschluss ganz entscheidend. Eine Lehrstelle muss von den eidgenössischen Vorschriften und von der Betreuung und fachlichen Ausbildung her Gewähr dafür bieten, dass eine Lehrtochter oder ein Lehrling bei durchschnittlichem Einsatz die Lehre erfolgreich abschliessen kann. Dazu sind Bewilligungen über die Lehrplätze und eine gewisse Kontrolle unabdingbar. Für eher praktisch Begabte mit schulischen Defiziten haben wir einen Weg gesucht, auf einem intellektuell etwas tieferen Niveau ebenfalls zu einem Abschluss gelangen zu können. Wir haben die Initiative ergriffen und den Ausbildungsgang Mechapraktiker entwickelt, der in der Diskussion bereits mehrmals erwähnt worden ist. Wir haben diesen Ausbildungsgang beim BIGA, heute BBT, zur Genehmigung beantragt und eine provisorische Bewilligung erhalten. Bereits konnten zwei volle

Klassen gebildet und die dazu nötigen Lehrstellenplätze gefunden werden. So etwas fällt nicht einfach vom Himmel, sondern muss erarbeitet werden.

Wir haben zudem festgestellt, dass Werbekampagnen, Internet-Seiten und so weiter allein nicht genügen. Wir suchen deshalb den Weg des persönlichen Gesprächs mit potentiellen Lehrfirmen. René Anderhub, der ehemalige Leiter der gewerblichen Berufsschule Bülach hat diese Aufgabe verdankenswerterweise übernommen und sich erfolgreich in diese Aufgabe eingearbeitet. Oft hängt eine erfolgreiche Lehrstellensuche aber auch von der Kommunikation ab. Der Lehrstellennachweis LENA plus wurde markant verbessert und zusätzlich ins Internet eingegeben. Dieses Angebot wird rege benutzt – ein Grund mehr übrigens, sich bereits in der Volksschule mit EDV vertraut zu machen.

Wir nehmen die Situation der Jugendarbeitslosigkeit sehr ernst, möchten aber auch davor warnen, die Angelegenheit schlimmer darzustellen als sie tatsächlich ist. Mit solchen Negativ- und Falschmeldungen lösen wir nur eine unnötige Verunsicherung bei den angehenden Lehrabsolventen, deren Eltern und auch bei den Lehrbetrieben aus. Der Staat soll ein gutes Angebot fördern, darf aber gleichzeitig erwarten, dass sich die Betroffenen auch selbst einsetzen und ihren Beitrag leisten. Bei den Traktanden 115 und 116 werden wir uns nochmals mit dieser Thematik befassen. Die Kommission, die ihre Arbeit abgeschlossen hat, wird dort weitere Vorstösse einbringen.

Mit dem BBT sind wir in engem Kontakt betreffend Umsetzung des Lehrstellenbeschlusses des Bundes. Eine entsprechende Vereinbarung wurde bereits abgeschlossen; zurzeit werden die eingehenden Gesuche geprüft und bewilligt oder, wenn sie den Forderungen des Bundes nicht entsprechen, abgelehnt.

Ich komme zu Traktandum 17, dem Postulat betreffend die Umfrage über die Bereitschaft von Unternehmen, Lehrstellen anzubieten. Mit einer solchen Umfrage könnten wir wohl verschiedene Gründe besser erklären, würden aber keine neuen Erkenntnisse gewinnen. Mehr als ein Ist-Zustand und eine Momentaufnahme ist nicht zu erwarten. Wir sind in die Offensive gegangen, haben mit dem Lehrstellenmarketing einen Weg eingeschlagen, von dem wir glauben, er sei erfolgreicher. Ich habe bereits René Anderhub erwähnt. Zu seinen Pflichten gehört auch, den Firmen nachzugehen, sie zu besuchen, mit deren Vorgesetzten zu sprechen und zu versuchen, neue Lehrstellen zu akquirieren. Bei diesen Gesprächen kommen die wirklich wunden Punkte zum Vorschein. Diese

Information ist für uns wesentlich besser als eine Umfrage mit einigen Fragen, die mit einem schlechten Rücklauf gar nicht den wirklichen Zustand darstellt.

Zur Motion betreffend Lastenausgleich: Vom Gedanken her ist die Idee eines Lastenausgleichs zwischen ausbildenden und nicht ausbildenden Unternehmungen sicher prüfenswert. Wir haben denn auch die Initiative ergriffen und beim Bund eine diesbezügliche Prüfung im Rahmen der Änderung des Berufsbildungsgesetzes eingebracht. Das Berufsbildungsgesetz wird in einem starren und straffen Fahrplan revidiert, das heisst also, dass wir ohne Verlust warten können, bis der Bund die Marschrichtung angeben wird. Ich möchte aber etwas betonen, das vielen von Ihnen vielleicht gar nicht bekannt ist: Bereits heute findet ein gewisser Lastenausgleich statt, nämlich in all jenen Berufen, bei denen die Einführungskurse durch den Fach- und Branchenverband finanziert werden. Auch die Ausbildungszentren werden in der Regel zum grössten Teil durch diese Verbände finanziert. Das ist ein gewisser horizontaler Ausgleich, allerdings mit dem Nachteil, dass Firmen, die nicht Mitglieder sind, nichts bezahlen müssen. Wir sind uns dieser Problematik bewusst.

Das Anliegen der Motionäre unterstützen wir, obwohl wir die Schwächen nicht verkennen. Sie sind übrigens als Forderung ins Berufsbildungsgesetz eingeflossen. Ich muss aber trotzdem zu bedenken geben, dass eine lediglich monetäre Abgeltung den Druck auf die moralische Verpflichtung verringert, Lehrlinge auszubilden. Möglicherweise könnte eine solche Abgeltung Lehrfirmen dazu verleiten, zu zahlen anstatt auszubilden. Diese Gefahr sehen wir und erachten eine solche Entwicklung als fatal für unser duales Berufsbildungssystem.

Zwei Bemerkungen noch zu Ueli Mägli, der die Grafikerklasse erwähnt hat. Die Ausbildung der Grafiker im Kanton Zürich ist sichergestellt. Bei der Grafikerklasse handelt es sich um eine Lehrwerkstätte, die die Stadt Zürich geführt hat und die sie nun nicht mehr führen will. Die Stadt hat dem Kanton ein Gesuch um Übernahme gestellt. Nachdem aber die Ausbildung der Grafiker gesichert ist, sehen wir uns eigentlich nicht dazu verpflichtet, eine solche Lehrwerkstätte zu übernehmen. Wir geben die Lehrlinge in die normale Ausbildung. Diese Lehrwerkstätte hat die Grafikerausbildung gemäss BIGA quasi nebenbei oder im Mitlaufen gemacht, ist aber eher etwas kreativ-künstlerischer orientiert. Wir glauben deshalb, wir seien auf dem richtigen Weg.

Zum Zentrum im Zürcher Oberland möchte ich lediglich sagen, dass uns Sulzer auch dort versichert hat, die Gesamtzahl der Lehrstellen nicht zu reduzieren. Das bringt natürlich mit sich, dass gewisse Lehrlinge den Ausbildungsplatz an einem anderen Ort haben werden als bis anhin. Es stimmt, dass im Bezirk Hinwil die Anzahl der angebotenen Plätze in Rüti zurückgeht. Wir sind übrigens sowohl mit Sulzer wie der Gruppe im Zürcher Oberland genau gleich wie mit Horgen immer noch im Gespräch, um Lösungen zu finden.

Wir werden uns sehr gut überlegen müssen, wie wir das duale System in einer sich rasch verändernden Umwelt sinnvoll in die Zukunft führen können. Willy Haderer und Hans-Peter Züblin haben gewisse Ideen angetönt, in welche Richtung man beim Gewerbe geht. Bei den industriellen Berufen ist das mit der Reduktion von 17 auf 7 Lehrberufe bereits weitgehend geschehen. Wir werden Wege finden. Diese können durchaus darin bestehen, dass die Grundausbildung regional geführt wird. Hauptpartner für diesen Teil bleiben aber die Unternehmungen, die uns nachher auch garantieren müssen, dass sie die Lehrtöchter und Lehrlinge für die Abschlusslehrejahre auch übernehmen. Andernfalls nützt die ganze Übung nichts.

In diesem Sinn bitte ich Sie namens der Regierung, alle drei Vorstösse abzulehnen.

Schlussabstimmungen

Der Kantonsrat beschliesst mit 74 : 64 Stimmen, das Postulat KR-Nr. 88/1996 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Der Kantonsrat beschliesst mit 76 : 67 Stimmen, das Postulat KR-Nr. 89/1996 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Der Kantonsrat beschliesst mit 76 : 65 Stimmen, die Motion KR-Nr. 203/1996 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

38. Änderung der Voraussetzungen für das Zustandekommen einer Dringlichen Interpellation

Parlamentarische Initiative Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich) und Hans Badertscher (SVP, Seuzach) vom 7. Juli 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 256/1997

Die Parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

§ 31 Abs. 3 des Kantonsratsgesetzes wird wie folgt geändert:

Eine Interpellation kann mit Unterstützung der Mehrheit der anwesenden Ratsmitglieder dringlich erklärt werden.

Begründung:

Dringliche Interpellationen sind ein Instrument, um innert sehr kurzer Frist eine Meinung der Regierung zu einem anstehenden Geschäft zu erhalten. Es ist allerdings auch klar, dass mittels einer Interpellation nur Meinungen ausgetauscht und Blickrichtungen aufgezeigt werden können. Sie sind kaum dazu geeignet, Veränderungen zu bewirken. Damit sind sie als Instrument des Parlamentariers eher mit Zurückhaltung zu verwenden. Sie haben zudem den Nachteil, dass Interpellationen viel Raum für freie Meinungsäusserungen lassen, welcher auch grosszügig genützt wird. Zur Steigerung der Ratseffizienz und zur Verhinderung, dass nur noch parliert und keine Sachgeschäfte erledigt werden, sind Einschränkungen für Dringliche Interpellationen erwünscht.

Dringliche Interpellationen sollten breit abgestützt sein, um deren Wirkung gegenüber der Regierung zu stärken und als Mehrheitsmeinung des Rates in Erscheinung zu treten. Deshalb sollen in Zukunft nicht mehr sechzig Stimmen für die Unterstützung einer dringlichen Interpellation nötig sein, sondern das relative Mehr der anwesenden Ratsmitglieder. Dies kann durchaus bedeuten, dass eine Dringlichkeit bereits mit weniger als sechzig Stimmen zustande kommt. Weil dies Ausdruck einer Ratsmehrheit ist, bekäme der Vorstoss grösseres Gewicht und würde die Regierung vermehrt in die Pflicht nehmen.

Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich): Ziel meines Vorstosses ist es, die Hürde für das Zustandekommen einer Dringlichen Interpellation zu erhöhen. Interpellationen sollen Auskunft über Angelegenheiten der staatlichen Verwaltung geben. Bei den Dringlichen Interpellationen kommt der Faktor Zeit hinzu. Sie muss innert vier Wochen beantwortet sein und an der darauffolgenden Sitzung behandelt werden. Paragraph 31 regelt unter anderem die Terminierung; daran soll sich auch nichts ändern. Da hat sich beim Verfassen der Parlamentarischen Initiative ein Fehler eingeschlichen. Korrekterweise müsste es heissen: Paragraph 31 Absatz 3, erster Satz – ich will nämlich nur den ersten Satz ändern.

Interpellationen sind neben den Anfragen ein relativ schwaches Instrument, welches die Regierung nicht zwingend zum Handeln anhält. Dafür geben sie innert kurzer Zeit den nötigen Aufschluss. Zudem bieten sie den Vorteil, dass die gegebenen Antworten hier im Rat diskutiert werden können. Diese Vorteile der Interpellation anerkenne ich durchaus. Wenn der Faktor Zeit hineinspielt, wie dies bei der Dringlichkeit der Fall ist, kann es jedoch vorkommen, dass die Antworten nicht vollumfänglich vorhanden sind, beziehungsweise die nötigen Abklärungen nicht getroffen werden können. Deshalb ist dieses Instrument nur zurückhaltend zu gebrauchen. Viele Kantonsparlamente kennen die Dringlichen Interpellationen gar nicht. In den Kantonen Solothurn, Basel-Stadt und Schaffhausen sind Zweidrittelsmehrheiten nötig, um eine Interpellation als dringlich zu erklären. Das würde für den Kanton Zürich bedeuten, dass bis zu maximal 120 Stimmen nötig wären. So weit will ich aber gar nicht gehen. Ich will lediglich das relative Mehr der anwesenden Ratsmitglieder.

Eigentlich hatte ich gehofft, dass die Reformkommission das Anliegen aufnehmen würde, was meinen Vorstoss überflüssig gemacht hätte. Leider hatte ich damit keinen Erfolg. Mit der Erhöhung des Quorums werden keine Volksrechte eingeschränkt, sondern lediglich unsere eigene parlamentarische Tätigkeit mit den nötigen Schranken versehen. Diese sind dringend nötig, um die Ratseffizienz und die Effektivität sicherzustellen. Mit dieser breiten Abstützung wird die Wirkung und Bedeutung einer Interpellation auch gegenüber der Regierung erhöht, da es sich dann um eine Mehrheitsmeinung des Rates handelt. Im übrigen sind auf der heutigen Traktandenliste drei Dringliche Interpellationen hängig, die uns sicher wieder je einen Morgen beschäftigen werden. Dafür müssen wichtige Sachgeschäfte zurückgestellt werden.

Ich bitte Sie, mein Anliegen zu unterstützen und diese Vorlage, falls sie unterstützt wird, der Reformkommission zuzuweisen.

