


215. Sitzung, Montag, 22. März 1999, 14.30 Uhr

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

 – Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 16134*
5. Bahntransport für Luftfrachtersatzverkehr (LEV)

 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16. September 1998 zur Motion KR-Nr. 176/1994 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 3. Dezember 1998, **3669** *Seite 16134*
6. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

 Antrag des Regierungsrates vom 9. Dezember 1998 und geänderter Antrag der Verkehrskommission vom 4. Februar 1999, **3683 a** *Seite 16142*
7. Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 1999/2001

 Antrag des Regierungsrates vom 9. Dezember 1998 und geänderter Antrag der Verkehrskommission vom 4. Februar 1999, **3684 a** *Seite 16142*

Verschiedenes

- Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse ... Seite 16188
- Rückzüge
 - *Rückzug der Motion KR-Nr. 122/1998 Seite 16190*
 - *Rückzug der Interpellation KR-Nr. 68/1999... Seite 16190*

Geschäftsordnung

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Die Geschäfte 6 und 7 werden gemeinsam beraten. Es wird jedoch getrennt darüber abgestimmt.

1. Mitteilungen

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission zur Beratung der PI Lucius Dürri, KR-Nr. 247/1999 und EI Sabine Buchmann:

- **A. Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz**
Antrag des Regierungsrates, 3407

5. Bahntransport für Luftfrachtersatzverkehr (LEV)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16. September 1998 zur Motion KR-Nr. 176/1994 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 3. Dezember 1998, **3669**

Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon), Präsident der Verkehrskommission: Der Regierungsrat erstattet Bericht auf die an ihn überwiesene Motion von Peter Stirnemann und Ruedi Keller und beantragt, die Motion als erledigt abzuschreiben. Die Verkehrskommission schliesst sich diesem Antrag mehrheitlich an. Die Motionäre verlangen, dass der Regierungsrat im Raum Zürich-Nord eine Anlage plant und eine entsprechende Kreditvorlage ausarbeitet, welche es erlaubt, den Luftfrachtersatzverkehr auf die Bahn zu verlagern und die mit einer allgemeinen Anlage für den Güterverkehr im Raum Zürich-Nord zu kombinieren sei.

In der heutigen Marktsituation muss der Luftfrachtverkehr rasch, häufig und kostengünstig abgewickelt werden können. Bis anhin wurde er vorwiegend auf der Strasse abgewickelt, da die Bahn wettbewerbsmässig nicht bestehen konnte. Die Bahn beansprucht generell lange Transportzeiten, ist zeitlich wenig flexibel und zu teuer. In den strategischen Planungen der Fluggesellschaften ist langfristig vorgesehen, dass sowohl der Personen- wie der Güterverkehr auf kurze Distanzen anderen Verkehrsträgern überlassen wird, während sich die Fluggesellschaften für den Lufttransport auf Mittel- und Langstrecken konzentrieren wollen. Der Luftfrachtersatzverkehr hat in den letzten 20 Jahren stark zugenommen, er hat sich verzehnfacht. Trotzdem bewegt er sich immer noch in einer bescheidenen Grössenordnung. Die grössten Ersatztransporte werden heute einerseits zwischen den Flughäfen Zürich und Mailand und andererseits zwischen Zürich und Frankfurt abgewickelt. Das sind je etwa 25 Tonnen pro Jahr.

Der Regierungsrat hat zusammen mit den SBB, der Deutschen Bahn und Lufthansa ein Projekt näher geprüft, welches den Einsatz eines speziellen Güterschnellzuges zwischen Kloten und Frankfurt zum Thema hatte, der so genannte «Cargo-Sprinter». Dieser Spezialzug hätte Güter zwischen den beiden Flughäfen schnell und häufig transportiert. Eine kompetitive Realisierung wäre aber nur mit erheblichen Subventionen des Kantons möglich gewesen. Dies hätte einmalige Investitionen von etwa 450'000 Franken und jährlich wiederkehrende Betriebsbeiträge von 200'000 Franken bedeutet. Als Standort für den Güterterminal auf dem Flughafen wurde nach umfassender Evaluation der Standort Rüm- lang/Eich gefunden und zwischenzeitlich im kantonalen Richtplan festgesetzt. Nach umfangreichen Abklärungen verzichteten die Beteiligten auf den Einsatz des «Cargo-Sprinters», da vorderhand ein wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich wäre, selbst mit den erwähnten Subventionen nicht.

Der Regierungsrat stellt sich auf den Standpunkt, dass er damit die Motion erfüllt habe, da sich bei der heutigen Marktsituation resp. beim kürzeren Spiess für die Bahn eine Investition in eine Bahngüteranlage erübrige. Falls die für die Luftfrachtersatzvornahme primär Interessierten, also die SBB, die SAir Logistic und andere, später den Bahntransport konkret in Betracht ziehen würden, weil beispielsweise höhere Volumina transportiert werden können oder weil neue schnelle Bahnproduktionsformen zur Verfügung stehen, kann der Kanton einen Güterterminal am bereits festgesetzten Standort relativ rasch realisieren.

Der Regierungsrat wird seine Güterverkehrspolitik neu formulieren, und er hat einen entsprechenden Rahmenkredit gesprochen. Die

Verkehrskommission hätte es natürlich bevorzugt, die Beratung auszusetzen, bis die Zielrichtung der neuen Güterverkehrspolitik erkennbar ist. Die formelle Situation lässt dies aber leider nicht zu. Diese Vorlage hätte bis am 24. Oktober 1997 beraten sein sollen; die Frist wurde dann um ein Jahr verlängert. Deshalb muss der Kantonsrat jetzt über die Motion Beschluss fassen. Das schliesst aber nicht aus, dass der Kantonsrat später, wenn die neue Güterverkehrspolitik bekannt ist, das Thema LEV wieder aufnimmt.

In dieser Zwangssituation beschloss die Verkehrskommission mehrheitlich, Ihnen zu beantragen, die Motion gemäss dem Antrag des Regierungsrates als erledigt abzuschreiben. Eine Minderheit möchte den Planungsauftrag mit dem Kreditantrag aufrecht erhalten. Die Mehrheit erachtet es zwar als durchaus erstrebenswert, den Luftfrachtersatzverkehr von der Strasse auf die Bahn zu verlagern, und sieht auch in der Annahme der LSVA einen Anreiz in die richtige Richtung. Doch sie ist vor allem der Meinung, dass sich die Öffentlichkeit der Markt- und Wettbewerbssituation zu stellen und diese zu akzeptieren habe.

Ich darf Ihnen mitteilen, dass die Fraktionen der FDP und SVP sich dem Antrag der Mehrheit anschliessen werden.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Die SP-Fraktion lehnt die Abschreibung dieser Motion, wie es die Regierung und die Kommissionsmehrheit beantragt, ab. Damit ist die SP-Fraktion implizit für die Erheblicherklärung der Motion, weil das mit der Motion angestrebte Ziel in keiner Weise erfüllt ist. Weder gibt es konkrete planerische Überlegungen mit einigermassen verbindlichen Kostenschätzungen für eine solche Güterumschlaganlage für den Luftfrachtersatzverkehr über die Bahn, noch sind Überlegungen zu einer möglichen Partnerschaft für die Realisierung einer solchen Anlage gemacht worden. Und Überlegungen zu einer finanziellen Beteiligung seitens des Kantons gibt es schon gar nicht. Nichts von alledem, was die Motion verlangt, ist erfüllt.

Worum geht es denn generell? – Luftfrachtersatzverkehr mit der Bahn, Leistungsabhängige Verkehrsabgabe, Lärmschutzprogramm, Luftreinhalteverordnung. Um all dies geht es im Gesamtzusammenhang. Es geht um die Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, gerade auch für den Luftfrachtersatzverkehr, welcher heute auf der Strasse abgewickelt wird. Damit geht es also um einen gewichtigen Beitrag zur termingerechten Erfüllung von Umweltqualitätsanforderungen, speziell im Bereich des Flughafens. Es geht um die Lebensqualität rund um den Flughafen, gerade auch im Hinblick auf den Umweltverträglichkeitsbericht zum Flughafen, welcher hier schon etliche

Male angesprochen wurde. Damit hat die Realisierung einer solchen Anlage eine besondere Bedeutung. Für solche Vorstösse und Projekte sollten wir eigentlich sensibilisiert sein.

Das Schweizer Volk hat mit beeindruckender Deutlichkeit klar gemacht, dass der Güterschwerverkehr von der Strasse weg und auf die Schiene gehört. Dieser Auftrag ist zu erfüllen. Alle Massnahmen, die geeignet und definiert sind, sind zu ergreifen und zwar sofort und laufend. Auch die Realisierung der Güterumschlaganlage in Rümlang/Eichhof für den Luftfrachtersatzverkehr mit der Bahn gehört dazu. Der Standort ist ausgewiesen. Ein anderer Standort wie z. B. Niederglatt, wie es im Bericht der Regierung vorgeschlagen wird, kommt nicht in Frage. Die Studie über einen Gleisanschluss der Frachtanlagen des Flughafens, welche 1993 im Auftrag des Regierungsrates erstellt worden ist, kam denn auch zum Schluss, dass eine kombinierte Anlage für den Luftfrachtersatzverkehr per Bahn mit einer Güterumschlaganlage besser sei als ein normaler Gleisanschluss der Frachtanlagen am Flughafen wie es vorher geplant war. Rümlang /Eichhof sei, gemäss dieser Studie, der geeignete Standort, weil die Kontainerbewegungen von der Bahn zu den Frachtanlagen innerhalb des Flughafens und auf den Strassen erfolgen könne. Somit würden die umliegenden Dörfer mit diesem Kontainerverkehr nicht zusätzlich belastet. Die Studie empfahl denn auch, eine Partnerschaft zu suchen für die Realisierung dieser Anlage. Dies hat dazu geführt, dass der Objektkredit für die Frachanlage damals reduziert worden ist, weil der Gleisanschluss gestrichen wurde. Dies wiederum war der Anlass zu dieser Motion, damit die Güteranlage und die Umschlaganlage für den Luftfrachtersatzverkehr erstellt werde. Dies galt es zu initiieren mit dieser Motion.

Diese Forderung besteht aus zwei Gründen nach wie vor:

1. Die Luftfahrtgesellschaften konzentrieren Fracht aus Rationalitätsgründen auf das Land, um Langdistanzflüge besser auszulasten. Sie organisieren Zubringerverkehr auf der Strasse, den so genannten Luftfrachtersatzverkehr zwischen Amsterdam, Frankfurt, Zürich und Mailand. Dies auf dem Lastwagen und zwar mit steigender Tendenz. Es sind heute 137 Tonnen pro Jahr und nicht 25 Tonnen, wie es der Präsident gesagt hat. Im Jahr 2010 werden es 321 Tonnen sein, das ist eine Steigerung von 260%, welche bedeutet, dass heute rund 3000 40-Töner pro Jahr über die Strassen donnern, 8000 im Jahr 2010. Umgerechnet bedeutet dies, dass alle zwölf Minuten ein 40-Töner durch die Dörfer braust, wenn man diese Anlage nicht baut. Wenn man den Luftfrachtersatzverkehr über die Strasse führen will, so ist dies, als würde man versuchen, den Teufel mit dem Beelzebub auszutreiben. Auf der einen Seite wird der Flugverkehr entlastet, dafür die Strasse erheblich mehr belastet. Aus diesem Grund soll dieser Verkehr in speziellen Luftfrachtkontainerzügen über die Schiene geführt werden. Dazu gibt es bereits geeignete Einheiten genannt «Cargo-Sprinter». Swissair, SBB, Lufthansa und die Deutsche Bahn arbeiten seit 1996 an einem LEV-Bahnprojekt zwischen Frankfurt am Main und Zürich. Für den Luftfrachtersatzverkehr mit der Bahn wird anderswo also gearbeitet. Nur der Regierungsrat blockiert, will abklemmen, abwarten, weil der LKW-Verkehr noch dominiere und noch zu wenig mit der Bahn transportiert werde. «Noch!»; aber dies ist doch der springende Punkt, es muss endlich etwas getan werden, damit die Bahn diese Transporte erledigen kann. Das Volk will dies auch, was es mit der LSVa bekräftigt hat. Wie soll denn etwas überhaupt zustande kommen, wenn die Anlagen dazu fehlen?
2. Mit einer provisorischen Anlage in Niederglatt arbeiten zu wollen, ist für die Bevölkerung in Ober- und Niederglatt und in Rümlang ja wohl eine Zumutung. Alle zwölf Minuten einen Schwertransporter durch diese Dörfer donnern zu lassen, widerspricht der Intention, wie sie mit der Annahme der LSVa zum Ausdruck gekommen ist, radikal. Jetzt muss mit dem Projekt begonnen werden, damit die Anlage im Jahr 2010 steht.

Mit der Abschreibung der Motion sind nicht einmal mehr die Mittel für die Ausarbeitung eines Vorprojekts für die Anlage in Rümlang/Eichhof vorhanden. Es kann also nicht einmal eine Vorlage ausgearbeitet werden. Bis ein Projekt dieser Art realisiert ist, dauert es erfahrungsgemäss etwa zehn Jahre. Daher müssen wir jetzt beginnen, sonst ist der LEV mit der Bahn endgültig abgefahren. Oder wollen Regierung und

Kommissionsmehrheit den LEV mit der Bahn etwa gar nicht? So wie sie mit dieser Motion verfahren, indem man sie abschreiben soll, begraben sie dieses Konzept, ehe es noch richtig ausgearbeitet ist.

Ich bitte Sie dringend, diese Motion nicht abzuschreiben, den Auftrag an die Regierung aufrecht zu erhalten und die Motion erheblich zu erklären.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Die Motion verlangt, dass der Regierungsrat zusammen mit weiteren Partnern eine mögliche Trägerschaft für ordentliche Planungsschritte für die Erstellung einer Güteranlage für Zürich-Nord und den Luftfrachtersatzverkehr einleitet und dem Kantonsrat eine entsprechende Kreditvorlage vorlegt.

Der Luftfrachtersatzverkehr bezeichnet den Transport von als Luftfracht deklarierten Gütern, welcher auf Camions erfolgt. Der Anteil des Luftfrachtersatzverkehrs an der gesamten Luftfracht beträgt etwa 30%. Es handelt sich dabei zum grössten Teil um Transitverkehr von und nach Zürich. Dieser Transitverkehr ist ökologisch und volkswirtschaftlich gesehen äusserst fragwürdig. Für den Transport per Bahn vermag der Luftfrachtersatzverkehr keinen herkömmlichen Ganzzug zu füllen. Dazu braucht es Synergiefracht oder neue Bahnproduktionsformen mit Kurzzügen. Nach den neuesten Nachfrageprognosen soll sich bis im Jahr 2010 der Frachtverkehr wie auch der Luftfrachtersatzverkehr mehr als verdoppeln. Der neue Umweltverträglichkeitsbericht für den Ausbau des Flughafens Zürich zeigt nun, dass mit dem prognostizierten Verkehr die Ziele im lufthygienischen Massnahmenplan für den Kanton Zürich absolut nicht erreicht werden können. Über einen Viertel der NO_x-Emissionen muss der Flughafen inklusive den Luftfrachtersatzverkehr verantworten können. So ist er in erheblichem Mass mitschuldig, dass die Emissionsziele ausgehebelt werden. Die Verlagerung des Luftfrachtersatzverkehrs von der Strasse auf die Schiene wird also noch dringender.

Im Richtplan ist der Standort für eine Güterumschlaganlage für Luftfrachtersatzverkehr und Synergiefracht im Gebiet Rümlang/Eich festgesetzt. Der Standort hat keine genauere Bezeichnung, um lokale Alternativen aus Gründen des Landschaftsschutzes prüfen zu können. Dies ist den Protokollen der Richtplandebatte zu entnehmen. Der ursprünglich vorgesehene Standort Eichhof hätte dazu geführt, dass der Grüngürtel, der das kantonale Schutzgebiet der Katzenseen mit dem Glattraum vernetzt, durchschnitten würde. Heute aber zielt man dahin, bestehende Gebiete wieder zu vernetzen bzw. bestehende Verbindungen zu erhalten. Im kürzlich den Gemeinden zur Vernehmlassung

unterbreiteten kantonalen Richtplan zum Bereich Landschaft wurde dieser Grüngürtel deshalb auch als Landschaftsschutz- bzw. Landschaftsaufwertungsgebiet bezeichnet. Da scheint es doch widersprüchlich, diese bestehende Verbindung zweier Schutzgebiete mit der Realisierung einer Güterumschlaganlage, welche vor allem Synergiefrachten dienen soll, zu unterbrechen.

Ich komme auf den Luftfrachtersatzverkehr zurück: Mit einer alternativen Bahnproduktionsform, dem «Cargo-Sprinter», einem Kurzzug, soll der Luftfrachtersatzverkehr unabhängig von Synergiefracht befördert werden können. Der Regierungsrat schreibt in seinem Bericht, dass das Projekt «Cargo-Sprinter» zwischen Zürich/Niederglatt und Frankfurt scheiterte, da der Preis des «Cargo-Sprinters» von der Strasse her laufend unterboten wurde. Ein Investitions- sowie ein Betriebsbeitrag in der Startphase konnten das Projekt nicht retten. Der Regierungsrat beantragt nun, die Motion abzuschreiben, da es jetzt Aufgabe der Bahnen sei, die entsprechenden Fortschritte zu erzielen, um sich auf dem Verkehrsmarkt behaupten zu können. So versucht sich der Regierungsrat auf sehr billige Art und Weise aus der Verantwortung zu stehlen. Ich muss ihn deshalb hier an seinen Auftrag im Massnahmenplan Lufthygiene erinnern, der verlangt, ein Konzept für die Verlagerung von Luftfrachtersatzverkehr auf die Schiene vorzubereiten.