Stephan Schwitter (CVP, Horgen): Eingangs möchte ich vorausschicken, dass sich auch die CVP-Fraktion gegen Selbstblockade und Verzögerungstaktik ausspricht. In diesem Sinn entsprechen wir der Begründung des Initianten. Zum dritten Mal in Serie hat der Zürcher Kantonsrat an seiner letzten Sitzung eine Interpellation für dringlich erklärt, seine eigentliche Ratsarbeit damit für längere Zeit blockiert und gleichzeitig wichtige und innovative Projekte von Regierung und Verwaltung verzögert. Die drei Interpellationen kommen aus den verschiedensten Ecken des Rates, betreffen unterschiedliche Direktionen und haben das Quorum mehr oder weniger deutlich erreicht: Am 12. Januar 1998 die Verpachtung des Gutsbetriebs Rheinau von seiten der SVP-Fraktion mit 66 Stimmen, am 19. Januar 1998 das Schulprojekt 21 von seiten der SP mit 84 Stimmen und am 26. Januar 1998 das Randstundenkonzept des ZVV von seiten des Landesrings mit 71 Stimmen. Es fällt auf, dass die Interpellanten jedesmal auf halbwegs indiskrete Medienberichte reagiert haben. Die CVP-Kantonsratsfraktion bedauert, dass jeweils eine Ratsminderheit dieses Vorgehen unterstützt und damit den Ratsbetrieb blockiert und die Verwaltungstätigkeit destabilisiert.

Interpellationen bringen lange, unfruchtbare Diskussionen, während wichtige Gesetzeswerke am Ende der Legislatur auf der Strecke bleiben werden. Die CVP-Fraktion appelliert an die übrigen Fraktionen, künftig ähnliche Profilierungsübungen zu unterlassen, von einer reaktiven Politik gegenüber der Regierung Abstand zu nehmen und für die kurze, noch verbleibende Zeitspanne der Legislatur seriöse Ratsarbeit zu leisten. Nicht von ungefähr, Herr Krähenbühl, unterbreitet Ihnen die Reformkommission mit dem neuen Kantonsratsgesetz den Vorschlag, die Dringliche Interpellation abzuschaffen und stattdessen das Dringliche Postulat einzuführen. Dieses würde immerhin erlauben, nach gewalteter Diskussion eine Abstimmung durchzuführen und die Meinungen im Rat auszumehren.

In diesem Sinn können wir dieser Parlamentarischen Initiative nichts abgewinnen. Anstatt 60 Stimmen erreichen zu müssen, wäre es künftig bloss dem Zufall überlassen, wie gross die Mehrheit der anwesenden Ratsmitglieder wäre, je nach Präsenz und Ausständen. Die Begründung der Initianten scheint mir wenig plausibel, ja geradezu widersprüchlich. Die CVP wird diesen Vorstoss nicht unterstützen.

Anton Schaller (LdU, Zürich): Im Namen der LdU-Fraktion bitte ich Sie, diese Parlamentarische Initiative nicht zu unterstützen. Das Hauptargument hat Stephan Schwitter dargelegt. Die Reformkommission sieht künftig das Dringliche Postulat vor, das ein wesentlich besseres und schneidenderes Instrument des Parlamentarismus ist als die Interpellation. Mit dieser Parlamentarischen Initiative präjudizieren Sie die Beratungen der Reformkommission. Sie ist aus diesem Grund abzulehnen.

Es gibt aber noch andere Gründe, die sogar noch etwas schwerer wiegen. Die Dringliche Interpellation muss nicht ein Instrument der Mehrheit, sondern dasjenige einer Minderheit sein. Sie soll den Finger auf Sachen legen können, die dringend zu beantworten sind oder der Regierung einen dringenden Vorschlag oder Auftrag unterbreiten. Das ist der entscheidende Punkt. Sie von der SVP wären bei der Rheinau-Interpellation nicht durchgekommen, wenn Sie die Mehrheit dazu gebraucht hätten. Das Plenum war sehr gut besetzt und Sie haben mit 66 Stimmen das Quorum knapp erreicht und zwar mit Hilfe der Grünen Fraktion. Allein hätten Sie es nicht geschafft, die Interpellation dringlich zu erklären.

Heute wollen Sie nun ein höheres Quorum verlangen und legen sich damit selber ein Kuckucksei ins Nest. Das kann doch wohl nicht Ihre Absicht sein. Die Oppositionsrolle, die Sie ab und zu spielen, wäre ja dann gar nicht mehr möglich. Ich denke, dass Sie sich an Ihre politische Rolle erinnern sollten. Diese Parlamentarische Initiative ist in Ihrem eigenen Interesse abzulehnen, meine Herren – eine Dame sehe ich bei Ihnen heute nicht.

Werner Scherrer (EVP, Uster): Die Interpellation als Möglichkeit des Kantonsrates, von der Regierung Bericht und Antwort auf aktuelle Fragen oder dringende Massnahmen zu verlangen, hat ihren Platz und ihre Berechtigung im Ratsgeschehen. Ich gebe zwar zu, dass ich mich vor drei Jahren – neu im Rat – über die ausgedehnten Interpellationsdiskussionen mancherorts negativ ausgelassen habe. Daher stehe ich auch hinter der Feststellung der Initianten, dass die Interpellation als Instrument des Parlaments mit Zurückhaltung zu verwenden sei, weil sie kaum geeignet ist, Veränderungen zu bewirken. Mittlerweile ist nun die Erkenntnis gewachsen, dass Anliegen einer Interpellation zu einem Thema mit breiterem Interesse werden, wenn das erforderliche Quorum von 20 Ratsmitgliedern zustande kommt. Auch gibt sie kleineren

Fraktionen die Gelegenheit, ihre Anliegen und Meinungsäusserungen im Rat zu unterstellen.

Mit dieser Parlamentarischen Initiative wird den Auswüchsen der Interpellationsdiskussionen aber kein wirksames Gegensteuer gegeben. Wenn für die Dringlicherklärung eine Ratsmehrheit erforderlich wäre, würden von Minderheiten vorgebrachte dringende Anliegen aufgrund der derzeit bürgerlich orientierten Mehrheitsverhältnisse leicht abgewürgt. Das darf so nicht sein.

Da nun die Beratung der Revision des Kantonsratsgesetzes ansteht, sind Massnahmen zur Begrenzung der Ausschweifungen bei Interpellationsdiskussionen in diesem Zusammenhang zu regeln und allenfalls im Geschäftsreglement aufzunehmen.

Die EVP-Fraktion unterstützt diese Parlamentarische Initiative nicht.

Anna Maria Riedi (SP, Zürich): Anfangs Juni 1997 haben die Kantonsräte Vilmar Krähenbühl und Hans Badertscher diesen Vorstoss als Postulat eingereicht, Ende Juni jedoch wieder zurückgezogen und anschliessend neu in Form einer Parlamentarischen Initiative vorgelegt. Wir wissen nun, dass die Behandlung einer PI im Rat schneller zu erwarten ist als diejenige eines Postulats. Den Verdacht, dass wir uns hier mit einem gut getarnten Vorstoss im Zusammenhang mit den stadtzürcherischen Wahlkämpfen beschäftigen müssen, kann ich nicht ganz ablegen, zumal der Vorstoss auch mich, wie meine Vorredner, weder politisch noch inhaltlich sehr überzeugt.

Wir können die Debatte kurz halten. Meines Erachtens gründet die PI auf einem eigenartigen Verständnis über die Funktion eines Parlaments und dessen parlamentarische Mittel. Ich kann dieses Verständnis nicht teilen und darf Ihnen mitteilen, dass die SP-Fraktion diese PI nicht unterstützen wird. In diesem Zusammenhang sehen wir keine Notwendigkeit für die Einsetzung einer weiteren Kommission. Die PI baut auf drei Eigentümlichkeiten oder Missverständnissen auf. Das erste liegt in der Funktion einer Interpellation. Diese ist in einem demokratisch arbeitenden Parlament ganz speziell ein geeignetes Mittel für Minderheitenanliegen. Das zweite Missverständnis sehe ich im Verständnis der Dringlichkeit einer Interpellation. Die Begründung der Dringlichkeit einer Interpellation liegt nicht, wie die Initianten uns glaubhaft machen möchten, in der Anzahl unterstützender Ratsmitglieder, sondern in ihren zeitlichen Zusammenhängen, die in der Begründung ja glaubhaft zu machen sind. Zum Dritten muss klar festgestellt werden, dass ein von Mal

zu Mal sich veränderndes Quorum für das Zustandekommen einer Dringlichkeit vollends die allfällige Ernsthaftigkeit des Anliegens bewerten muss.

Lassen Sie mich diese drei Punkte kurz erläutern:

Erstens: Mit der Interpellation, aber auch mit der Anfrage, können Parlamentarierinnen und Parlamentarier gemäss Kantonsratsgesetz mit einer ganz spezifischen Fragestellung Aufschluss über Angelegenheiten staatlicher Verwaltung verlangen. Es ist somit das Mittel, das eben gerade auch Minderheiten erlaubt, ihnen wichtige Themen einzubringen, wie wir das am Beispiel des Gutsbetriebs Rheinau gehört haben. Dass in einem solchen Fall anscheinend viel Raum für freie Meinungsäusserung in Anspruch genommen wird, entstammt einem relativ merkwürdigen Parlamentsverständnis, ebenso auch das in der schriftlichen Begründung von den Initianten monierte, sogenannte Parlieren der Ratsmitglieder. Was ist denn das ureigenste Geschäft eines Parlaments? Selbstverständlich das Parlieren und dies hoffentlich auch im Normalfall jeder parlamentarischen Arbeit. Wir haben das Mittel der Redezeitbeschränkung und der Rat als Ganzes muss sich nicht zwingend mit jeder Interpellation in einer langen Diskussion beschäftigen. Wir können also die gefürchteten, ausufernden Redebeiträge bereits begrenzt sehen.

Zweitens: Es gibt grundsätzlich keinen einleuchtenden Grund, dass eine Dringliche Interpellation im Rat breiter abgestützt sein muss als eine normale Interpellation. Sie ist nicht dringlich, weil sie als Mehrheitsmeinung des Rates gegenüber dem Regierungsrat in Erscheinung treten soll, sondern weil zeitliche Zusammenhänge eine rasche Auskunft erfordern. So sehe ich zumindest in der schriftlichen Begründung der Initianten ein grundsätzliches Missverständnis. Die Dringlichkeit bezieht sich nicht auf die quantitative Anzahl, wie uns Vilmar Krähenbühl nochmals glaubhaft machen wollte, sondern auf die zeitliche Dimension.

Drittens: Meine Vorrednerinnen und Vorredner haben das sich wechselnde Quorum ebenfalls als sehr eigenartig empfunden. Die Initianten wünschen, dass nicht mehr die bisher im Kantonsratsgesetz festgelegten 60 Stimmen nötig sind, sondern das relative Mehr zählen soll, das heisst das relative Mehr der zufällig anwesenden Ratsmitglieder. Schauen Sie in den Saal und bedenken Sie, was dies vor allem für unsere nachmittäglichen Ratssitzungen heissen wird. Wenn es den Initianten wichtig erscheint, dass die Dringlichkeit auch mit einem gewissen

quantitativen Gewicht zustande kommt, ist gerade die Einführung des relativen Mehrs der zufällig anwesenden Ratsmitglieder das ungeeignetste Mittel. Hätten die Initianten die Höhe des Quorums auf 80, 100 oder 120 Stimmen gefordert, wäre dies für mich wenigstens logisch und inhaltlich konsequent. Der Gedanke aber, dass eine Dringliche Interpellation dadurch grösseres Gewicht bekäme, dass sie von einer Mehrheit der zufällig anwesenden Ratsmitglieder unterstützt wird, kann ich nicht nachvollziehen. Gerade dieses Vorgehen widerspricht eigentlich Ihrem Anliegen.

Abschliessend ist festzuhalten, dass das Anliegen an sich stossend ist, unabhängig davon, ob die Initianten das passende oder weniger passende Mittel zu dessen Umsetzung gefunden haben. Es scheint mir auch ein sehr spezielles Demokratieverständnis zu sein, wenn versucht wird, den Minderheitenschutz, der gerade auch durch die parlamentarischen Mittel von Interpellation und Dringlicher Interpellation ermöglicht wird, in dieser Art zu verwässern. Die Initianten schreiben in der schriftlichen Begründung, die Regierung sei betreffend der Vorstösse aus dem Parlament vermehrt in die Pflicht zu nehmen. Ich meine, dass es ein geeigneteres Mittel gäbe, diesem Missstand Abhilfe zu schaffen – zum Beispiel mit Regierungsrätinnen und Regierungsräten, die Parlamentarische Vorstösse in jedem Fall ernst nehmen. Das haben Sie auch in der Hand.

Die Effizienz der Demokratie liegt eben gerade nicht in der absoluten Durchsetzung von Mehrheitsmeinungen, sondern im Miteinander und in der Aushandlung der Interessen von Minder- und Mehrheiten. Zur Steigerung der Ratseffizienz und zur Verhinderung, dass der Rat vor lauter derartigen Vorstössen im Rahmen stadtzürcherischer Wahlkämpfe nicht mehr dazu kommt, seine eigentlichen Sachgeschäfte zu erledigen, wird die SP-Fraktion diese Parlamentarische Initiative und eine allfällige Kommission nicht unterstützen.

Ratspräsident Roland Brunner: Frau Riedi, in einem Punkt muss ich Vilmar Krähenbühl in Schutz nehmen. Das Büro hat ihn nämlich kurz vor den Sommerferien darauf hingewiesen, dass sein Postulat an sich gar nicht postulatsfähig war. Ich gebe aber gerne zu, dass es ein bisschen lange gedauert hat, bis auch wir dies gemerkt haben.