Ich bin der Meinung, dass heute alles andere als ein Konzept vorliegt. Ein solches müsste dringend erarbeitet werden. Die Motion verlangt Planungsschritte und eine Kreditvorlage, um die kombinierte Güterumschlaganlage in Rümlang einzuleiten. Ich bin der Meinung, dass eine Kreditvorlage überflüssig ist, da die erforderlichen 12 Mio. Franken für den Flughafenanteil im Kredit für die 5. Bauetappe bereits bewilligt worden sind. Eine kombinierte Umschlaganlage, wie sie im Richtplan festgesetzt wurde, erscheint mir aus den vorhin erwähnten Anliegen des Naturschutzes äusserst problematisch. Neue Bahnproduktionsformen für den Luftfrachtersatzverkehr müssen dringend weiterverfolgt werden.

Um dem umweltpolitischen Anliegen, dem Auftrag, den Luftfrachtersatzverkehr auf die Schiene zu verlagern, Nachdruck verleihen zu können, beantrage ich Ihnen im Namen der Grünen Fraktion, die Motion nicht abzuschreiben.

Regierungsrat Ernst Homberger: Wir haben Ihnen in der Antwort ziemlich klar und deutlich geschrieben, weshalb das Projekt gescheitert ist. Wir wollen uns nicht aus der Verantwortung stehlen. Mit welchen Mitteln soll der Kanton hier eingreifen und allenfalls den Wettbewerb

verzerren, wenn dies von den Partnern, den Transporteuren gar nicht gewünscht wird? Vor dieser Situation stehen wir nämlich. Wir sind dabei, andere Lösungen zu suchen, um den Güterverkehr besser zu koordinieren. Dies könnte mit einem Gateway-Terminal irgendwo im Kanton – vorgesehen wäre eigentlich das Limmattal, es könnte aber auch das Furttal sein – realisiert werden, um dann auch mit der von uns gemachten Studie richtige und gute Lösungen zu finden.

In den Verhandlungen sowohl mit der Bundesbahn als auch mit der Deutschen Bahn und der Swissair Cargo bin ich mit Unterstützungen von dreimal 600'000 Franken pro Jahr an den Start für den Betrieb und 450'000 Franken an Investitionsbeiträgen, nebst dem, was wir für die Umschlaganlage – welche wir nicht umsetzen können – bereits in der Kreditvorlage haben, an Grenzen gestossen. Es liegt nun eindeutig bei den Bahnen, ein Güterverkehrskonzept vorzulegen, welches funktioniert und wettbewerbsfähig ist. Dann werden sich die Kunden auch dorthin bewegen, sonst aber sicher nicht.

Ich bitte Sie, diese Motion abzuschreiben.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 77 : 50 Stimmen, die Motion als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

Antrag des Regierungsrates vom 9. Dezember 1998 und geänderter Antrag der Verkehrskommission vom 4. Februar 1999, **3683a**

7. Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 1999/2001

Antrag des Regierungsrates vom 9. Dezember 1998 und geänderter Antrag der Verkehrskommission vom 4. Februar 1999, **3684a**

Eintreten

Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon), Präsident der Verkehrskommission: Die Kantonsverfassung hält fest, dass Kanton und Gemeinden den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu fördern haben. Auf Gesetzesstufe wird die Errichtung und der Betrieb des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) definiert und unter anderem festgelegt, dass der Kanton und die Gemeinden die Kostenunterdeckung je zur Hälfte zu übernehmen haben. Dem Kantonsrat sind als Kompetenzen zugewiesen, mindestens alle zwei Jahre die Kostenunterdeckung mittels eines Rahmenkredits festzulegen und mittels mittelfristigen Grundsätzen das Angebot und die Tarife zu steuern. Dies ist unsere Aufgabe. Auf Verordnungsstufe regelt der Regierungsrat die Grundsätze für das Angebot, das Fahrplanverfahren und den Kostenverteiler für die Gemeinden.

Der ZVV hat bekanntlich im Jahr 1990 den Betrieb aufgenommen. Anfangs benötigte der ZVV stetig steigende öffentliche Mittel und erreichte in den Jahren 1995/1996 ein Maximum an Mittelbedarf, nämlich 320 Mio. Franken an Kostenunterdeckung. In der Folge stabilisierte sich die Kostenunterdeckung und für die jetzt ablaufende Fahrplanperiode 1998/99 rechnet der ZVV, rund 300 Mio. Franken von Kanton und Gemeinden beanspruchen zu müssen. Die transportierten Fahrgäste konnten bei Betriebsaufnahme sofort um 12% gesteigert werden, in den nachfolgenden Jahren jedoch nur noch geringfügig und heute stagnieren sie. 1990 benützten 62% der Berufs- und Ausbildungspendler den öffentlichen Verkehr gegenüber nur 52% im Jahr 1980. Der Kostendeckungsgrad lag anfangs klar über 50% und konnte in den letzten Jahren knapp über 50% gehalten werden. Dies, obschon im Jahr 1996 das geänderte eidgenössische Eisenbahngesetz den Kantonen im Regionalverkehr wesentlich höhere Lasten aufbürdete. Für den ZVV bedeutete dies, dass er zusätzlich 97 Mio. Franken zu übernehmen hatte. Dies ist klar ein exogener Faktor. Aufgrund der vom Kantonsrat für die

Fahrplanperiode 1999/2001 – sie beginnt im Mai – verabschiedeten Grundsätze hat der Zürcher Verkehrsverbund das Leistungsangebot definiert, die Fahrpläne festgelegt, und der Regierungsrat legt uns nun für dieses Angebot die Finanzzahlen vor. Er ersucht damit um Bewilligung eines Rahmenkredits für die Periode 1999/2001 von 621,1 Mio. Franken. Im Rahmen dieses Kredits sind neue exogene Faktoren zu berücksichtigen. Der runde Tisch des Bundes sieht vor, dass der Kantonsanteil am Regionalverkehr nochmals erhöht wird. Das bedeutet, dass der ZVV ab Fahrplanperiode 2000/2001 jährliche Mehrkosten von 25 bis 30 Mio. Franken absorbieren muss.

Als neue Aufgabe wurde das «Promobil» eingeführt, d. h. es werden spezielle Vorrichtungen und Transporte für mobilitätsbehinderte Passagiere organisiert. Diese bringen jährliche Mehrkosten von 6 Mio. Franken. Es gibt aber auch eine Entlastung, indem der Bund Rückzahlungen leistet für die vom Kanton Zürich früher geleisteten Vorinvestitionen in die S-Bahn bezüglich Trasse und Rollmaterial. Der beantragte Rahmenkredit von 621 Mio. Franken ist wesentlich kleiner als die entsprechenden Vorläufer. Vor vier Jahren sprachen wir 647 Mio. und vor zwei Jahren – für die Periode 1997/99 – 713 Mio. Franken. Dies widerspiegelt die grossen Sparanstrengungen des ZVV, welche bei den beauftragten Unternehmungen wie z. B. Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ), Verkehrsbetriebe Winterthur (VBW) und SBB, teilweise auf Widerspruch gestossen sind. Der ZVV und der zuständige Verkehrsrat haben bekanntlich begonnen, die Verkehrsleistungen marktwirtschaftlich auszuschreiben, was die Monopolbetriebe aus ihrem Schlaf aufgerüttelt hat. Erste Auseinandersetzungen wie der kürzlich angedrohte und dann nicht durchgeführte VBZ-Streik haben Ihnen aufgezeigt, dass sich der Kantonsrat hier in einer komplexen politischen Situation befindet.

Eine Kommissionsminderheit beantragt Ihnen, den Rahmenkredit zu erhöhen, und zwar auf die Höhe des zuletzt abgerechneten Kredits, nämlich 647 Mio. Franken. Für die Differenz der 26 Mio. Franken fordert sie Mehrleistungen insbesondere in Form von integralen Halbstundentaktverbindungen auf S-Bahn und Zubringerdienst, so genannte lückenlose Reiseketten, und wohl auch personalfreundlichere Leistungsentgelte. Stichworte dazu sind Gesamtarbeits- und Branchenvertrag. Dem ist entgegenzusetzen, dass der neue Fahrplan festgelegt ist und ab Mai 1999 gilt. Die mit der Mittelaufstockung verlangten Mehrleistungen sind in der Praxis zumindest nicht sofort realisierbar. Solche Anliegen müssen in den mittelfristigen Grundsätzen festgeschrieben werden,

damit sie auf die nächstfolgende Fahrplanperiode umgesetzt werden können.

Mit der Vorlage 3683 beantragt der Regierungsrat, die mittel- und langfristigen Grundsätze für Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr festzulegen. Diese unterteilen sich in die Ziele und Stossrichtungen für die Fahrplanperioden 2001/2003, 2003/2005 einerseits und andererseits in Grundsätze für die langfristige Angebotsplanung, d. h. also über das Jahr 2005 hinaus. Letztere ist heute, nach der Reorganisation der Volkswirtschaftsdirektion, Sache des neuen Amts für Verkehr unter Georg Elser, während für den ZVV im mittelfristigen Bereich – bis 2005 – Franz Kagerbauer zuständig ist. Um die mittelfristigen Ziele und Stossrichtungen zu begründen, legt der ZVV einen umfangreichen und sehr gut illustrierten «Strategiebericht 2001 bis 2005» vor.