Hans Badertscher (SVP, Seuzach): Eine Dringliche Interpellation soll nach wie vor eingereicht und zustande kommen können und ein politisches Instrument bleiben. Wir meinen aber, dass eine Ratsmehrheit das

Zustandekommen einer Dringlichkeit unterstützen sollte. Wir sind davon ausgegangen, dass wir als Kantonsräte und Kantonsrätinnen die Pflicht haben, an den Sitzungen teilzunehmen und nicht nur 120 Personen im Saal sind, wie das vielleicht jetzt der Fall ist. Deshalb fordern wir das relative Mehr der anwesenden Ratsmitglieder. Wenn eine Dringliche Interpellation von mehr als der Hälfte der anwesenden Ratsmitglieder unterstützt wird, gewinnt sie an Bedeutung und wird dementsprechend beachtet und behandelt. Mit diesem Vorschlag möchten wir die Ratseffizienz fördern und versuchen, die Geschäftsliste rascher abzubauen, ohne die demokratischen Rechte einzuschränken.

Ich bitte Sie, diesen Vorschlag zu unterstützen.

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Herr Krähenbühl, ich weiss nicht, ob Ihr Vorstoss gewissermassen der eines antizipierten Staatsmannes ist. Immerhin habe ich den Eindruck, sie handeln schon sehr exekutivmässig, wenn Sie einen solchen Vorstoss einreichen. Insofern erstaunt es mich, dass Sie heute noch parlamentarische Interessen ins Feld führen, da Sie ja gedanklich bereits an einem ganz anderen Ort sind; dies kommt in diesem Vorstoss zum Vorschein. Jetzt muss der arme Hans Badertscher für Sie in die Lücke springen und das noch gesundbeten. Ich gratuliere ihm, dass er die Rolle übernommen hat, dies zu tun. Ganz überzeugen konnte er freilich nicht.

Ich bin jetzt schon lange – viele werden sagen, zu lange –, nämlich seit 1983 in diesem Rat. Es ist mir aufgefallen, dass noch kein Jahr vergangen ist, ohne dass das Thema Ratseffizienz nicht ein Dauerbrenner gewesen wäre. Wir können Gott danken, dass wir jetzt eine Reformkommission haben, die so effizient ist, dass sie auch bereits drei Jahre gebraucht hat, um bezüglich der Ratseffizienz effiziente Vorschläge zu bringen. Niemand wird in diesem Saal ernsthaft behaupten wollen, es seien gerade die Dringlichen Interpellationen gewesen, die diesen Rat so arg lähmten. Wir können feststellen, dass die wichtigeren Diskussionen in diesem Saal eigentlich eher zu Dringlichen Interpellationen als zu anderen parlamentarischen Instrumenten stattfanden. Ob das nun ein sinnvolles Instrument ist oder nicht, ist eine andere Frage. Ich denke an die Diskussion über die Frage des Flughafens Genf, die Dringliche Interpellation betreffend Polizeiaffäre und an andere, staatspolitisch nicht ganz unwichtige Fragen, die über Dringliche Interpellationen aufgeworfen wurden.

Letzte Woche erlebten wir wieder eine staatspolitisch hochstehende Diskussion über die Dringliche Interpellation Rheinau. Ich meine das nicht einmal nur ironisch; es gibt immer solche Diskussionen, wenn die staatspolitische Frage bezüglich der Vergabungspraxis des Regierungsrates im Raum steht. Sie waren ja in der Minderheit. Nur dank unserer Rückendeckung konnte diese Interpellation dringlich erklärt werden. Tun wir doch nicht so, als ob es eine Änderung der Dringlichen Interpellation tatsächlich braucht. Es wurde mit Recht hervorgehoben, dass es die 60 Stimmen nicht wegen der Wichtigkeit sondern wegen der Dringlichkeit braucht. Ihre Interpellation Rheinau war übrigens dringlich; sie ist ein sehr gutes Beispiel für eine Dringlichkeitsfrage. Es wäre nämlich absurd gewesen, diese Interpellation erst im kommenden November zu behandeln. Dann wären Sie mit Recht sauer gewesen und hätten gesagt, dass das so nicht gehe. Das gilt aber auch für alle anderen Fragen, die dringlich erklärt wurden. Es wäre lächerlich gewesen, eine Diskussion über die Verlegung der Interkontinentalflüge von Genf nach Zürich erst heute zu führen.

Wir haben aber noch heute Interpellationen auf der Traktandenliste, die etwa zur gleichen Zeit eingereicht wurden wie der damalige Entscheid der SAirGroup bezüglich Flughafen Genf. Das zeigt, dass die Dringlichkeit gewissermassen ein eigenständiges Instrument ist. Das Parlament kann damit den Regierungsrat zwingen, vor Ergehen eines ihm nicht unbedingt liebsamen Entscheids Auskunft zu geben, warum er dies und jenes tun will oder eben unterlässt. Ich verstehe nicht ganz, wieso Sie jetzt ernsthaft behaupten, Sie wollten dieses Instrument erschweren. Sie sind ja nicht so naiv, Herr Krähenbühl. Wir glauben Ihnen wirklich, dass Sie die Dringliche Interpellation auch retten wollen. Da kommen mir die Tränen, wenn ich so etwas höre. Sie können doch nicht im Ernst sagen, sie wollten weniger bis gar keine Dringliche Interpellationen und dafür sind sie umso wichtiger. So geht es nicht.

Warum machen Sie überhaupt eine Parlamentarische Initiative, wenn wir bereits eine Reformkommission haben? Sie sind es ja, die mit der Ratseffizienz argumentieren und den Rat für die Behandlung eines Vorstosses missbrauchen – notabene nun auch bald 50 Minuten –, nur weil Sie nicht in der Lage sind, sich in der Reformkommission Gehör zu verschaffen. Das ist eine mühsame Geschichte. Wir sind doch nicht dazu da, Ihnen in der Reformkommission zu Mehrheiten zu verhelfen, die Sie sonst nicht haben. Es wäre sinnvoller gewesen, wenn Sie diese Parlamentarische Initiative zurückgezogen hätten, nachdem Sie

gesehen haben, dass Sie in der Reformkommission über keine Mehrheit verfügen.

Ich hoffe, dass dies das letzte Mal ist, dass mit untauglichen Mitteln versucht wird, das parlamentarische Gefüge zu lähmen. Wir sind ein eigenartiges Parlament, weil wir kein Oppositions-Mehrheitsparlament sind; das befruchtet unser Parlament. Im Gegensatz zu vielen SP- und FDP-Mitgliedern bin ich der Meinung, dass die Referendumsdemokratie ein Parlament aufwertet. Unser Parlament hat in einem gewissen Sinn mehr zu sagen als ein klassisches Oppositions-Mehrheitsparlament, weil jede Fraktion in einer bestimmten Konstellation in der Minderheit sein kann. Das heisst, dass wir eigentlich vom Parlament aus regieren, gesetzgeberisch mit wechselnden Mehrheiten. Dies macht unsere Arbeit interessanter. Es ist deswegen ein bisschen exekutivhörig, wenn wir meinen, wir müssten unsere eigenen Möglichkeiten dem Regierungsrat gegenüber beschneiden. Jede Gruppe in diesem Saal kann einmal in die Rolle kommen, sich als Minderheit Gehör verschaffen zu wollen. Ich habe mit Interesse vernommen, dass die Reformkommission uns mit dem Dringlichen Postulat alsbald ein noch schneidenderes Instrument vorlegen wird, offenbar nicht in Berücksichtigung der Fristen, wie sie Vilmar Krähenbühl so gerne hätte.

Thomas Dähler (FDP, Zürich): Die FDP-Fraktion wird die Parlamentarische Initiative Krähenbühl vorläufig unterstützen, ohne sich grosse Illusionen über die Auswirkungen zu machen. Kantonsratspräsident Peter Lauffer hat in einem seiner legendären Pausensprüche einmal ausgeführt: «Interpellationen sind in der Tat gelegentlich nur rhetorische Fragen. Man missbraucht dabei den Regierungsrat, um die eigene Meinung vorzutragen.» Das trifft selbstverständlich auch für Dringliche Interpellationen zu, sogar in besonderem Ausmass.

Das Parlament ist nicht nur die gesetzgebende Behörde und das Oberaufsichtsorgan über die Justiz und die Verwaltung dieses Kantons, sondern auch das politische Forum. Es gibt gelegentlich politische Fragen und Ereignisse, die in diesem Forum diskutiert werden müssen; das Mittel dazu ist die Interpellation. Es kann vorkommen, dass ein Ereignis von so grosser Wichtigkeit und Dringlichkeit ist, dass es eben sehr schnell zu einer Diskussion im Rat kommen muss. Dazu ist die Dringliche Interpellation geschaffen. Der Kantonsrat entscheidet in seiner Mehrheit und nicht mit einem Minderheitenquorum, ob eine Frage dringlich ist oder nicht. Wir unterstützen darum diese PI. Im Falle einer definitiven Unterstützung beantragen wir Ihnen, diese PI der

Reformkommission zu überweisen, damit wir auch dem Anliegen von Daniel Vischer Rechnung getragen haben.

Ratspräsident Roland Brunner: Ich kann bestätigen, dass auch ich diese Absicht habe.

Heidi Müller (Grüne, Schlieren): Auch ich werde diese PI nicht unterstützen, obwohl ich meine, dass wir in letzter Zeit eine zu grosse Inflation an Interpellationen hatten. Ich bin aber gleichzeitig der überzeugten Meinung, dass die Interpellation das Instrument einer Minderheit bleiben muss. Alles andere geht in Richtung Maulkorb. Ich empfinde 60 Stimmen für eine Dringliche Interpellation als ausgewogen, das sollten wir beibehalten. In der Frage, wie wir mit Interpellationen umgehen sollten, habe ich eine etwas abweichende Meinung als die vorgängig geäusserten. Ich meine nämlich, dass wir ruhig die normale Interpellation abschaffen könnten. Sehr oft könnten diese nämlich als Anfragen an die Regierung gerichtet werden. Diese Antworten haben wir viel schneller. Manchmal dauert es bis zu drei Jahren, bis eine Interpellation im Rat behandelt wird. Oft ist bis dann das Thema gar nicht mehr aktuell und wir wärmen kalten Brei auf. Ich bin durchaus dafür, die Ratseffizienz zu erhöhen. Den Weg, den die Initianten einschlagen, kann ich aber nicht unterstützen.

Behalten wir doch die Dringliche Interpellation als Forum für wirkliche Aktualitäten, für Dringendes mit dem Quorum von 60 Stimmen bei.

Balz Hösly (FDP, Zürich): Ich möchte mich materiell weder zum Inhalt dieser Parlamentarischen Initiative noch zur nachfolgenden PI von Peter Stirnemann äussern. Beide Fragen sind in der Reformkommission zum Teil bereits intensiv diskutiert worden, in diesem Rat werden Sie darüber noch einmal diskutieren. Ersparen Sie sich darum heute eine Kommissionsdiskussion im Plenum.

Ich habe nur eine Bitte: Ich glaube, dass Sie heute nur eine Wahl haben. Sie können entweder beide Parlamentarischen Initiativen unterstützen – diese werden dann aufgrund Ihrer Anordnung in der Reformkommission aufgenommen – oder Sie können beide PI ablehnen. Die Reformkommission wird sie in diesem Fall dennoch diskutieren, nämlich im Rahmen der Parlamentsreform. Sie können aber nicht die eine annehmen und die andere ablehnen. Bitte seien Sie in Ihrem Stimmverhalten konsequent, auf der rechten und auf der linken Ratsseite.

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): Wahrscheinlich wird die Reformkommission ohnehin beide Anliegen, die heute diskutiert werden, noch einmal diskutieren und wir werden noch einmal darüber reden. Trotzdem möchte ich auf etwas hinweisen: Speziell an der Dringlichen Interpellation ist ja nicht die ausufernde Diskussion. Es wird über jede Interpellation diskutiert, ob sie nun dringlich erklärt wird oder nicht. Unser Rat ist überhaupt nicht gezwungen, über eine Interpellation zu diskutieren. Ich erinnere mich an Dringliche Interpellationen, über die gar nicht diskutiert wurde, weil die Antwort der Regierung befriedigte; das war beispielsweise bei der Interpellation über die RAV der Fall. Das Wesentliche an der Dringlichen Interpellation ist doch die rasche Antwort der Regierung; das ist das Hauptmerkmal der Dringlichkeit. Meiner Meinung nach ist es wesentlich, dass eine Minderheit dieses Rates in wichtigen Angelegenheiten, die keinen Aufschub dulden, eine rasche Antwort der Regierung verlangen kann. Es ist dann Sache des Rates, sich bei der Diskussion Disziplin aufzuerlegen.

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Es tut mir leid, aber Balz Hösly hat mich herausgefordert. Ihre Präsidentschaft der Reformkommission in Ehren, aber dass Sie uns jetzt noch sagen wollen, man müsse zu zwei Vorstössen gleich stimmen, geht schon ein bisschen weit. Gleichzeitig sagen Sie, Sie wollen sich inhaltlich nicht äussern. So weit sind wir in diesem Parlament noch nicht, dass wir zu zwei Vorstössen gleich stimmen sollen, ohne uns inhaltlich damit zu befassen.

Ich ersuche Sie, zu den beiden Vorlagen einzeln, und zwar nach ihrem inhaltlichen Geist Stellung zu nehmen.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 61 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Ratspräsident Roland Brunner: Ich beantrage Ihnen, die Parlamentarische Initiative der Reformkommission zur eingehenden Beratung zuzuwenden. Sie sind so einverstanden.

10924

Das Geschäft ist erledigt.