Die Verkehrskommission hat die beantragten Ziele und Stossrichtungen an drei Sitzungen beraten, die Mehrheit bestätigt und am Wortlaut der regierungsrätlichen Vorlage eher redaktionelle Änderungen vorgenommen. Die Minderheitsanträge entfernten sich hingegen recht weit von der regierungsrätlichen Vorlage und würden teilweise erhebliche Mehrkosten auslösen. Der Kantonsrat wird also auch in diesem Jahr mit dem bekannten heissen Eisen konfrontiert: Wieviel öffentliches Verkehrsangebot ist sinnvoll? Welche Mittel können wir zur Verfügung stellen? Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis wollen wir anstreben?

Zu den Zielen: Eingangs habe ich auf eine wesentliche begriffliche Differenz hinzuweisen. Die Kommissionsminderheit möchte den Marktanteil als Leistungsauftrag formulieren. Damit möchte sie festschreiben, welcher Prozentsatz der Pendler den öffentlichen Verkehr zu benützen hat. Der Marktanteil kann aber nur anlässlich einer Volkszählung zuverlässig erhoben werden. Er ist keine dynamische Messgrösse, welche als Führungsinstrument eingesetzt werden kann, zumindest heute noch nicht. Der ZVV kann nur auf eine Angebotssteigerung verpflichtet werden, da er für den privaten Verkehr resp. den Entscheid des Pendlers, ob er das Auto oder den öffentlichen Verkehr benützt, nicht behaftet werden und auch nicht darauf einwirken kann. Dies ist eine Zielsetzung für das noch zu erarbeitende Gesamtverkehrskonzept. Die Kommissionsminderheit möchte also nicht nur den Marktanteil als Leistungsaufgabe definieren, sondern diesen bis 2003 noch um 5% steigern. Die Kommissionsmehrheit sieht dies durchaus als erstrebenswert an, doch sie findet es unsinnig, Ziele zu setzen, die man nicht messen kann.

Bei der Festlegung der Grössenordnung des Angebots scheiden sich die Geister ebenfalls. Die Mehrheit spricht sich dafür aus, mindestens das

allgemeine Angebotsniveau zu halten. Damit wird formell auf das Randstundenkonzept verzichtet. Die Mehrheit möchte dem ZVV den Spielraum belassen, das Angebot der Nachfrage anzupassen, insbesondere im Berufs- und Freizeitverkehr. Die Kommissionsminderheit dagegen postuliert über den ganzen Kanton den integralen 30-Minuten-Fahrplan mit so genannt lückenlosen Reiseketten zu gewährleisten, also z. B. von Sternenbergr bis ans Reussufer. Solche sehr weit gehenden Forderungen hat der Kantonsrat schon verschiedentlich diskutiert und jeweils verworfen. Er hat immer für Augenmass beim Abwägen von Kosten, Nutzen und Einsatz von öffentlichen Mitteln plädiert.

Wenn die übergeordneten Ziele festgelegt sind, sind unter dem nächsten Punkt in der Agenda die Stossrichtungen aufgeführt. So z. B., wie im Rahmen der Bahn 2000, deren erste Etappe bis ins Jahr 2005 und die zweite von 2005 bis 2020 reicht, der Knoten Zürich neu erstellt werden soll. In der Frage, wie und wo der internationale, nationale und der regionale Verkehr verknüpft werden soll, empfiehlt die Kommission, die seriöse Prüfung der besten Option abzuwarten. Im Moment sollte man von Diskussionen um den Flügelbahnhof und den Wipkinger Viadukt Abstand nehmen. In der Zwischenzeit haben die SBB diese Projekte auch zurückgezogen.

Die Kommission ist sich einig, dass die Stadtbahn Glattal zügig anzugehen ist. Eine Minderheit möchte auch die geplanten neuen Tramlinien in Zürich-Nord miteinpacken, während eine zweite Minderheit im Glattal und in Zürich-Nord zuerst ein Konzept sehen will, bevor sie sich dann allenfalls zu den Befürwortern der VBZ-Visionen zählt.

Hier strahlt ein möglicher Arbeitskonflikt aus, welcher sich bei den öffentlichen Leistungserbringern SBB, VBZ und VBW wegen dem Effizienz- und Spardruck anbahnt. Die Kommissionsmehrheit ist bereit, sich bezüglich Sozialverträglichkeit so weit zu verpflichten, dass für das Personal Mindestanstellungsbedingungen garantiert werden. Die Kommissionsminderheit will den Branchengesamtarbeitsvertrag in die Vorlage eingebunden haben.

Die Finanzkommission hat die beiden Geschäfte an zwei Sitzungen beraten und hat als mitberichtende Kommission darauf verzichtet, eigene Anträge zu stellen. An dieser Stelle darf ich festhalten, dass die Vorlage vom ZVV mittels Strategiebericht sehr gut vorbereitet wurde. Die Verantwortlichen erteilten jederzeit bereitwillige Auskünfte, auch wenn die Fragen manchmal in Richtung operative Details ausfranst. Regierungsrat Ernst Homberger und dem Leiter des neuen Amtes für Verkehr, Georg Elser, verdanken wir engagierte Voten. Auch darf ich allen Kommissionsmitgliedern für die lebhaften, aber immer konstruktiven

Kommissionsbeiträge danken. Ich hoffe, dass ich die Sitzungen nicht allzu zielstrebig geführt habe.

Abschliessend beantragt die Verkehrskommissionsmehrheit dem Kantonsrat, die Vorlagen 3683a und 3684a gemäss den Anträgen der Kommission zu genehmigen und die Minderheitsanträge abzulehnen.

Die FDP-Fraktion schliesst sich mit einer Ausnahme den Anträgen der Kommission an. Wir werden den letzten Minderheitsantrag unterstützen.

Adrian Bucher (SP, Schleinikon), Referent der Finanzkommission: Die Finanzkommission ist zur Mitberichterstattung eingeladen worden, wie dies Bernhard Gubler soeben angetönt hat. Ich vertrete hier die im nördlichen Ausland verweilende Präsidentin der Finanzkommission mit den folgenden Ausführungen:

Ein schriftlicher Antrag liegt nicht vor. Sparanstrengungen werden von der Finanzkommission grundsätzlich unterstützt. Dass dies eine Null-Aussage ist, ist mir natürlich bekannt. Wir wissen, dass spätestens seit der Einführung der wirkungsorientierten Verwaltungsführungen finanzielle Leistungen nur im Zusammenhang mit ihrer Wirkung von Bedeutung sind. Doch gerade darüber ist uns in der vorliegenden Sache zu wenig bekannt. Damit stehen der Finanzkommission für eine objektive Beurteilung zu wenig Grundlagen zur Verfügung. Die Verkehrskommission hatte sicher wesentlich mehr Unterlagen.

Überdies bestehen in der Finanzkommission unterschiedliche Auffassungen zur Frage, ob der geringere Mittelbedarf des ZVV für die kommenden zwei Jahre positiv oder negativ zu bewerten sei. Die einen wollen den Modalsplit verbessern, wofür Investitionen zu tätigen wären, andere freuen sich über den Beitrag an die Sanierung der Kantonsfinanzen. In der Finanzkommission gibt es Mitglieder, die den Antrag von Peter Stirnemann auf Erhöhung des Rahmenkredits unterstützen, andere werden beantragen, dass nicht nur eine sozialverträglichere Wettbewerbsordnung einzuführen sei, sondern auch eine umweltverträgliche. Dritte finden Grundsatzdebatten über den öffentlichen Verkehr seien im Rat und nicht in der Finanzkommission zu führen. Aus diesem Grund stellt die Finanzkommission keinen Antrag.

Zum Schluss erlauben Sie mir noch eine kurze persönliche und vielleicht nicht mehrheitsfähige Bemerkung: Ich wage den Sinn eines Fiko-Mitberichts in dieser Sache anzuzweifeln. Ein solcher mag dort Sinn machen, wo es um die Durchleuchtung von mehr oder weniger komplizierten Finanzvorgängen geht. Dies ist hier aber nicht der Fall. Die

Höhe des Rahmenkredits ist kein finanzpolitischer, sondern ein rein politischer Entscheid.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Abgesehen von einzelnen Ergänzungen unterstützt die CVP die Grundsätze und ebenso den vorgeschlagenen Rahmenkredit der Kommissionsmehrheit. Ein höherer Kredit würde den Marktanteil des ÖV nicht automatisch erhöhen, wäre finanzpolitisch aber fragwürdig. Der vorgeschlagene Rahmenkredit zwingt uns aber, weitere mögliche Kosteneinsparungen – ich betone: nicht ausschliesslich beim Personal – sowie zusätzliche Finanzierungen zu studieren. Ich erwähne fünf Möglichkeiten, die ich mit Vorstössen längst eingebracht habe. Diese mögen zum Teil zwar unbequem sein, doch sie wurden auch nie ernsthaft eingeleitet:

1. Alternative Betriebsformen mit Zuschlag,
2. Busbeschleunigungen durch ein flächendeckendes Verkehrsmanagement zu Lasten des Strassenfonds,
3. die Nutzung des reichlich vollen Baufonds in den Städten Winterthur und Zürich, für Investitionen, um Busbehinderungen abzubauen,
4. die Mitfinanzierung des landseitigen Zubringerverkehrs zum Flughafen durch den Flughafen,
5. Kosteneinsparungen durch Ausschreibungen, auch auf Bahnnebenlinien, natürlich im Zusammenhang mit dem Einsatz von günstigerem Rollmaterial.