39. Änderung des Kantonsratsgesetzes und des Geschäftsreglementes des Kantonsrates

Parlamentarische Initiative Peter Stirnemann (SP, Zürich), Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil) und Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 8. September 1997 (schriftlich begründet)
KR-Nr. 301/1997

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

1. Das Kantonsratsgesetz wird wie folgt geändert:

§ 49 Der Kantonsrat wählt zu Beginn der Amtsdauer:

i) Kommission für Gesamtverkehr

§ 49. g) Die Kommission für Gesamtverkehr ist zuständig für die Vorberatung

- aller Berichte und Geschäfte betreffend Projektierung, Bau, Betrieb und Unterhalt
- der Verkehre zu Land (Schiene und Strasse), Wasser und in der Luft, die aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen vom Kantonsrat zu behandeln sind.

2. Das Geschäftsreglement des Kantonsrates wird wie folgt geändert:

§ 46. Die Kommissionen weisen folgende Mitgliederzahlen auf:

i) die Kommission für Gesamtverkehr fünfzehn Mitglieder

Begründung:

Die mit dem Ziel der wirkungsorientierten Verwaltungsführung *wif!* bis zum Jahr 2002 angestrebte Strukturreform des Regierungsrates sieht die

Konzentration der Verantwortung für die Konzeption des Gesamtverkehrs in einer neuen Institution für Gesamtverkehr bei der Volkswirtschaftsdirektion vor. Die ganzheitliche Betreuung der Verkehrssysteme in der Verwaltung verlangt nach einer adäquaten einheitlichen Vorberatung der Materie durch eine entsprechende kantonsrätliche Kommission für die Behandlung im Parlament. Es braucht eine Kommission für Gesamtverkehr. Eine entsprechende Initiative ist in den gegenwärtig laufenden Reformprozess einzubringen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Nach dieser Regieanweisung von Balz Hösly wäre eigentlich klar, was bei dieser Parlamentarischen Initiative herauskommen sollte – dies nur als Vorbemerkung.

Die bestehende Verkehrskommission ist zuständig für die Beratung von Geschäften im Zusammenhang mit dem Personenverkehrsgesetz, das heisst für Belange des öffentlichen Verkehrs. Zwangsläufig und logischerweise stösst sie aber immer wieder auf Fragen des Gesamtverkehrs, zum Beispiel bei Prioritätensetzung im Strassenbau, denn der öffentliche Verkehr bewegt sich ja, wie Sie wissen, auch auf Strassen. Die Busse benützen das gleiche Wegrecht wie der private Verkehr. Aber auch beim Flugverkehr stösst man auf solche Gemeinsamkeiten, da der Flughafen die Schnittstelle von land- und luftseitigem Verkehr ist. Diese Fragen sind zu verknüpfen und zum Teil eben gemeinsam zu behandeln. Ich verweise auf die Stadtbahn, die im Glattal gebaut werden soll, auf das Busterminal im Vorfeld des Flughafens oder auf den Flughafenbahnhof der SBB. Die Verkehrsprobleme sind ganzheitlich anzugehen und entsprechend zu behandeln.

Immer wieder stösst die Verkehrskommission auf Grenzen und Einschränkungen, die ihr durch ihre Definition gesetzt sind. Sie hat daher bereits Ende der letzten Legislatur über die Notwendigkeit einer Kommission für Gesamtverkehr diskutiert und war sich damals schon klar und mehr oder weniger einig, in dieser Richtung vorstellig zu werden. Die Verlautbarungen der Regierung zur Strukturreform bestätigen nun die Feststellung der bestehenden Verkehrskommission; es soll eine Direktion für Gesamtverkehr gebildet werden. Die Parlamentarische Initiative kann also als Umsetzung dieser Diskussion auch aus der Verkehrskommission in der letzten Legislatur betrachtet werden. Die Mitunterzeichnenden dieser PI sind auch zwei Mitglieder der Verkehrskommission. Die SP-Fraktion hat übrigens in ihren Legislaturzielen

festgehalten, dass sie eine Kommission für Gesamtverkehr anstreben wird.

Zwei Gründe für diese PI, die ich hervorheben will:

Erstens: Die Parlamentsreform ist inzwischen angelaufen, die Reformkommission ist an der Arbeit. Dem Vernehmen nach haben sich dort Vorstellungen entwickelt, eine Kommission für Verkehr und Energie – oder wie immer sie heissen soll – zu schaffen. Es stellt sich die Frage, ob diese PI überhaupt noch nötig ist, oder ob sie offene Türen einrennt. Die Türen beginnen sich ja erst zu öffnen und wir wissen noch nicht, ob sie ganz aufgehen werden. Uns liegt aber sehr daran, dass in dieser Richtung tatsächlich gearbeitet wird. Es braucht ein deutliches Votum aus dem Parlament, damit die Reformkommission dies tatsächlich tut. Damals, als die Initiative eingereicht wurde, war etwas Derartiges noch nicht zu erkennen, darum haben wir uns seinerzeit zu diesem Schritt entschlossen. Selbstverständlich ist diese PI der Reformkommission zuzuweisen, falls sie vorläufig unterstützt wird.

Zweitens: Die PI schlägt vor, die Kommission für Gesamtverkehr als Fünfzehnerkommission zu konzipieren. Dies ist ernsthaft zu prüfen. Gesamtverkehr ist ein komplexes Thema, das auch in diesem Parlament auf breites Interesse stösst. Es ist wichtig, dass alle Fraktionen repräsentativ in dieser Kommission mitarbeiten können. Wir haben eine Reihe von Vorstössen, die den Verkehr betreffen und deshalb eingereicht werden, weil die kleinen Fraktionen keine Möglichkeit haben, in der Verkehrskommission mitzuwirken

Ich bitte Sie im Namen meiner Fraktion, diese Parlamentarische Initiative vorläufig zu unterstützen.

Anton Schaller (LdU, Zürich): Ich bitte das Plenum, diese Parlamentarische Initiative nicht zu unterstützen. Machen wir heute Nachmittag nicht noch einen zweiten Sündenfall. Ich muss die Arbeit der Reformkommission etwas verteidigen. Sie versucht, ein Kantonsratsgesetz zu entwerfen und ein begleitendes Kantonsratsreglement, das in sich kohärent und stimmig ist. Die Schwerpunkte der parlamentarischen Arbeit sollen künftig richtig und modern geregelt sein, in der Organisation, bei den parlamentarischen Instrumenten und bei der Kommissionsausgestaltung. Wir haben vorgesehen, nur die FIKO, die GPK und die Justizkommission als ständige Kommissionen im Kantonsratsgesetz festzuschreiben. Die anderen ständigen Kommissionen werden wir mit einer Kann-Formulierung im Geschäftsreglement des Kantonsrates regeln.

Das ist viel flexibler und einem modernen Parlament viel angepasster. Selbstverständlich können wir eine Gesamtverkehrskommission auf der Ebene des Reglementes einführen. Wir können sie dann auch wieder streichen oder verändern, wenn dies notwendig sein sollte.

Wir brauchen logische und kohärente Kommissionsbildungen. Wir müssen uns überlegen, welche Tätigkeiten wir in welcher Kommission regeln wollen und ob wir Direktionskommissionen bilden sollen. Es gilt auch zu überlegen, ob wir die ständigen Kommissionen stark reduzieren und dafür erhöhte Flexibilität bei den Spezialkommissionen haben wollen.

Solche Parlamentarischen Initiativen, wie wir sie heute beraten haben – auch diejenige, die vorhin 61 Stimmen erhalten hat –, sind fehl am Platz. Das ist parlamentarischer Aktivismus im falschen Moment mit den falschen Instrumenten. Ich habe geglaubt, dass in diesem Parlament noch etwas Vernunft vorhanden sei und man eine Kommission arbeiten lässt, damit sie ein kohärentes Kantonsratsgesetz entwickeln kann. Das Parlament soll mit diesem Gesetz eine Antwort geben auf die *wif!*-Bemühungen der Regierung und auf deren veränderte Strukturen. Da kommen nun irgendwelche Querschüsse, die dieses Bemühen erschweren.

Heute haben wir die Stellungnahme der Regierung zum Kantonsratsgesetz bekommen. Es kündigen sich sehr schwierige Beratungen an. Lassen wir diesen parlamentarischen Aktivismus bleiben, überweisen wir diese PI nicht. Eine Gesamtverkehrskommission wird aller Wahrscheinlichkeit nach sowieso kommen, weil sie aus sich heraus notwendig sein wird. Präjudizieren wir doch in diesem Moment nicht ein solches Vorgehen; es ist nicht nötig und führt nur in die falsche Richtung.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Als Peter Stirnemann mich fragte, ob ich bei dieser Initiative mitmachen würde, habe ich tatsächlich die Frage gestellt, ob das nötig sei und ob wir damit nicht offene Türen einrennen würden. Ich habe dann ein wenig recherchiert und gemerkt, dass es gerade im Bereich Verkehr recht diffuse Vorstellungen unter den Parteien gibt. Hier ist ein zusätzlicher Druck nötig. Sie wissen, der Verkehr ist nicht nur in diesem Rat das emotionsgeladene und kontroverseste Thema, Sie kennen auch viele Vorstösse, die einander gegenüber stehen. Vor nicht allzu langer Zeit mussten wir einen ganzen Strauss von Vorstössen beiseite legen. In dieser Situation ist es doppelt wichtig, dass man in Richtung einer Gesamtverkehrskommission Druck

aufsetzt, in die natürlich auch ähnliche Themen wie Raumplanung hineinspielen.

Was der Regierung recht ist, sollte doch dem Parlament billig sein. Die Regierung hat erkannt, dass der Gesamtverkehr in einer Direktion konzentriert werden muss. Wenn wir das im Parlament nicht tun und die Verkehrsprobleme nicht ganzheitlich angehen, rennen wir ihnen nur hintennach. Wir müssen doch zur Kenntnis nehmen, dass die Mobilität mit der Nutzung des Raums und letztlich mit der Lebensqualität zusammenhängt. Verkehr ist eine komplizierte Folge verschiedenster menschlicher Bedürfnisse. Es handelt sich dabei vor allem um Subito-Bedürfnisse; das ist ja unser Problem. Verkehr ist ein Zusammenwirken verschiedenster Verkehrsträger.

Es gibt einige deutliche Beispiele, die belegen, wie dringend eine Gesamtverkehrskommission wäre. Wenn wir im mittleren Glattal sehen müssen, dass die Busse steckenbleiben, dann hängt das mit dem individuellen Verkehrsaufkommen zusammen. Wenn der Flughafen Zürich für die fünfte Ausbautetappe eine Betriebskonzession erhalten soll, hängt dies mit einem besseren Modal-Split zusammen, den wir in der nächsten Zeit schaffen müssen. Wenn die A98 und die A81 von Deutschland her allenfalls nach dem Jahr 2005 über Schweizer Gebiet zusammengeschlossen werden sollen, hängt das damit zusammen, ob wir in der Zwischenzeit auf der Schiene die entsprechenden Kapazitäten schaffen. Zwei ganz aktuelle Beispiele: Wenn am rechten Zürichseeufer der Fahrplan verdichtet werden soll, hängt das mit mangelnden Strassenkapazitäten zusammen. Wenn der Fahrplan in Randgebieten ausgedünnt wird, weil die Busse und Züge beinahe leer fahren, hängt das mit einer verfehlten, dispersen Raumentwicklung zusammen. Diese Beispiele zeigen, dass es völlig falsch ist, wenn eine Verkehrskommission weiterhin nur das Segment öffentlicher Verkehr behandelt. Das ist eine isolierte Behandlung, die zwangsläufig zum Ellbögen in der Verkehrspolitik führt.

Ich bitte Sie, mit dieser PI Druck auf die Reformkommission auszuüben und letztlich auf unsere Arbeit.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Tatsächlich kann man sich fragen, weshalb es diese zusätzliche Kommission braucht, wenn man doch weiss, dass das Kantonsratsgesetz mit dem Geschäftsreglement bereits überarbeitet wird. Wird hier etwa doppelspurig gefahren oder durch aufgestossene Türen quasi über die Schwelle gestolpert?

Paragraph 49 des Kantonsratsgesetzes sieht vor, dass der Kantonsrat weitere ständige Kommissionen bilden kann, denen Geschäfte aus einem bestimmten Sachbereich zur Prüfung und Antragstellung zugewiesen werden können – soweit so gut. Damit sind aber der Willkür Tür und Tor geöffnet, über deren Schwellen man ebenfalls stolpern kann. Einmal werden Wirtschaftsfragen als wichtig eingestuft, dass eine ständige Kommission geschaffen werden soll, ein anderes Mal wieder Landwirtschaftsfragen und ein drittes Mal sind es Fürsorgefragen. Die Errichtung dieser Kommissionen wird von der dannzumaligen Mehrheit im Kantonsrat abhängig sein. Somit lässt sich eine gewisse Willkür nicht ausschliessen.

Ähnliches kann auch bei Verkehrsfragen geschehen; deshalb soll eine Kommission für Gesamtverkehr auf Gesetzesstufe eingesetzt werden, denn sie erfüllt die gleich wichtigen Aufgaben wie eine Finanz- oder Geschäftsprüfungskommission. Das Sachgebiet ist wichtig genug, um auch diese Kommission mit diesen Befugnissen auszustatten.

Die Frage, ob diese PI eine Doppelspurigkeit zu den Beratungen der Reformkommission darstellt, ist ganz klar mit Nein zu beantworten. Wir haben diese PI im September 1997 eingereicht. Damals war die erste Lesung des neuen Kantonsratsgesetzes innerhalb der Reformkommission in vollem Gange. Dass sie dieses Thema ohne Auftrag des Parlaments nicht aufnimmt, ist verständlich. Dieser Auftrag soll jetzt mit der Unterstützung unseres Vorstosses erteilt werden. Das Anliegen soll selbstverständlich der Reformkommission zugewiesen werden, damit sie es in die dritte Lesung des Gesetzes einfliessen lassen kann. Der formulierte Antrag liegt vor; es müssen also nur noch die Einfügungen vorgenommen werden.