Wenn diese fünf Massnahmen nicht ergriffen werden, dann nützt auch der schönste Rahmenkredit nichts. Wir sind uns bewusst, dass die Ziele des ZVV grundsätzlich sehr hoch gesteckt sind. Sie können nur erreicht werden, wenn eine umweltschonende und weniger wettbewerbsverzerrende Gesamtverkehrspolitik eingeschlagen wird. Dies ist nicht bloss die Sache des Kantons, sondern mehr noch des Bundes und der EU.

Im Folgenden möchte ich den Finger auf wunde Stellen des ÖV im Kontext des Gesamtverkehrs legen und damit vor allem Lücken aufzeigen. Selbst im Erläuternden Bericht werden die exogenen Faktoren des ÖV nur ansatzweise erwähnt. Dies ist in den Vorgaben für die Fahrplanperiode 1999/2001, eine der besten Studien, anders. Ich weiss nicht, ob die Fraktionen zu diesen Abklärungen Zugang hatten. Darin ist für jede Region das Marktpotenzial analysiert worden. Mit erstaunlicher Offenheit wurde gezeigt, warum in einzelnen Regionen Marktchancen bestehen und in anderen nicht. Daraus geht hervor, dass die Siedlungsstruktur noch immer den Faktor Nummer eins bildet. Je dichter besiedelt das Gebiet ist, um so grösser ist dessen Marktpotenzial und

um so höher die Kostendeckung. Je disperser entwickelt, um so grösser die Kosten. Fast leere Postautos, auch in den Spitzenzeiten des Freizeitverkehrs, sind nicht das Gelbe vom Ei. An diesen Stellen sind alternative Betriebsformen gefragt und zwar auch mit Zuschlag für bessere Leistungen bis vor die Haustüre.

Der Bezug zur Raumplanung, d. h. zur Umsetzung der Leitlinien in der Richtplanung muss im Amt für Gesamtverkehr dringend geschaffen werden, auch wenn davon nichts in den Grundsätzen steht. Aus den erwähnten Erhebungen geht auch ganz klar hervor, dass ungenügende Strassenkapazitäten eine Chance für den öffentlichen Verkehr darstellen. Mit den Bilateralen Verträgen im Landverkehr sind die Leistungsgrenzen auf den Autobahnen und bald darauf auch auf den klassierten Strassen wie z. B. im Limmattal sehr schnell erreicht. Dauerstaus bewegen einigemassen intelligente Arbeitspendler bald einmal dazu, den ÖV zu benützen. Es fragt sich nun aber, ob die Bahn für den zusätzlichen Verkehr gewappnet ist. Im Nadelöhr-Hauptbahnhof Zürich und auf den Strecken Zürich–Winterthur ist sie dies ganz sicher nicht.

Damit gelange ich zu einem weiteren Punkt, der in den Grundsätzen und im Erläuternden Bericht kaum berührt worden ist, allerdings wurde es von Bernhard Gubler bereits angedeutet. Es geht um die Bahnkapazitäten auf den Trasseen mit Mischverkehr. Soll der Fernverkehr – oder manchmal vielleicht auch der S-Bahnverkehr – weiterhin absolute Priorität haben? Diese Frage stellt sich z. B. bei der S33. Und so kommen wir zum nächsten heissen Eisen, zur Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem Luftverkehr. Ich glaube, dass dieses Eisen bei der Privatisierung noch heisser werden wird. Dies haben wir in den letzten Tagen im Zusammenhang mit Vorabklärungen bemerkt. Wenn wir den Luftverkehr nicht unbeschränkt wachsen lassen wollen, dann muss vorerst der Kurzstreckenverkehr auf die Schiene gebracht werden. Doch auf den hundertjährigen Trasseen mit «Dampf-Loki-Reisegeschwindigkeit» ist die Bahn hoffnungslos in Verzug und natürlich auch im Nachteil. Vorleistungen z. B. in Form von Schnellzügen, internationalen Verbindungen direkt von Stuttgart oder Singen zum Flughafen auf den bisherigen Trasseen sind unentbehrlich, auch wenn die Nachfrage noch gering ist. Ich bin aber überzeugt, dass das Potenzial bei kürzerer Reisezeit ausgewiesen ist.

Das Problem des landseitigen Zubringerverkehrs zum Flughafen wird neben offenen Entschädigungs- und Haftungsfragen wahrscheinlich zum grössten Stolperstein der Privatisierung. Ich werde bei meinem Minderheitsantrag noch darauf zurückkommen und später auch noch zu zwei weiteren Minderheitsanträgen Stellung nehmen.

Werner Schwendimann (SVP, Oberstammheim): Die Vorlage bezüglich Grundsätze der Entwicklung von Angebot und Tarif für den öffentlichen Personenverkehr beurteilt die SVP-Fraktion als ausgewogen. Der Regierungsrat hat realistische, vielleicht auch etwas hohe Ziele verabschiedet. Er hat auf die detaillierte Auflistung von Einzelprojekten verzichtet. Im Vorfeld der Diskussionen in der Verkehrskommission wurden einige Wünsche für die konkrete Aufnahme von Angebotserweiterungen eingebracht. So sollte z. B. auf Antrag der RVK Weinland der Ausbau des Halbstundentakts der S33 in diese Vorlage aufgenommen werden. Ich denke, dass die vorliegende gewählte Formulierung in ihren Grundsätzen solche Einzelinteressen enthält. Bei den Zielen heisst es z. B., dass dort, wo die Nachfrage gebündelt auftritt und ein hohes Potenzial besteht, das Angebot ausgebaut wird. Für die Strecke Winterthur–Schaffhausen trifft dies unbestrittenermassen zu.

Der ZVV kann die gesteckten Ziele nur erreichen, wenn wir den Verantwortlichen einen gewissen Handlungsspielraum offen lassen. Wir

dürfen dem ZVV auch keine unrealistischen Ziele vorgeben. Die Minderheitsanträge von Peter Stirnemann geben Ziele vor, die allenfalls nur mit einem höheren Finanzaufwand zu erreichen sind. Dies steht aber im Widerspruch zu Ziel 1. d), nämlich dem Halten der Kostenunterdeckung auf dem Stand von 1996. Die festzulegenden Stossrichtungen, wie die genannten Ziele erreicht werden sollen, sind einfach und verständlich aufgelistet. Ich will hier nicht wiederholen, was Sie bereits vor sich haben.

Ich denke, dass die heutige Vorlage in Verbindung mit dem Strategiebericht eine gute Grundlage für die Zukunft und die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs ist.

Namens der SVP-Fraktion bitte ich Sie, allen Mehrheitsanträgen der Verkehrskommission zu folgen und die Minderheitsanträge abzulehnen. Dazu gehört auch der Antrag, welcher vom LdU noch kommen wird.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Die SP-Fraktion geht mit dem Regierungsrat und dem ZVV, einig, dass die grosse Zahl der politischen Vorstösse im Rat die hohe politische Bedeutung des öffentlichen Verkehrs widerspiegelt. Auch das Plebiszit zu LSVA und FinöV macht deutlich, dass der öffentliche Verkehr bei der Lösung der Mobilitätsbedürfnisse nach wie vor eine Schlüsselrolle einzunehmen hat. Um so wichtiger ist es, dass dem mit den Grundsätzen unmissverständlich Rechnung getragen wird. Für die SP gilt nach wie vor, dass die Förderung des ÖV Priorität hat, dass neue Prioritäten einzuräumen sind, dass zielstrebig und wirksam die Umlagerung von den motorisierten individuellen Verkehrsmitteln auf die umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrssysteme verfolgt werden muss. Die Grundsätze und der damit verbundene Rahmenkredit haben dies klar und deutlich zum Ausdruck zu bringen. Die SP-Fraktion wird auf die Vorlage eintreten, um die verkehrspolitische Debatte unter den genannten Vorzeichen führen zu können.

Von dieser Absicht getragen sind einige Anmerkungen zum Erläutern des Bericht zur Strategie 2001 bis 2005 anzubringen. Dieser ausführliche und sorgfältige Grundlagenbericht verdient unsere ungeteilte Anerkennung. Er hat es uns ermöglicht, einige kritische Anmerkungen zu den Grundsätzen zu formulieren.

Zur Umsetzung früherer Grundsätze: Der Regierungsrat hält fest, dass nicht genau feststellbar ist, ob und in welchem Umfang der Gesamtzuwachs beim Berufsverkehr vom ÖV aufgenommen wurde. Dies ist ein gravierender Mangel, der nicht akzeptiert werden kann. Man muss doch nachweisen können, wie gross der Erfolg ist und ob es gelungen ist,

tatsächlich privaten zum öffentlichen Verkehr zu führen. Wenn die Instrumente fehlen, dann müssen sie zwingend und dringend erarbeitet werden, damit eine solche Erfolgskontrolle gemacht werden kann. Wenn man keine konkreten und zahlenmässig festgehaltenen Zielvorgaben hat, wie soll man dann nachträglich eine Erfolgskontrolle machen? «Management by objectives» ist das Geheimnis erfolgreicher Unternehmensführung. Sie zwingt einen, Erfolge tatsächlich auszuweisen oder anzugeben, warum sich der Erfolg nicht eingestellt hat.

Zur Marktentwicklung: Wir stimmen der Einschätzung, dass Marktchancen des öffentlichen Verkehrs durch Strukturentwicklung vor allem im Agglomerationsgürtel bestehen. Allerdings sind wir skeptisch gegenüber der Prognose, dass die Stadt Zürich bis 2010 weiterhin 15'000 Einwohner und nochmals 30'000 Beschäftigte verlieren soll. Die Anstrengungen des Stadtrates, mit kooperativen Planungsverfahren in Zürich-West und Zürich-Nord die Stadtentwicklung zu fördern und voranzutreiben, sprechen eindeutig dagegen. Der markante Rückgang ist in der Stadt Zürich anfangs der 90er-Jahre erfolgt. Seit 1995 hat sich aber eine Stabilisierung eingestellt. Mit Prognosen ist ein sorgfältiger Umgang erforderlich, sonst werden Angebotsentwicklungen am falschen Ort und einseitig gefördert.

Zum Einfluss auf die Wettbewerbsposition: Es stimmt, dass Stau auf den Strassen und flächendeckende Bewirtschaftung der Parkplätze für die Position des öffentlichen Verkehrs während den Hauptverkehrszeiten im Berufsverkehr zunächst zu Nachfragezuwachsen geführt hat. Daraus dürfen aber beim ÖV-Angebot nicht einseitige Verbesserungen für das Angebot für den Berufsverkehr resultieren. Grosse Anstrengungen für attraktive Angebote braucht es auch für den Freizeitverkehr und nicht nur in Korridoren, wo eine so genannt gebündelte Nachfrage auftritt. Die gebündelte Nachfrage setzt sich auch aus dem durch Orts- und Regionalbusse zugeführten Verkehr zusammen. Potenziale für den ÖV schlummern auch in ländlichen Regionen mit noch schwachem ÖV-Anteil. Es braucht ungebrochene Reiseketten mit einem attraktiven Fahrplan bis in die ländlichen Regionen, um diesen Verkehr diesen starken Korridoren zuführen zu können. Diesbezüglich haben wir eindeutige Forderungen gestellt. Solche Regionen haben deshalb noch geringe Nachfragen, weil Lücken vorhanden sind und der Verkehr deshalb nicht richtig fliessen kann. Eine Umlagerung von so genannt schwachen zu Gunsten von so genannt starken Leistungen, wie dies im Randstundenkonzept versucht wurde und wie es in der Weisung zum Rahmenkredit angedeutet wurde, wird von uns als kontraproduktiv entschieden

abgelehnt. Dies haben wir in unserer Fraktionserklärung zum Randstundenkonzept deutlich gemacht.

Zur Verkehrsentwicklung: Die summarische Aufführung der Nachfragesteigerung seit 1989 ist trügerisch und vermittelt ein falsches Bild. Seit 1995 stagnieren die Zunahmen in den meisten S-Bahnkorridoren. Diese Korridore mit der gebündelten Nachfrage haben in beunruhigender Weise Abnahmen festzustellen, am rechten und linken Seeufer und im Limmattal z. B. bis zu 5%. Beachtenswert ist dagegen, dass in den ländlichen Korridoren noch markante Zunahmen festzustellen sind: im Furttal 23, im Weinland 5,1 bzw. 12%, im Unterland 4,7%. Das sind also noch Korridore mit lückenhaftem 30-Minuten-Fahrplan und demzufolge einem geringen ÖV-Anteil. Hier sind noch Potenziale vorhanden, und daher ist hier die 30-Minuten-Kette anzustreben.

Zur Servicequalitätsmessung und Kundenzufriedenheit: Diese geschieht ausschliesslich aus Innensicht. Natürlich ist es wichtig zu wissen, wie die ÖV-Benützer die Qualität beurteilen. Doch es wäre auch interessant zu wissen, wie die Nicht-ÖV-Benützer die Attraktivität bzw. Qualität des ÖV taxieren. Dies gäbe Hinweise darauf, was getan werden müsste, um neue Kunden zu gewinnen und damit den Marktanteil des ÖV gegenüber dem Individualverkehr zu steigern. Vermutlich würden Nichtbenützer des ÖV, gerade aus ländlichen Gebieten, das Angebot mangels 30-Minuten-Takt und aufgrund der unterbrochenen Reiseketten und langen Umsteigewartezeiten markant schlechter beurteilen.

Zur Effektivität und Produktivität des ÖV: Beides ist selbstverständlich zu steigern, dem stimmen wir zu, denn dies sind wichtige Faktoren der Wettbewerbsfähigkeit. Allerdings ist damit in erster Linie der Wettbewerb nach aussen, also gegenüber dem MIV (Motorisierter Individualverkehr) zu stärken. Dies wird zu wenig deutlich und überzeugend postuliert. Wettbewerbsfähigkeit nach innen zwischen den Transportunternehmen des ÖV darf nicht zum Ausspielen von Arbeitsbedingungen führen. Dies schadet der Qualität über kurz oder lang. Eine sozialverträgliche Wettbewerbssituation im Innern heisst, bei den Transportunternehmen des gesamten ZVV Rahmenbedingungen für die Erbringung von Arbeitsleistungen zu schaffen, die sich an Bedingungen orientieren, welche im jahrelang geübten und bewährten Dialog zwischen den Tarifpartnern des ÖV schweizweit ausgehandelt wurden. Für die SP ist ganz klar, dass die Produktivitätsgewinne – Kosteneinsparungen – produktiver in Angebotsverbesserungen reinvestiert werden müssen. Produktivitätssteigerungen aus reinen Spargründen sind dagegen abzulehnen.

Aufgrund der Analyse der Erläuterungen zur Strategie 2001 bis 2005 und der Grundsätze der SP-Verkehrspolitik sind von unserer Seite her vier Minderheitsanträge eingebracht worden mit dem Ziel, die Förderung des ÖV zu gewährleisten und den Anteil des ÖV gegenüber dem MIV zu steigern. Wir haben auch einen Minderheitsantrag zum Rahmenkredit gestellt, weil wir feststellen, dass dieser Rahmenkredit den Grundsätzen widerspricht. In den Grundsätzen soll festgelegt werden, dass die Kostenunterdeckung auf dem Niveau 1996 stabilisiert werden muss. Mit dem vom Regierungsrat beantragten Rahmenkredit wird dieses Ziel massiv unterschritten. Wir bezweifeln, dass alles, was in den 13 Stossrichtungen vorgegeben ist, überhaupt noch realisiert werden kann, wenn die Mittel so massiv gekürzt werden sollen. Darauf werden wir bei der Detailberatung noch zurückkommen.

Laurenz Styger (SVP, Zürich): Es ist erfreulich, dass der ZVV dem Auftrag nachgekommen ist und den Deckungsgrad stark verbessert hat. Dieser kann nun auf dem Stand von 1996 gehalten werden. Dies trotz neuer Aufwendungen z. B. an das «Promobil» von 3 Mio. und an den Bund von 35 Mio. Franken. Das soll uns aber nicht daran hindern, den Kostendeckungsgrad weiter zu erhöhen. Ich bin sicher, dass dieses marktwirtschaftliche Denken von Franz Kagerbauer, dem Nachfolger von Georg Elser, der neu dem Amt für Verkehr vorsteht, weitergeführt wird. Dieses Ziel muss mit einem gesteigerten Leistungsangebot mit speziellen Angeboten wie dem 9-Uhr-Pass oder dem Halbtax-Abo, durch Abgabe von günstigen Abonnements, durch eine sozusagen aggressive Werbung erreicht werden.

Die Attraktivität des ZVV sowie des gesamten öffentlichen Verkehrs steht und fällt meiner Ansicht nach mit den Abo-Preisen. Eine Erhöhung der Tarife zum heutigen Zeitpunkt sowie auch in nächster Zukunft hätte enorme Auswirkungen. Meiner Meinung nach sind die Preise jetzt schon zu hoch. Viele dem ÖV wohl gesinnte Leute stellen Vergleiche mit anderen Verkehrsträgern an und steigen dann oft auf andere Mobilitätsformen um. Es stellt sich die Frage, ob durch Senkung der Preise nicht Mehreinnahmen resultieren, die über das Ganze gesehen zur Kostendeckung beitragen könnten. Dies soll nicht heissen, dass der ÖV einmal mehr gegen das Auto oder umgekehrt ausgespielt wird. Modalsplit soll miteinander und nicht gegeneinander heissen. Alle Verkehrsträger sollen nebeneinander Platz haben können. Die Marktwirtschaft soll entscheiden.