Ein Wort zu Anton Schallers Sündenfällen: Wir als Parlamentarier können sicher sagen, wir seien alle im einen oder anderen Fall kleine Sünderlein. Wir können aber ebensogut sagen, der liebe Gott wird sie uns bestimmt verzeihen. Auch dieses Sündlein wird sicher vergeben werden. Es geht doch darum, dass man versucht, mit gutem Willen einem guten Anliegen zum Durchbruch zu verhelfen, selbst wenn die Tür angelehnt ist. Es ist uns empfohlen worden, nicht in parlamentarischen Aktivismus zu verfallen. Ich nehme nicht an, dass man uns weismachen will, wir sollten unsere Aktivitäten ganz einstellen. Wir müssen weiterarbeiten.

Da mich meine Fraktion im Regen stehengelassen hat, muss ich im eigenen Namen sagen, dass diese PI unterstützt werden soll. Wenn die

eine oder der andere der EVP-Fraktion doch noch mit mir aufsteht, wird mich das freuen.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich): Ich muss zugeben, dass die Parlamentarische Initiative Stirnemann bei mir nicht gerade einen Begeisterungsturm auslöst, auch wenn in der Begründung Begriffe wie ganzheitliche Konzeption, Verantwortung, Gesamtverkehr und so weiter bemüht werden. Ich bezweifle, dass man mit einer Neubenennung einer Kommission das hehre Ziel, nämlich eine Gesamtverkehrsoptik zu entwickeln, erreichen kann. Ebenso bezweifle ich, dass mit einer Strukturreform, bei der lediglich der Begriff Gesamtverkehr existiert aber kaum je ein regierungsrätliches Gesamtverkehrskonzept, die drängenden Verkehrsprobleme gelöst werden können. Ich bezweifle auch, dass sich die Meinungsvielfalt vergrössert, wenn die Anzahl der Beteiligten aus der ständigen Verkehrskommission und aus zahlreichen Spezialkommissionen zu nur noch einer sogenannten Gesamtverkehrskommission verkleinert wird. Da wird für mich das Meinungsspektrum ein bisschen zu eng. Schlussendlich bezweifle ich, dass uns die drei Weisen aus der Verkehrskommission – Stirnemann, Germann, Schreiber – mit ihrer formalistischen Initiative inhaltlich irgendwie weiterbringen.

Trotzdem wird sich ein Teil der Grünen Partei für die Parlamentarische Initiative gewinnen lassen und aufstehen.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 59 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

40. Änderung des Gesetzes über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen

Einzelinitiative Esther Guyer-Vogelsang, Zürich, vom 18. September 1997

KR-Nr. 332/1997

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Antrag:

Das Gesetz über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen wird wie folgt geändert:

§ 45 Abs. 2 (aufgehoben)

§§ 50 - 52 (aufgehoben)

Begründung:

Diese Bestimmungen sind 1981 anlässlich der letzten Gesamtrevision ins Strassengesetz eingefügt worden. Sie verlangen, dass für die von den Städten Zürich und Winterthur ausgearbeiteten Projekte für Strassen von überregionaler Bedeutung, die auf dem Gebiet der beiden Städte liegen, die Genehmigung des Regierungsrates erforderlich ist und dass der Staat in diesen beiden Gemeinden jederzeit Strassen des kantonalen Verkehrsplanes auch gegen den Willen der Standortgemeinde ausbauen oder erstellen kann (§§ 50 bis 52). Bis 1981 galt § 58 dieses Erlasses, der wie folgt lautete: «Bau und Korrektion der auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur befindlichen Strassen liegt diesen Gemeinden ob.»

Die Praxis des Regierungsrates zeigt, dass er seine Kompetenz zur Ausübung der Oberaufsicht besonders im Fall von § 45 als sehr weitgehend versteht. Einige Beispiele sollen dies verdeutlichen:

- Im Februar 1991 lehnte der Regierungsrat die Genehmigung des Stadtzürcher Radwegnetzes ab.
- Im Oktober 1991 ordnete der Regierungsrat die Stadt Zürich an, die provisorische VBZ-Haltestelle Sihlbrücke abzubauen, welche die Umsteigemöglichkeiten zwischen VBZ und SZU verbessert hatte.
- 1991 und 1992 wies der Regierungsrat den Antrag der Stadt Zürich ab, der die befristete Einführung von Fussgängerzonen in der Innenstadt vorsah. Mit diesem Beschluss setzt er sich in Widerspruch zum damals gültigen Massnahmenplan Lufthygiene, worin der Regierungsrat in seinem Beschluss vom 25. April 1990 unter II. Ziff. 6. lit. h) explizit den Städten Zürich und Winterthur empfiehlt, in ihren Zentrumsgebieten die Fussgängerzonen zu erweitern.

- Im Mai 1993 lehnte der Regierungsrat das Projekt der Stadt Zürich ab, welches durch eine neue Verkehrsführung am Central sowohl Tram wie auch Bus ermöglicht hätte, ihre Fahrtgeschwindigkeit zu erhöhen und auf diese Weise die Kapazität des öffentlichen Verkehrs an diesem Knotenpunkt zu erweitern. Auch diese Massnahme ist im Massnahmenplan Lufthygiene vorgesehen (RRB vom 25. April 1990 II. Ziff. 6 lit. a).
- Im Sommer 1993 verweigerte der Regierungsrat einem von Quartier und Stadt Zürich ausgearbeiteten Projekt zur fussgängerfreundlichen Umgestaltung der Tramhaltestelle Hottingerplatz (ohne Kapazitätsreduktion für den privaten Verkehr) die Zustimmung.

Diese Serie von Entscheiden zeigt, dass sich der Regierungsrat nicht als zurückhaltend korrigierende Instanz versteht, sondern deutlich in die städtische Verkehrsplanungen eingreift. Eine kohärente Politik der Strassenumgestaltung ist jedoch nicht möglich, wenn die dafür zuständigen Stadträte lediglich auf dem kommunalen Strassennetz Gestaltungskraft haben. Im weiteren zeigt die beschriebene Praxis des Regierungsrates, dass jeweils gegen die schwächsten Verkehrsteilnehmer entschieden wurde und die Stadt Zürich an der Umsetzung des damals gültigen regierungsrätlichen Massnahmenplanes Lufthygiene behindert wird. Eine derart weite Auslegung der entsprechenden Bestimmungen im Gesetz wurde bei deren Erlass nicht vorgesehen und die beschriebene Praxis des Regierungsrates muss somit als Verletzung der Gemeindeautonomie gewertet werden.

Aus diesen Gründen sind die entsprechenden Bestimmungen im Sinn eines Abbaues staatlicher Regulierungen und zugunsten eines vergrösserten kommunalen Handlungsspielraumes wieder aufzuheben.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Hört man sich in den Tiefbauämtern der Städte Zürich und Winterthur um, merkt man bald, dass zwischen ihnen und dem kantonalen Tiefbauamt Tauwetter aufgekommen ist. Besonders auf der informellen Ebene wird vermehrt zusammengearbeitet – das war auch schon anders. Dies eröffnet die Chance, dass die Schnittstelle zwischen kantonalem und kommunalem Strassenbau entschärft werden kann, dass eine Entkrampfung eingeleitet wird. Das ist auch besonders wichtig, denn Winterthur und Zürich haben bezüglich des Strassenbaus und -unterhalts auf ihrem Gemeindegebiet operationelle Aufgaben zu lösen, während der Kanton diesbezüglich strategische Aufgaben zu lösen hat.

Allerdings bestehen zwischen diesen beiden Aufgaben noch schwer überwindbare Hindernisse, die nicht nur Einzelinitiantin Guyer ausgeräumt haben möchte. Es geht vor allem um den Paragraphen 45, Absatz 2 des Strassengesetzes, der den Städten Winterthur und Zürich vorschreibt, dass sie Projekte für überkommunale Strassen vom Regierungsrat – also nicht etwa von der Baudirektion – genehmigen lassen muss. Dabei wären ja die Tiefbauämter der beiden Städte sehr viel näher am Problem und könnten somit viel besser und adäquater entscheiden, welches die richtige und bedarfsgerechte Lösung ist, als der Regierungsrat, der weiss Gott genug belastet ist durch seine übergeordneten magistralen Aufgaben.

Es ist stossend, wenn der Regierungsrat sich mit gewissermassen banalen Problemchen auseinandersetzen muss, welche die Städte Zürich und Winterthur besser, schneller und effizienter lösen können. Ein paar Beispiele sollen das illustrieren:

Erstens: Für die neue Bushaltestelle Stadlerstrasse in Winterthur verlangte der Kanton, dass der wartende Bus vom Individualverkehr überholt werden kann. Dieses Begehren war für Winterthur schlecht nachvollziehbar, weil der Bus zwei Haltestellen früher mitten auf der Strasse hält und somit den Individualverkehr behindert. Diese Haltestellenanordnung war aber 1991 von der gleichen Stelle, nämlich vom Regierungsrat, ausdrücklich genehmigt worden.

Zweitens: Winterthur löste den Knoten Ohrbühl mit einem Kreisel. Die Winterthurer Verkehrsfachleute entwickelten eine Verkehrsführung, die allen Verkehrsteilnehmern die beste und zufriedenstellendste Lösung gebracht hätte. Aber nein, der Kanton intervenierte detailliert und verlangte eine andere – nicht eine bessere – eine andere Verkehrsführung.

Drittens: Auf der Hagenholzstrasse in Zürich wollte die Stadt eine provisorische kleine Schutzinsel für Fussgänger einrichten. Die Bushaltestelle «Kehrichtverbrennung» ist so angelegt, dass der zu Fuss gehende Ziel- und Quellverkehr dazu verleitet wird, gefährliche Strassenquerungen zu riskieren. Mit einer Schutzinsel hätten die Fussgängerinnen und Fussgänger einen sichereren Übergang erhalten, der sie zu einem risikoärmeren Verhalten angeleitet hätte. Der Kanton wollte es anders haben.

Viertens: Am Mythenquai in Zürich, beim Hafen Enge, hätte ein kurzes Stück Radweg entlang der Parkplätze erstellt werden sollen, womit der Verkehr entflochten worden wäre. Das hat der Kanton abgelehnt, so

dass jetzt für alle Verkehrsteilnehmer, Velos, Autos und Fussgänger, eine verwirrende Situation entstanden ist, die nicht frei von Gefahren ist.

Diese wenigen aktuellen Beispiele zeigen mit aller Deutlichkeit, dass sich die Städte Winterthur und Zürich geradezu bevormundet vorkommen müssen. Dass sich der grosse Kanton mit derartig kleinräumigen Details befassen muss, ist stossend. Man fragt sich, mit welchem Interesse und mit welcher Sach- und filigranen Ortskenntnis die Mitglieder des Regierungsrates an ihrer Mittwochsitzung debattieren und beschliessen. Und man fragt sich, warum man sich auf Stufe Verwaltung in langwierigen und zeitaufwendigen Verhandlungen bezüglich technischer Details der Projekte, der Verkehrsführungen, der Kosten und deren Finanzierung aufreibt, anstatt Synergien zu nutzen. Das ist wahrlich keine produktive Arbeit und darf nicht als Relikt ins Zeitalter des New Public Management hinübergeschleppt werden.

Die Einzelinitiative Guyer ermöglicht es der zu bildenden Kommission, die Entscheidungsebenen zu entflechten, die Städte Winterthur und Zürich in die Verantwortung zu binden und den Regierungsrat sowie das kantonale Tiefbauamt zu entlasten.

Selbstverständlich ist klar, dass mit einer Rückgabe der Genehmigungskompetenz an die Städte Winterthur und Zürich, wie sie von der EI Guyer gewünscht wird, auch die Frage nach der Baupauschale aufgeworfen wird. Wer befiehlt, muss zahlen, hat es bis anhin geheissen. Künftig, wenn der Kanton den beiden Städten nicht mehr in die Details eingreift, wird er natürlich auch aus der finanziellen Einbindung herausgelöst werden müssen. Allein das ist aus kantonaler Sicht ein attraktiver Grund, dieser Einzelinitiative zuzustimmen. Der Kommission wird es dann obliegen, das Strassengesetz auch bezüglich der Finanzierungsregelung anzupassen.

Auch die in der EI gewünschte Aufhebung der Paragraphen 50 bis 52 entlasten den Kanton und führt letztlich zu bedarfsgerechten, städte- tauglichen Strassenbauten in Winterthur und Zürich. Denn was man Bülach, Wädenswil, Uster oder Wetzikon zumutet beziehungsweise zutraut, kann man auch den beiden Grossstädten unseres Kantons ange- deihen lassen.

Die Sozialdemokratische Fraktion unterstützt die EI Guyer einhellig. Auf informeller Ebene ist zwischen den drei beteiligten Tiefbauämtern ganz offensichtlich der Wunsch vorhanden, zu einer Entflechtung und

Entkrampfung und damit zu einer Effizienzsteigerung zu gelangen. Es liegt nun am Kantonsrat, hierzu Hand zu bieten.

Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich): Am 27. September 1981 fand die Volksabstimmung über den Bau und Unterhalt der öffentlichen Strassen statt. Im erläuternden Bericht zur Übertragung von Zuständigkeiten an die Gemeinden steht: «Die Stimmberechtigten der Städte Zürich und Winterthur sind in allen Abstimmungen über Strassen erster Klasse gemäss geltendem Strassengesetz stimmberechtigt. Der Landbevölkerung steht dieses Recht für entsprechende Strassen innerhalb der beiden Stadtgemeinden nicht zu.» Gerade wegen dieser Rechtsungleichheit wurden die jetzt mit der Einzelinitiative zu streichenden Paragraphen 1981 eingefügt. Schon deshalb dürfen die erwähnten Paragraphen nicht gestrichen werden.

Ich möchte noch meine Interessenbindung bekanntgeben: Ich bin beim Tiefbauamt der Stadt Zürich angestellt. Mit Interesse habe ich deshalb auch die aufgeführten Beispiele gelesen, die als Begründung herhalten mussten. Das Gesetz betrifft sowohl die Stadt Zürich als auch die Stadt Winterthur. Aus Winterthur konnten keine Beispiele aufgeführt werden, mit Ausnahme von denen, die Hartmuth Attenhofer jetzt nachgeliefert hat. Mit Ausnahme der kleinen Dinge, die er vorhin erwähnt hat, finden sich auch keine Beispiele aus der Zeit nach 1994, als das Tiefbauamt in andere Hände übergang. Das lässt aus meiner Sicht tief blicken; ich vermute, dass es wohl eher eine Frage des Klimas zur damaligen Zeit war. Jedenfalls verstehen sich die jetzige Amtsinhaberin, Stadträtin Kathrin Martelli, und Regierungsrat Hans Hofmann und reden miteinander. Das ist auch der Grund, weshalb aus der Zeit nach 1994 keine gravierenden Beispiele mehr aufgeführt werden können. Im übrigen kann ich Ihnen mitteilen, dass wir spontan keine Beispiele gefunden haben, als wir im Tiefbauamt über diese Einzelinitiative diskutiert haben.

Ich möchte ausdrücklich davor warnen, das Strassengesetz einseitig untergraben zu wollen. Wir können gewissen Bürgerinnen und Bürgern in diesem Kanton nicht selektiv Rechte wegnehmen. Mit dem Mitspracherecht der Landbevölkerung ist auch die Finanzierung gekoppelt. Es ist durchaus nicht von der Hand zu weisen, dass, wer bezahlt, auch mitreden will. Dabei ist auch zu beachten, dass der Kanton den Städten Winterthur und Zürich schon stark entgegengekommen ist, indem er es den Städten überlässt – immer im Rahmen der Vorschriften –, ob ein

Strassenbauprojekt aus der Baupauschale oder der Unterhaltspauschale bezahlt werden soll. Dies hat im Speziellen bei der Stadt Winterthur sehr positive Auswirkungen gehabt. Es ist darauf hinzuweisen, dass sich der Kanton bei der Sanierung der Europabrücke trotz Spurver schmäl erung und Baus eines Radstreifens und trotz der sehr knappen Finanzen sehr grosszügig zeigte und praktisch sämtliche Kosten übernommen hat. Es war übrigens die nicht ganz bescheidene Summe von etwa 35 Millionen Franken.

Wenn wir schon bei den Finanzen sind: In der Stadt Zürich steht in den nächsten Jahren die Sanierung der Hardbrücke an, die ebenfalls ungefähr 35 Millionen Franken kosten wird. Dass sich die Stadt in der heutigen Finanzlage eine solche Ausgabe nicht leisten kann und deshalb auf den Goodwill des Kantons mit der Übernahmen durch die Baupauschale angewiesen ist – 35 Millionen Franken können nicht aus der Unterhaltspauschale gedeckt werden –, muss ich Ihnen wohl kaum klar machen.

Ich bitte Sie dringend, wegen des bereits stark verbesserten Klimas und den möglichen finanziellen Konsequenzen für die beiden Städte Zürich und Winterthur, diese Einzelinitiative auch nicht vorläufig zu unterstützen.

Ingrid Schmid (Grüne, Zürich): Im Namen der Grünen Fraktion möchte ich Ihnen die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative Guyer beliebt machen. Es geht darum, dass mit dieser EI die Städte Zürich und Winterthur einen gewissen Handlungsspielraum auf städtischen Hauptstrassen zurückbekommen sollen. Dieses Anliegen ist für diese beiden Städte, in denen über ein Drittel der Kantonsbevölkerung lebt, sehr wichtig, denn über 80 Prozent des gesamten motorisierten Individualverkehrs verkehrt auf diesen Strassen. Auf diesen Strassen sind die grössten Probleme vorhanden, die meisten Unfälle und die grössten Lärm- und Luftprobleme. Es ist darum wichtig, dass die grossen Städte hier handeln können.

Es geht nicht an, dass bei sinnvollen Detailplanungen, wie sie Hartmuth Attenhofer beschrieben hat – zum Beispiel für die Verbesserungen für Velofahrer, bessere Zugänglichkeit zu Tramhaltestellen und so weiter –, vom Kanton einfach gesagt wird, das werde nicht zugelassen. Die Luftreinhalteverordnung und der Massnahmenplan für den Kanton schreiben solche Massnahmen ja vor. Wenn man hier in diesem Saal von wirkungsorientierter Verwaltungsreform spricht, darf es doch nicht

sein, dass sich die Städte Zürich und Winterthur für eine Gesamtplanung im Verkehrsbereich bemühen, um die Belastungen zu senken und der Kanton am Schluss nur ein «njet» dafür übrig hat. Es ist darum sehr sinnvoll, diese Änderung des Strassengesetzes vorzunehmen. 1981 wurde diese eingeführt und hat sich nicht bewährt. Es sollte niemandem hier im Saal ein Stein aus der Krone fallen, wenn wir diesen alten Zopf abschneiden und zu einer modernen Lösung kommen, bei der die beiden Grossstädte und der Kanton Massnahmen im Verkehrsbereich in gegenseitigem Einvernehmen planen und umsetzen können.

Mit der vorläufigen Unterstützung dieser EI besteht die Möglichkeit, dass dieses Anliegen auch für weitere Gemeinden geprüft wird. Es ist noch nicht klar, ob nicht auch in anderen Gemeinden mehr Mitsprache von den Betroffenen, die ja die meisten Problem zu tragen haben, verlangt wird. In diesem Sinn bitte ich Sie um die vorläufige Unterstützung dieser Einzelinitiative.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 56 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

41. Stufenregelung vorzeitiger Rentenbezüge der Mitglieder des Regierungsrates

Einzelinitiative Markus Grass, Zürich, vom 30. Oktober 1997
KR-Nr. 382/1997

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Antrag:

Es sind die einschlägigen gesetzlichen Grundlagen zu schaffen oder dergestalt zu verändern, dass eine Stufen-Regelung der vorzeitigen Rentenbezüge zurückgetretener oder abgewählter Regierungsräte

erfolgt, welche streng nach der Zahl der geleisteten «Amtsjahre» sich richtet. – Jedes geleistete Amtsjahr bedeutet Anspruch auf 1/16 der vollen Rente.

Begründung:

Nachdem der Initiant anno 1995/96 das Tabu mit seinen 2 Initiativen um eine Rentenkorrektur gebrochen hat, lancierten Themennachfolger mit gleichem Anliegen, aber vergleichsweise besserem Erfolg der Stimmzahl weitere Initiativen, was somit aufzeigt, dass «es» sich um ein Bedürfnis handelt, hier Korrekturen anzubringen, die Frage ist nur, nach welcher Mathematik.

Dass Ex-Magistraten nach wie vor prinzipiell durch die Ausrichtung der Rente Privilegierte sind, derweil der Normalbürger bis 65 arbeitet, bevor er das Wort «Rente» überhaupt in den Mund nehmen darf, wird bereits nicht mehr parlamentarisch debattiert.

So bleibt mangels eines nach BRD-Vorbild tätigen Verfassungshofes zur Klärung der Frage des Gleichbehandlungsprinzips aller Bürger lediglich das Instrument der Gesetzeskorrektur übrig.

Nach meinem Modell sollen Ex-Regierungsmitglieder eine volle Rente nur nach Vollendung von 4 Legislaturperioden bekommen, was 16 Amtsjahren entspricht. Die Degression nach unten in Sechzehnteln würde dann 12/16 bei nur drei Perioden usw. oder auch (im Falle von Austritten während der Periode) 7/16 oder 3/16 usw. erbringen.

Jedes geleistete Amtsjahr bedeutet Anspruch auf 1/16 der vollen Rente.

Armin Heinimann (FDP, Illnau-Effretikon): Die FDP-Fraktion ist grundsätzlich, wie der Initiant auch, für eine Stufenregelung bei den Rentenbezügen der Regierungsräte. Sie erachtet aber die in der Einzelinitiative vorgeschlagene Abstufung als wenig sinnvolle Lösung. Vor allem scheint uns die Frist von 16 geleisteten Amtsjahren bis zur Berechtigung auf eine Vollrente als zu lange, insbesondere in Anbetracht dessen, dass das Amt eines Regierungsrates äusserst anspruchsvoll und kräfteverschleissend ist und die Motivation zur Übernahme eines solchen Amtes für sehr gut geeignete Kandidaten beziehungsweise Führungskräfte aus der Wirtschaft bei der vorgesehenen Regelung sicher negativ beeinträchtigt und die Kandidatenauswahl damit eingengt wird. Ausserdem schafft die relativ lange Amtsdauer bis zur Erreichung

einer Vollrente allenfalls falsche und unerwünschte Anreize bezüglich der Verweildauer im Amt.

Vor allem aus diesen Gründen wird die FDP-Fraktion diese Einzelinitiative nicht unterstützen.

Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti): Die heutige Regelung betreffend Rentenanspruch von Regierungsratsmitgliedern ist unserer Ansicht nach sehr grosszügig. Dies gilt vor allem für den vorzeitigen Altersrücktritt und eine unverschuldete Nichtwiederwahl. Der Begriff der unverschuldeten Nichtwiederwahl ist sehr weit gefasst; auch eine mögliche Nichtportierung durch die eigene Partei fällt darunter. Auch der Rentenanspruch, der dann folgt, ist sehr grosszügig. Nach acht Jahren erhält ein unter 50-jähriges Regierungsmitglied über 130'000 Franken im Jahr und das lebenslänglich. Ein 50-jähriges Regierungsmitglied bekommt diese Rente bereits nach vier Amtsjahren, das heisst, ohne ein einziges Mal wiedergewählt worden zu sein.

Wir Grüne denken, dass diese Regelung tatsächlich einmal genauer angesehen werden müsste und treten deshalb für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative ein. Wir sind zwar auch nicht der Meinung, dass sie gut formuliert ist, denn sie ist relativ undifferenziert. Trotzdem sollte dieser Kontext einmal unter die Lupe genommen werden.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Dieses Anliegen ist nicht durchsetzbar, denn es widerspricht Treu und Glauben. Es kann vorkommen, dass einem neuen Regierungsrat, der älter als 40 Jahre ist und eine grössere Freizügigkeitsleistung mit sich bringt, diese Freizügigkeitsleistungen gekürzt werden. Kurz und gut, dieses Anliegen ist unbrauchbar und deshalb ohne Wenn und Aber abzulehnen. Zum Schluss noch dies: Neid ist ein schlechter Ratgeber.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 10 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

42. Staatsbeitrag an den Bau eines neuen unterirdischen Bahnhofs beim Hauptbahnhof Zürich anstelle des geplanten Flügelbahnhofs bei der Sihlpost/Lagerstrasse

Einzelinitiative Max Künzig, Zürich, und Mitunterzeichnende vom 24. November 1997

KR-Nr. 429/1997

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

1. An die Erstellung eines neuen, unterirdischen, viergleisigen Bahnhofes parallel zur bestehenden SZU-Station wird den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zulasten des Verkehrsfonds (Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs) ein Staatsbeitrag von maximal 170 Millionen Franken ausgerichtet.
Eine Erweiterung des neuen Bahnhofes zu einem Durchgangsbahnhof in südöstlicher Richtung ist zu gewährleisten.
2. Der Staatsbeitrag vermindert sich um allfällige Beiträge Dritter (z.B. der Stadt Zürich).
3. Der Staatsbeitrag erhöht oder ermässigt sich entsprechend der Bauverteuerung oder -verbilligung zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Annahme der Initiative durch die Stimmberechtigten) und der Bauausführung.
4. Der Regierungsrat regelt in einem Vertrag mit den Schweizerischen Bundesbahnen die Modalitäten der Beitragsleistung und die Mitbestimmungsrechte des Kantons bei der Projektierung, der Bauausführung und beim Betrieb.
5. Dieser Beschluss unterliegt der Volksabstimmung.
6. Veröffentlichung im Amtsblatt und in der Gesetzessammlung.
7. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Begründung:

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wollen zur Entlastung des Zürcher Hauptbahnhofes im Bereich zwischen der Sihlpost und des Zentralstellwerkes, parallel zur Lagerstrasse im Stadtkreis 4, einen

neuen, viergleisigen Bahnhof für die S-Bahn-Linien S1, S2, S8 (linkes Seeufer) und S14 (Zürcher Oberland-Wallisellen) bauen. Die Kosten werden auf 30 Millionen Franken geschätzt. Diese würden durch die SBB getragen.

Die Lage dieses sog. Flügelbahnhofes ist extrem ungünstig, sowohl in Bezug auf die Umsteigewege zwischen den S-Bahn-Linien untereinander als auch zwischen den S-Bahn-Linien und den Fernzügen. In die Innenstadt müssen ebenfalls lange Wege zurückgelegt werden. Der Zugang zur nahen Lagerstrasse ist durch die Sihlpost grösstenteils versperrt. Anschlüsse an die städtischen Verkehrsbetriebe (Tram und Bus der VBZ) fehlen gänzlich.