Die SVP-Fraktion wird dem Rahmenkredit von 621,2 Mio. Franken wie ihn der Regierungsrat vorschlägt, zustimmen. Den Minderheitsantrag

von Peter Stirnemann, Charles Spielmann und Regula Ziegler, welcher eine Erhöhung des Rahmenkredits um 26 Mio. Franken auf 647,3 Mio. Franken vorsieht, werden wir klar ablehnen. Dies um so mehr, als sich ZVV-Direktor Franz Kagerbauer in dem Sinn geäußert hat, dass er nicht wüsste, was er mit diesem Geld anfangen sollte. Die SVP gewährt keine unbegründeten Gelder auf Vorschuss.

In der Vorlage über Tarif und Angebot werden wir alle Minderheitsanträge ablehnen und der Vorlage so zustimmen, wie sie uns die Regierung vorgelegt hat.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Mit den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr setzen wir den Rahmen für die zukünftige Planung des ÖV. Zur Diskussion steht hier isoliert nur ein Verkehrsträger, nämlich der öffentliche Verkehr, ohne Bezug zu anderen Verkehrsträgern wie z. B. dem Individualverkehr. Wir können uns nicht gleichzeitig mehrere Verkehrssysteme unabhängig voneinander leisten. Das ist ökologisch wie auch ökonomisch nicht sinnvoll. Erforderlich ist endlich eine Gesamtverkehrspolitik. In einer Gesamtschau steht der ÖV mit 55% Kostendeckungsgrad sehr gut da. Der Individualverkehr erreicht vielleicht gerade 20%.

Für uns Grüne ist die Reduktion der Umweltbelastung die eigentliche Zielvorgabe. Im Zusammenhang mit dem Verkehr sind es vor allem die Luftbelastungen, die hier im Zentrum stehen. Diese Luftbelastungen verursachen massive Folgekosten. Die Stickoxidemissionen müssen gegenüber dem Stand von 1995 um weitere 30% reduziert werden. Dies erfordert weitere Anstrengungen insbesondere im Verkehrsbereich, welcher zwei Drittel der Stickoxidemissionen verursacht. Der Modalsplit muss zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs verbessert werden, dies können wir dem Umweltbericht entnehmen. Das ist nicht nur ökologisch, sondern auch volkswirtschaftlich gesehen nötig. Bedenken wir die Folgekosten. Grundlage für die Erhöhung des Modalsplits ist ein attraktiver ÖV. Dazu gehört eine lückenlose Reisekette auf dem Niveau des Halbstundentakts. Es macht keinen Sinn, das Angebot der S-Bahn zu erhöhen, bei der Feinverteilung aber zu reduzieren. In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass sich das Debakel des Randstundenkonzepts auf keinen Fall in irgendeiner Weise wiederholen darf.

Zu den erwähnten Beschleunigungsprogrammen, um die Leistungsfähigkeit des ÖV auf Strassen zu erhöhen, möchte ich bemerken, dass uns die Gesamtsicht wichtig ist. Das heisst, dass die Reduktion der Luftbelastung im Vordergrund stehen muss. Im Luftprogramm steht in diesem

Zusammenhang, dass das Beschleunigungsprogramm zur Reduktion von Luftbelastungen nur dann wirksam ist, wenn zugleich auch der Parkraum an den Zielorten bewirtschaftet wird. Die Bewirtschaftung des Strassennetzes darf nur umgesetzt werden, wenn im gleichen Gebiet auch der Parkraum bewirtschaftet wird. Ziel muss sein, die Grenze der Luftreinhalteverordnung endlich einhalten zu können und nicht der zunehmenden Verkehrsnachfrage zu begegnen.

Für uns Grüne müssen zwingend auch ökologische Kriterien in den Zielvorgaben und Stossrichtungen der Grundsätze verankert werden. Wir werden auf die Vorlage eintreten und die Minderheitsanträge der SP unterstützen. Hier möchte ich noch anführen, dass ich krankheitsbedingt abwesend war, als die Grundsätze in der Verkehrskommission verabschiedet wurden und ich die Minderheitsanträge der SP mitunterstützte. Ich werde während der Debatte im Namen der Grünen Fraktion noch einen zusätzlichen Minderheitsantrag stellen.

Zum Rahmenkredit: Für die Fahrplanperiode 1999/2001 beantragt der Regierungsrat 621,2 Mio. Franken. Damit ist das Ziel der Stabilisierung einer realen Kostenunterdeckung auf dem Stand 1996 deutlich übertroffen. Der Rahmenkredit 1995/97 rechnete mit 647,3 Mio. Franken ab, wobei diese nicht voll ausgeschöpft wurden. Voraussichtlich werden auch die Mittel für die laufende Fahrplanperiode nicht voll ausgeschöpft werden. Vor diesem Hintergrund ist das glücklicherweise abgewendete Randstundenkonzept noch viel stossender. Vor allem das Angebot der S-Bahn soll durch die Inbetriebnahme der zweiten Teilergänzung ausgebaut werden. Der Rahmenkredit wird 1999 durch einmalige Sonderfaktoren um rund 12 Mio. Franken entlastet. Daneben sollen die Mehrbelastungen durch die Produktivitätssteigerungen um Minderleistungen der Tram- und Busangebote in Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage aufgefangen werden. Ein guter S-Bahnfahrplan allein nützt aber wenig. Die Gesamtreisekette muss stimmen. Es macht keinen Sinn, das Angebot bei der S-Bahn auszubauen und zugleich das Angebot der Feinverteilung zu reduzieren. Der öffentliche Verkehr ist nur mit einer lückenlosen Reisekette und dies nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten attraktiv. Es ist unverständlich, dass der Rahmenkredit 1995/97 unterschritten und das Angebot in der Feinverteilung gleichzeitig abgebaut werden soll.

Aus diesen Gründen unterstützt die Grüne Fraktion den Minderheitsantrag der SP, den Rahmenkredit auf 647,3 Mio. Franken zu erhöhen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Mit den Grundsätzen für den ÖV stellen wir die Weichen, wie das Fahrplanangebot ab 2001 gestaltet

werden soll. Mit dem Rahmenkredit stellen wir die Mittel zur Verfügung, damit das Fahrplanangebot ab 1999 zum Funktionieren kommt. Bei den Grundsätzen geht es also heute um eine Weichenstellung. Wir können ganz sicher sagen, dass der ÖV einem Ruf nicht gerecht wird: Der ÖV ist kein Fass ohne Boden, wie dies einige Exponenten ab und zu wahrhaben wollen. Der Kredit ist nun von 700 Mio. trotz Ausbauten auf 621 Mio. Franken reduziert worden. Nun soll mir einer einen anderen Bereich nennen, der ebenso effizient wie der ÖV ist. Bis jetzt galt der Grundsatz, dass immer, wenn etwas eingespart werden kann, auch Verbesserungen gemacht werden können. Ähnlich wie beim Wald, wenn etwas abgeholzt wird, soll es nachher wieder aufgeforstet werden. Ich glaube, dass jetzt auch wieder Schritte in die Zukunft gemacht werden müssen, welche es erlauben, zu jeder Zeit rasch und ohne Umweg nach Hause zu gelangen. Verschiedene Kollegen und Kolleginnen haben es bereits angesprochen: Es geht darum, diese Reiseketten zu gestalten und die Betriebsdichte bis um Mitternacht aufrechtzuerhalten. Ich könnte mir sogar vorstellen, dass man den Betrieb – natürlich nicht in der üblichen Form – noch länger aufrechterhalten könnte. Dabei denke ich vor allem an den Freizeitverkehr an Freitagen und Samstagen. Dies wäre eine Möglichkeit auch die jungen Leute vermehrt anzuhalten, den ÖV zu benützen. In diesem Sinn werden wir einen Minderheitsantrag unterstützen, welcher in Richtung Angebot lückenloser Reiseketten geht. Dies wird nicht 70 Mio. Franken kosten, sondern wesentlich weniger. Doch bringen wird es sehr viel.

Ein weiteres Thema ist die Sicherheit in den S-Bahnzügen. Tatsächlich haben die Hilfskräfte der Bahnpolizei viel zur Entspannung der Lage beigetragen. Trotzdem kommt immer wieder Vandalismus vor. Hier sollte wirklich danach getrachtet werden, diese Probleme einzugrenzen. Weshalb kann man S-Bahnzüge nicht hinter Stacheldrahtverhauen abstellen? Sie werden nun sagen: Der spinnt, das ist Wahnsinn. Doch wir sind soweit gekommen, weil einzelne Leute nicht mehr wissen, wie man mit dem Eigentum anderer umgehen soll. Massive Massnahmen sind durchaus angezeigt. Dies als kleine Empfehlung an die SBB oder an die SOB.