Die Distanz zwischen dem westlichen Perronende beim Zentralstellwerk bis zum «Treffpunkt» in der Bahnhofhalle und zur VBZ-Tramhaltestelle Bahnhofplatz beträgt über 650 Meter. Zur Tramhaltestelle Bahnhofquai wären mehr als 850 Meter zurückzulegen. Dies entspricht der Distanz vom Bahnhofplatz bis zum Paradeplatz!

Dass es den Planern bei diesen Fussgängerdistanzen nicht wohl ist, zeigt die vage Andeutung, es werde gleichzeitig mit dem Flügelbahnhof vielleicht ein langes Rollband erstellt. Wie und wo und mit welchem Kostenaufwand weiss jedoch noch niemand so genau.

Der Anschluss des weit vom eigentlichen Hauptbahnhof abgelegenen Flügelbahnhofes an die VBZ ist unausweichlich. Eine neue Tramlinie, allenfalls eine neue Buslinie, via Postbrücke-Kasernenstrasse über die Lagerstrasse zur Langstrasse müsste gebaut werden. Die immensen Kosten hätte die öffentliche Hand (Stadt und Kanton gemeinsam) zu tragen. Auf die Öffentlichkeit würden also noch hohe Investitionskosten zukommen.

Eine kundenfreundlichere Alternative zum geplanten Flügelbahnhof mit der Option eines späteren Durchgangsbahnhofes könnte nur in einem unterirdischen Pendant zum Bahnhof Museumstrasse neben dem zweigleisigen Kopfbahnhof der Sihltal–Zürich–Uetliberg-Bahn (SZU) bestehen. Die technische Machbarkeit ist unbestritten, doch wurde aus Spargründen diese Möglichkeit nicht näher untersucht, weiss die Neue Zürcher Zeitung in ihrer Ausgabe vom 10. November 1997 zu berichten. Gerade aber diese Alternative sollte projektiert und verwirklicht werden.

Dass die Kosten eines solchen unterirdischen Bahnhofes mehrere Hundert Millionen Franken betragen sollen, ist eine reine Schutzbehauptung der SBB. Die Aussagen entspringen nicht einer seriösen Abklärung. Die

Endkosten des Bahnhofes Museumstrasse lagen bei 170 Millionen Franken, plus ca. 5 Millionen Franken für die westliche Rampe (Quelle: «Projektierung und Bau der Zürcher S-Bahn», Prof. Robert Fechtig und alt SBB-Oberingenieur Max Glättli; Stäubli Verlag Zürich, 1990).

Da die Baupreise seither massiv gesunken sind, die Probleme unter dem Bahnhofgebäude, resp. unter der Haupthalle etwas komplizierter ausfallen könnten als unter der Museumstrasse, sind geschätzte Kosten von 200 Millionen Franken für einen neuen viergleisigen Bahnhof gemäss Alternative nicht unrealistisch.

Der oberirdische Flügelbahnhof hat keine Zukunftsperspektiven, ein Weiterausbau zu einem Durchgangsbahnhof für rationelleren Betrieb ist mit dieser Billigstvariante der SBB, die alle Folgekosten Stadt und Kanton abwälzt, nicht möglich. Zieht man die hohen Investitionskosten von Stadt und Kanton für den Anschluss des geplanten oberirdischen Flügelbahnhofes an die VBZ sowie die Zufahrts- und Umsteigeeinrichtungen für VBZ, Taxi und Privatverkehr in der Lagerstrasse in Betracht, sind die Mehrkosten für einen unterirdischen Bahnhof mit Anschluss an die bestehenden Strukturen des Hauptbahnhofes mehr als nur gerechtfertigt.

Eine Beteiligung des Kantons im Umfang von ca. 170 Millionen Franken ist deshalb angemessen. Die finanziellen Mittel müssten vorhanden sein, besteht doch seit 1990 der Verkehrsfonds (Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs), in welchen der Kantonsrat gemäss § 30 des «Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr» vom 6. März 1988 alljährlich Einlagen von 70 Millionen Franken tätigen muss. Mit den Mitteln dieses Fonds wurde bis heute auch die S-Bahn-Zürich finanziert.

Angesichts der Dringlichkeit des Geschäftes bitten wir Sie, diese Einzelinitiative zur vorläufigen Unterstützung auf die nächstmögliche Traktandenliste zu setzen.

Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen): Die FDP-Fraktion wird diese Einzelinitiative selbstverständlich nicht unterstützen, auch wenn zugegebenermassen die heute diskutierte Lösung mit dem sogenannten Flügelbahnhof beachtliche Mängel aufweist und nicht sehr glücklich ist. Der Ausweg des Initianten, einfach 170 Millionen Franken aus dem Verkehrsfonds bereitzustellen – er nimmt an, diese Summe liege gewissermassen bereit –, ist selbstverständlich ebenfalls keine taugliche Lösung. Wo kämen wir hin, wenn der Kanton Zürich jedesmal, wenn

eine nicht wirksame Lösung vorliegt, in die Bresche springt und sagt, wir machen eine bessere Lösung und finanzieren sie gleichzeitig?

Es gibt aber immerhin noch kleine Hoffnungen für eine bessere Lösung. Einmal ist es eine Tatsache, dass Alternativen diskutiert werden. Wenn Sie die Zeitung gelesen haben, haben Sie festgestellt, dass Alternativen mit nur zwei Gleisen geprüft werden; das gäbe neue Möglichkeiten, damit der Flügelbahnhof nicht dermassen zurückgestaffelt wäre. Neu ist die Idee, dass man in eine Hochebene gehen könnte und damit näher zum eigentlichen Verkehrsknoten Bahnhof gelangen könnte. Es gibt auch noch die Hoffnung in unsere Nationalräte, die dieses Thema ebenfalls aufgenommen haben. Ich denke insbesondere an den Vorstoss von Nationalrat Roland Wiederkehr. Er bittet den Bundesrat, zu prüfen, ob unter Umständen die Generaldirektion zu bewegen wäre, nicht doch einen unterirdischen Bahnhof zu realisieren. Er meint in seiner Begründung, dass ein freundschaftlicher Rat des Bundesrates zuhanden der Generaldirektion unter Umständen entsprechende Früchte tragen könnte. Sie sehen, es ist noch nicht alles verloren.

Bitte unterstützen Sie diese Vorlage nicht, weil die – nicht vorhandenen – 170 Millionen ja auch noch für die Stadtbahn Zürich-Nord reserviert sind, die in diesem Zusammenhang natürlich auch eine grosse Bedeutung hat. Nicht vorhandenes Geld kann tatsächlich nicht ausgegeben werden – das müssen wir lernen.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich): Zuerst möchte ich mich bei Hans Bossard für die ausgezeichnete publizistische Begleitung in der NZZ bedanken. Ohne die differenzierten Informationen in der NZZ würde die SBB noch immer hinter verschlossener Tür im stillen Kämmerlein vor sich hin planen, und planen und planen – der Flügelbahnhof würde nie zu einer Res publica im medialen Bereich werden. Erst dank der vorliegenden Einzelinitiative von Max Künzig ist es überhaupt möglich, im Rat über dieses Bahnprojekt zu reden. Genau hier möchte ich anknüpfen. Ich bin der Meinung, dass dieses Projekt noch einiges zu reden geben wird und verstehe daher diese EI als Planungsstop gegenüber den SBB – und nur als das. Die einzelnen Punkte möchte ich darum gar nicht weiter erwähnen.

Dieser Planungsstop schafft ein Zeitfenster, das ermöglicht, eine Projektevaluation durchzuführen, bei der auch die Kriterien Bedarf, Standort, Kapazität, Kosten–Nutzen und so weiter Anwendung finden. Es soll eine Evaluation sein, bei der die Bedürfnisse der Benutzer und

Benützerinnen dieses Bahnhofs im Vordergrund stehen, ein Projekt schlussendlich, das eine Aufwertung des öffentlichen Verkehrs bringt und sicherlich keine Nachteile für die Passagiere. In der Einzelinitiative sowie in den Artikeln von Hans Bosshard konnten Sie sehr detailliert nachlesen, dass das Projekt Flügelbahnhof diesbezüglich in keiner Art und Weise zu genügen vermag. Erst mit der Unterstützung dieser Einzelinitiative wird auch der Regierungsrat offiziell zu einem Bericht eingeladen und der allfällige Ausbau des Zürcher Hauptbahnhofs wird im Kantonsrat zu einem inhaltlichen Traktandum – das ist dringend nötig. Zur Erinnerung: Auch für die Realisierung des Projekts zur Verlängerung der SZU in den Hauptbahnhof, heute äusserst beliebt und gut frequentiert, brauchte es seinerzeit eine Einzelinitiative aus Adliswil. Ab und zu braucht es einen Anstoss von aussen, eine vorläufige Unterstützung hier im Rat und eine breite Diskussion mit allen Beteiligten, um zu einer besseren Lösung zu kommen – auch bei den SBB. In diesem Sinn möchte ich Ihnen die Unterstützung empfehlen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Der Flügelbahnhof ist ein Projekt, das sich am besten wieder in Luft auflösen sollte. Man muss sich wirklich die Frage stellen, was für Leute eigentlich bei den SBB planen, wenn sie ständig wieder mit neuen Forderungen kommen und uns weismachen wollen, es reiche nun doch wieder nicht mehr. Das ist ganz sicher als erstes negatives Element zu nennen. Auf der anderen Seite möchte ich doch den Bemerkungen entgegentreten, es sei quasi in Geheimdiplomatie von einem Flügelbahnhof gesprochen worden. Dies stimmt nicht; in der Broschüre «150 Jahre SBB» wird davon berichtet. Wir vom linken Zürichseeufer wissen, dass ein sogenannt provisorischer Flügelbahnhof ab 1999 gebaut werden soll; das Wort «provisorisch» möchte ich ganz klar betonen. In diesem Sinn ist die Idee dieses Flügelbahnhofs nicht absolut neu.

Man könnte – und ich lege die Betonung wirklich auf «könnte» – mit einem Flügelbahnhof vom linken Seeufer aus leben, weil der grösste Teil der Leute in Zürich-Enge aussteigt und so schneller beispielsweise zum Kantonsspital gelangt als via Hauptbahnhof. Auch die Umsteigeverbindungen zu den Schnellzügen und zu den Fernzügen sind einigermaßen machbar. Für mich und den Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich, welchen zu präsidieren ich die Ehre habe, kommt ein Flügelbahnhof nur dann in Frage, wenn die SBB ohne Wenn und Aber Einrichtungen realisieren, damit die Leute vom

Flügelbahnhof rasch in die Querhalle kommen. Wenn das einige Millionen kostet, dann soll niemand anders als die SBB diese bezahlen. Wir sind wirklich nicht dazu da, den Quatsch, den die sogenannten SBB-Planer angerichtet haben, auszufressen.

Soll man stattdessen eine unterirdische Abstellanlage mit vier Geleisen für 170 Millionen Franken bauen? Auch dies ist nicht machbar. Wir wollen doch nicht im wahrsten Sinne des Wortes 170 Millionen Franken «verlochen», damit die Züge dort unten versorgt werden. Wir wollen dieses Geld doch dafür einsetzen, dass der öffentliche Verkehr gut ausgebaut werden kann, beispielsweise zehnmal lieber für eine Doppelspur im Weinland als für einen unterirdischen Flügelbahnhof.

Aus diesem Grund werden wir den Flügelbahnhof als Ganzes ablehnen und die SBB in aller Form auffordern, nach Mitteln und Wegen zu suchen, mit diesen 16 Geleisen ohne Flügelbahnhof auszukommen. Jeder private Unternehmer würde sich nach der Decke strecken; ich erwarte von den Verantwortlichen der SBB, dass sie das ebenfalls tun und dafür sorgen, dass es wenn immer möglich ohne Flügelbahnhof geht.

Bitte unterstützen Sie deshalb diese Einzelinitiative nicht.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Es trifft zu, dass der sogenannte Flügelbahnhof für die linksufrigen S-Bahnlinien S1, S2, S8 und S14 alles andere als ideal ist. Für die meisten Fahrgäste bedeutet dieser zurückverlegte Bahnhof zunächst ein deutlicher Attraktivitätsverlust. Die Umsteigewege zu den anderen S-Bahnlinien und vor allem zum Bahnhofplatz werden länger. Eigentlich sind sich alle einig. Die Behördendelegation für den SBB-Knoten Zürich, der ZVV, die Stadt Zürich und selbst die SBB bewertet mittlerweile diesen Flügelbahnhof als Übergangslösung. So jedenfalls steht es deutlich in der Antwort auf die Anfrage vom 22. September 1997 von Ruedi Aeschbacher. Obwohl, oder gerade weil man den Flügelbahnhof als Übergangslösung zu betrachten hat, wird die SP-Fraktion diese Einzelinitiative nicht vorläufig unterstützen. Zwei Gründe:

Erstens: Der Flügelbahnhof ist integrierter Teil des nationalen Bahnkonzepts 2000.

Zweitens: Die erste Etappe der Bahn 2000 muss zwingend im Jahr 2005 realisiert sein.

Zum ersten Grund: Der Flügelbahnhof, auch wenn er mittlerweile als neuer S-Bahnhof bezeichnet wird, ist integrierter Teil des nationalen Bahnkonzepts 2000 und auch der Neat-Zufahrten. Er ist die

Voraussetzung dafür, dass der Knoten Zürich im Jahr 2005 seine Funktion erfüllen kann. Ganz klar fällt darum die Finanzierung dieses Bauwerks in die Kompetenz des Bundes. Es kann doch nicht Aufgabe des Kantons sein, mittels Staatsbeiträgen ein Projekt des nationalen Bahnkonzepts zu finanzieren. Der Verkehrsfonds kann hierfür jedenfalls nicht verwendet werden. Die Initianten scheinen dies zu verkennen oder wollen es nicht wahrhaben. Die Vorstellung, das Zürcher Volk könnte der Bahn 170 Millionen Franken in Form von Staatsbeiträgen für eine Sache des Bundes schenken wollen, ist einigermaßen realitätsfremd. 170 Millionen Franken sind exakt so viel, wie der Kanton benötigen würde und eigentlich sollte, um der Pflicht nachzukommen, die Prämienverbilligungen gemäss Krankenversicherungsgesetz hundertprozentig auszuschöpfen. Für die SP ist es ganz klar, wo die Prioritäten für die Verwendung dieser 170 Millionen Franken liegen.

Zum zweiten Grund: Die erste Etappe der Bahn 2000 muss im Jahr 2005 fertig sein – endlich. Hierfür ist dieser Flügelbahnhof halt eine Voraussetzung, dass dies auch möglich ist. Der 30-Minuten-Takt auf allen nationalen IC-Linien, die nach Zürich kommen, mehr Verbindungen an das Hochgeschwindigkeitsnetz von TGV und ICE benötigen kurzfristig, das heisst bis zum Jahr 2005, vier Geleise mehr in der Halle – manche sagen, zwei würden auch genügen; dazu will ich mich jetzt nicht äussern. In dieser kurzen Zeit ist es einfach nur möglich, diese Geleise auf dem Gelände der SBB hinter der Postbrücke zu bekommen. Diese Situation ist ungünstig. Die Behördendelegation für den Knoten Zürich verlangt deshalb von der SBB flankierende Massnahmen, wie das in Pressemitteilungen bekanntgegeben und auch an öffentlichen Veranstaltungen beim Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs klar dargelegt worden ist. Auch in der Antwort auf die Anfrage von Ruedi Aeschbacher kann man das nachlesen.

Diese Initiative verlangt als Alternative zum Flügelbahnhof einen Tiefbahnhof; dieser braucht mehr als nur sieben Jahre zur Verwirklichung, wahrscheinlich mindestens 15 oder sogar 20 Jahre. Damit torpediert diese EI ganz klar das Konzept Bahn 2000. Wir wollen die Bahn 2000 im Jahr 2005. Was ist also zu tun, um das kurzfristig Notwendige zu realisieren und trotzdem weiterhin eine längerfristige und sinnvolle Gesamtlösung sowohl für den nationalen als auch regionalen Verkehr zu verfolgen? Es braucht eine Doppelstrategie.

Erstens: Die vier oder auch nur drei Geleise des Flügelbahnhofs und die flankierenden Massnahmen sind bis zum Jahr 2005 auszuführen.

Zweitens: Planungs- und Projektierungsarbeiten für eine längerfristige, umfassende Lösung sind sofort stufenweise an die Hand zu nehmen und zwar so, wie die Volkswirtschaftsdirektion auf Beschluss der Behördendelegation beauftragt worden ist. Auch das können Sie in der Antwort auf die Anfrage Aeschbacher nachlesen. Die Forderung ist hierbei, gestuft vorzugehen. Mit Priorität ist ein gangbarer Weg für ein Näherücken des S-Bahnhofs an den Bahnhofplatz zu entwickeln. Damit sollen ideale Bedingungen für den S-Bahnhof geschaffen werden. Eine mögliche Lösung kann durchaus in diese Richtung gehen, wie sie in einer Tageszeitung skizziert worden ist, nämlich als Fortführung des Flügelbahnhofs über die Sihl hinaus. Die Kosten dafür sollen möglichst in die Finanzierung der zweiten Etappe der Bahn 2000 einbezogen werden.

Die SP-Fraktion bleibt nicht bei der Negation stehen. Sie hat ein Postulat eingereicht, mit dem die Regierung aufgefordert wird – und eigentlich verpflichtet werden soll –, diesen Planungsprozess sofort einzuleiten.

Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich): Ich kann es kurz machen. Peter Stirnemann hat die Ideen, wie ich sie auch darlegen wollte, bereits erklärt. Der Initiant verlangt 170 Millionen Franken. Für mich ist das aus finanziellen Gründen nicht tragbar. Ausserdem denke ich, dass dieses Projekt mehr kosten würde. Es sprechen auch Umweltgründe dagegen, weil wir nochmals einen Grundwasserstrom durchschneiden müssten. Das Image des Bahnhofs würde durch diese unterirdische Baustelle leiden. Man hat mit Freude zur Kenntnis nehmen dürfen, dass der Bahnhof zum 150-jährigen Jubiläum endlich wieder baustellenfrei wurde und jetzt soll schon wieder eine Baustelle entstehen.

Wenn wir jetzt schnell einen Flügelbahnhof realisieren wollen, müssen wir das anders machen und nicht mit der vorgeschlagenen Methode. Die Überlegungen, die sich Peter Stirnemann gemacht hat, haben wir uns auch gemacht. Wir sind ebenfalls der Meinung, dass der Flügelbahnhof näher zum Hauptbahnhof kommen muss. Wir sind auch überzeugt davon, dass nicht vier Geleise nötig sind, zwei genügen. Wenn Sie die Zahlen anschauen, dann sehen Sie, dass vor 1989 gegen 1200 Züge auf 16 Geleisen im Bahnhof angekommen sind. Für das Jahr 2005 sind lediglich 1100 Ankünfte prognostiziert. Hinzu kommt, dass mit neuen Überwerfungen und Gleisentflechtungen eine Bautätigkeit im

Vorbahnhof in Gang ist, die die Effizienz des Hauptbahnhofs zusätzlich steigert.

Wir haben zusammen mit der FDP ebenfalls ein Postulat eingereicht und schlagen darin als Alternative zum Flügelbahnhof vor, die ganzen Geleise zweigeleisig via Postbrücke, die entweder neu gebaut oder verstärkt werden soll, näher zum Hauptbahnhof zu führen. Dies soll mit einem Verpflichtungskredit getan werden. Wenn man dieses Anliegen prüft, wird es nicht teurer kommen als die heute voranschlagten 30 Millionen Franken für die vier Geleise der SBB, davon bin ich überzeugt. Im übrigen kann auf der Postbrücke auf die Fahrspur, die von der Kasernenstrasse in die Gessnerallee führt, durchaus verzichtet werden, so dass auch da der Freiraum der Sihl nicht zusätzlich eingeschränkt werden muss.

Ich bitte Sie dringend, diese Einzelinitiative nicht vorläufig zu unterstützen.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Wie ich das bis jetzt mitbekommen habe, möchte niemand diesen Flügelbahnhof. Vor etwa zwei Wochen fand im Gemeinderat Zürich eine intensive Diskussion statt; auch dort haben sich alle Parteien und der Stadtrat gegen diesen Flügelbahnhof ausgesprochen. Ich denke, dass man sich auch hier drin einig ist, dass dies ein relativ fragwürdiges Projekt ist, das uns die SBB da unterjubeln will. Es ist ein weiteres Beispiel dafür, wie man den öffentlichen Verkehr, insbesondere das S-Bahnsystem, zerstören kann. Es geht um diese unsinnig langen Umsteigewege, die dann vorhanden sein werden. Sieben bis zehn Minuten werden die Leute im Extremfall dann brauchen, bis sie endlich umgestiegen sind, wenn sie auf die andere Seeseite gehen oder das Tram benützen wollen. Das ist wirklich kundenunfreundlich. Ausserdem soll es sich um ein Provisorium handeln, eine Übergangslösung, wie der Regierungsrat in der Antwort auf die Anfrage von Ruedi Aeschbacher geschrieben hat. Dieses Provisorium soll sage und schreibe 50 Millionen Franken kosten; da sind der Landerwerb und die flankierenden Massnahmen noch nicht dabei. Ich kann nur sagen, dass das nicht akzeptabel ist. Im Gegenteil: Für mich ist es ein Skandal, wenn man auf der einen Seite immer von Sparen redet und auf der anderen Seite ein derart unsinniges Projekt hinstellen will, das 50 Millionen Franken kosten soll.

Wenn das Bedürfnis für mehr Geleise tatsächlich gegeben ist – und die SBB scheinen ja bis heute immer noch zu behaupten, dass dieses

Bedürfnis besteht –, muss sich der Kanton Zürich darum bemühen, dass eine sinnvolle und taugliche Lösung realisiert wird. Ich möchte Peter Stirnemann daran erinnern, dass die S-Bahn nur so gut herausgekommen ist, weil das Zürcher Volk bereit war, rund eine Milliarde Franken zu investieren. Man hätte auch damals sagen können, das sei Bundessache und würde uns nichts angehen. Zum Glück hat man das damals nicht gesagt, sondern hat die Wichtigkeit dieses Systems erkannt. Mit all diesen Investitionen, auch mit dieser Gleiserweiterung – oder Nichterweiterung – ist es dasselbe.

Peter Niederhauser bedauert die finanzielle Situation. Ich habe aber bis jetzt noch nie gesehen, dass Sie sich bei der Budgetdebatte für die Aufstockung des Verkehrsfonds eingesetzt hätten. Im Gesetz sind dafür 70 Millionen Franken vorgeschrieben. Sie da drüben haben den Verkehrsfonds seit Jahren ausgehungert, und jetzt haben wir tatsächlich nicht mehr so viel Geld darin. Wir stecken unsere Forderungen deswegen aber nicht zurück, denn wir sind nicht daran schuld, dass da kein Geld vorhanden ist. Nun muss man dieses Geld halt auftreiben. Wenn der politische Wille vorhanden ist, werden wir dieses Geld sicher finden.

Die Situation ist verwirrend, nachdem in einem Artikel in der NZZ vom Samstag dargestellt worden ist, dass eine Gleiserweiterung nicht unbedingt nötig ist. Braucht es nun mehr Geleise oder nicht? Es ist ziemlich schwierig, diese Frage jetzt so klar zu beantworten. Darum meine ich, dass der Kanton die Federführung übernehmen sollte, weil es unsere Bevölkerung betrifft, wenn eine ungeschickte Lösung realisiert wird. Ich weiss im Moment keinen anderen Weg, um das möglichst schnell in die Finger zu bekommen, als diese Einzelinitiative vorläufig zu unterstützen, damit die Kommission dann auch andere Projekte prüfen kann. Falls wir die 60 Stimmen zusammenbekommen sollten – das ist zu dieser späten Stunde zwar schwierig –, beantrage ich Ihnen, diese Einzelinitiative einer unabhängigen, unvoreingenommenen 15er-Kommission zu übertragen. Wir haben einige Personen aus der Verkehrskommission gehört; sie sind nicht bereit, hier eine Vorreiterrolle zu übernehmen. Mein Antrag ist darum gerechtfertigt.

Ich möchte ausserdem darauf hinweisen, dass eine Zweidrittelsmehrheit fällig wäre, wenn wir diese 60 Stimmen zusammenbekommen würden. Ich denke, das ist eigentlich gar nicht der Sinn einer Einzelinitiative, das hängt mit unserer Disziplin zusammen, die wir an solchen Montagen an den Tag zu legen pflegen. Das Ratspräsidium weiss ja in etwa, wie die Stimmungen und Präsenzen an einem solchen Montag sind. Ich würde es sehr begrüssen, wenn Parlamentarische Initiativen

und Einzelinitiativen, die ja 60 Stimmen brauchen und bei denen auch eine Minderheit zum Zuge kommen sollte, nicht in diese Eckzeiten verlegt würden. Das wäre sehr nett.

Ratspräsident Roland Brunner: Zu Ihrer Bemerkung, Frau Kugler: Das Ratspräsidium hat das Problem, dass es die Ratssitzungen nicht immer um vier Uhr beenden kann. Irgend jemand hat dann jeweils das Pech, dass er oder sie der oder die letzte ist. Heute waren es leider Sie; ich kann das auch nicht ändern.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 13 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse

- **Steuerbefreiung des sozialen Existenzminimums**
Motion *Willy Spieler (SP, Küsnacht)*, *Esther Holm (Grüne, Horgen)* und *Thomas Müller (EVP, Stäfa)*
- **Einführen eines Artikels über die Berufsbildung in der Verfassung des Kantons Zürich**
Motion *Anton Schaller (LdU, Zürich)*, *Willy Haderer (SVP, Unterengstringen)* und *Hans-Jacob Heitz (FDP, Winterthur)*
- **Beitragszahlungen an nicht-staatliche Krankenhäuser**
Motion *Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon)* und *Regula Thalmann-Meyer (FDP, Uster)*
- **Zulassung und bedarfsgerechte Versorgungsaufträge an Krankenhäusern, insbesondere Universitätsspital**
Motion *Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon)* und *Klara Reber (FDP, Winterthur)*

- **Konzipierung und Planung der endgültigen Lage des neuen S-Bahnhofs Zürich der Linien S1, S2, S8 und S14**
Postulat *Peter Stirnemann (SP, Zürich), Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil)* und *Josef Vogel (SP, Zürich)*
- **Ausbildungsgang für Ärztinnen und Ärzte**
Postulat *Werner Hegetschweiler (FDP, Langnau a. A.)* und *Franziska Troesch-Schnyder (FDP, Zollikon)*
- **Führungsstruktur des Universitätsspitals**
Postulat *Franziska Frey-Wettstein (FDP, Zürich)* und *Dorothee Fierz (FDP, Egg)*
- **Flügelbahnhof**
Postulat *Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich)* und *Andreas Honegger (FDP, Zollikon)*
- **Verbindlicherklärung der SKOS-Richtlinien**
Anfrage *Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon)*

Schluss der Sitzung: 17.30 Uhr

Zürich, den 2. Februar 1998

Die Protokollführerin:
Esther Scalvinoni-Kobe

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 12. März 1998 genehmigt.