Die EVP-Fraktion wird auf die Grundsätze eintreten. Die Stossrichtung habe ich vorhin geschildert. In der Detailberatung werde ich auf die einzelnen Probleme zurückkommen und dazu Stellung beziehen. Ebenso kann ich Ihnen mitteilen, dass wir dem Rahmenkredit, so wie er vorliegt, zustimmen werden, in der klaren Erwartung, dass die Weichen so gestellt werden, dass der ÖV in Zukunft bis zu Betriebsschluss attraktiv bleibt. Auf dass freiwillig ein- und umgestiegen werde.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Wie heute Morgen muss ich auch jetzt wieder etwas auf die Geschichte eingehen. Ich blicke zurück auf unsere Diskussion von 1997 über die mittel- und langfristige Entwicklung im öffentlichen Personenverkehr. Meine zentrale Aussage war damals, mit schwammigen Aussagen und Worten, die keiner versteht, können ZVV und Regierung machen, was sie wollen. Die ganze unheilvolle Geschichte des Randstundenkonzepts, der riesige Aufwand und der Druck, welcher ausgeübt werden musste, um den ZVV und die Regierung zur Einsicht zu bringen, hat uns Recht gegeben. Ich hatte damals einen konkreten Leistungsauftrag gefordert. Schliesslich werden diese Grundsätze als Modell für das Globalbudget hingestellt. Ein Leistungsauftrag verlangt aber messbare Ziele. Zeigen Sie mir diese messbaren Ziele in der regierungsrätlichen Vorlage. Sie sind nach wie vor nicht vorhanden. Ich hatte damals ebenfalls verlangt, dass sich der Rahmenkredit und die Tarife nach einem Leistungsauftrag zu richten haben und nicht umgekehrt. Dazu gehört, dass wir in einem demokratischen Prozess ausformulieren, welchen öffentlichen Verkehr wir eigentlich wollen.

Der Kostendeckungsgrad ist eine Kenngrösse von vielen. Er allein taugt aber nicht dazu, Verkehrspolitik zu betreiben. Allenfalls taugt er dazu, Finanzpolitik zu betreiben. Ich möchte nicht bestreiten, dass die Finanzen auch eine Rolle spielen. Doch im Gegensatz zum ZVV und zur Regierung möchten wir die Finanzlage verbessern, indem wir den ÖV auf breiter Basis verbessern und keinen Abbau betreiben.

Ich habe gefragt, welchen öffentlichen Verkehr wir wollen. Aus der Sicht des LdU gehört dazu z. B. – ich möchte nun nicht alle Forderung aufzählen, welche wir hier schon formuliert haben – der integrale Halbstundentakt auf allen S-Bahnlinien. Das bedeutet einen Halbstundentakt während der gesamten Betriebszeit. Nur so verdient die S-Bahn auch ihren Namen. Sie wissen, dass diese Forderung noch immer nicht erfüllt ist. Der Antrag von Peter Stirnemann geht sogar noch etwas weiter. Wir werden ihn unterstützen.

Doch diese Korrektur allein genügt uns noch nicht, denn in diesem Papier sind keine Überlegungen zu den Investitionen vorhanden. Falsch getätigte Investitionen, wie z. B. jene am rechten Seeufer, beeinträchtigen den Betrieb und wirken sich negativ auf die Betriebsrechnung aus. Geschickt getätigte Investitionen hingegen bewirken das Gegenteil. Dies sehen Sie auch am Flügelbahnhof, den keiner hier drin wirklich will. Er wird den ÖV schwächen. Ich erinnere an den Flaschenhals zwischen Winterthur und Effretikon, der schon längst hätte beseitigt

werden sollen. Doch in diesem Papier steht davon kein Wort. Die Massnahmen, welche jetzt vorgesehen sind, wie z. B. das dritte Gleis bis Tössmühle, taugen nichts; jeder weiss das. Ich erinnere an die verheerende Konkurrenzsituation mit den sich im Bau befindenden Autobahnen, Stichwort: Üetliberg und Knonauseramt. In den Grundsätzen steht ebenfalls kein Wort darüber, was man machen könnte, um den ÖV dort zu retten. Kein Wort zu den längst fälligen Tramverlängerungen in der Stadt Zürich, das Problem der Tramschlaufen wird nicht angegangen. Statt dessen werden neue teure «Trämli» gekauft, deren Auftraggeber auch noch Konkurs gemacht haben, bevor die erste Lieferung vom Stapel gelaufen ist. Dafür ist ein Abbau beim Busbetrieb auf dem Land vorgesehen. Aber ein Konzept, das transparent machen würde, wie, wo und nach welchen Kriterien diese Buslinien betrieben werden sollen, fehlt. Ich vermute, man schaut halt, welche Regionen sich wehren können und welche nicht. Folgende Tatsachen lassen sich nicht wegdiskutieren: Die Frequenzen, also die Anzahl der Fahrgäste, haben seit Anfang 1994 abgenommen, der Kundenstamm bei den Abonnenten ist rückläufig. Ebenso die Anzahl der Einzelfahrten. Die Einnahmen stagnieren resp. nehmen ebenfalls ab, obwohl uns der ZVV Jahr für Jahr höhere Erträge verspricht. Noch in keinem einzigen Jahr hat er die Erwartungen erfüllen können.

Mit anderen Worten gilt meine Meinung vor zwei Jahren heute immer noch: Die Strategie des ZVV ist falsch. Nur wir hier drin im Parlament können das Ruder herumreissen. Deshalb beantrage ich Ihnen, diese Vorlage zurückzuweisen, damit die entsprechenden Korrekturen gemacht werden können.

Noch ein Wort zum Rahmenkredit: Wenn Franz Kagerbauer tatsächlich gesagt hat, dass er nicht wisse, was er mit den zusätzlichen 26 Mio. Franken anfangen soll, welche Peter Stirnemann in einem Minderheitsantrag fordern wird, kann ich beinahe nicht glauben, dass er so etwas Dummes gesagt haben soll.

Der LdU wird den Antrag Peter Stirnemann selbstverständlich unterstützen. Der Kommissionspräsident hat gesagt, dass der ZVV zusätzlich 25 bis 30 Mio. Franken an den Bund abliefern muss. Der Rahmenkredit wurde auch dieses Mal nicht ausgeschöpft. Vor diesem Hintergrund verliert die eindimensionale Sparerei, d. h. der Abbau beim ÖV resp. die beharrliche Weigerung, das Leistungsangebot breit auszubauen und Infrastrukturen zu verbessern, jegliche Berechtigung.

Regierungsrat Ernst Homberger: Ich spreche zuerst zur Vorlage über die Grundsätze. Es stimmt, dass wir im ÖV seit 1996 eine finanzielle

Trendwende eingeleitet haben, aber ohne das Angebot zu verschlechtern. Wir wollen auch in Zukunft, das Angebot so flexibel wie möglich gestalten und die Leute dort abholen, wo sie vorhanden sind. Dies ist entscheidend und senkt die Betriebskosten insgesamt.

Eine Vorbemerkung: Das Amt für Verkehr ist erst seit einem halben Jahr in Funktion. Es hat sich zuerst orientieren müssen, und Sie können nun noch nicht verlangen, dass es schon im August oder September einen Bericht hätte abliefern können. Bedenken Sie auch, dass in der jetzigen Zeit die SBB mit der Bahnreform auf dem Weg zur Verselbständigung ist. In diesem Zusammenhang mussten wir auch mit dem Bund verschiedene Dinge klären. Diese sind in unserem Papier aber eigentlich alle enthalten.

Den Inhalt und Aufbau der Grundsätze haben wir neu an das Controlling-Konzept der kantonalen Verwaltung angeglichen. Dies soll eine verbesserte Transparenz geben, damit man sich bei den Kosten und Erträgen besser zurecht findet. In den Jahren 2001 bis 2005 wollen wir die Nachfrage bezeichnen. Die Minderheitsanträge wollen dafür eine Limite. Aber es ist etwas schwierig, diese Limite dann auch messbar zu machen. Den Weiterausbau des ÖV wollen wir vollumfänglich aus eigenen Mitteln finanzieren. Die Belastung von Staat und Gemeinden soll real, wie wir das versprochen haben, auf dem Stand von 1996 stehen bleiben. Auch generelle Preiserhöhungen erfolgen äusserst zurückhaltend und nur dann, wenn sie wirklich zur Erreichung der Zielsetzungen erforderlich sind. Mit dieser Strategie wird der seit zwei Jahren eingeschlagene Weg fortgesetzt. Der Verkehrsverbund bietet seinen Fahrgästen sowie Staat und Gemeinden bei gleichen Kosten einen höheren Nutzen. Das generelle Tarifniveau – und dies möchte ich betonen – hat sich seit Juni 1996 nicht verändert. Im Gegenteil, mit der Einführung des 9-Uhr-Angebots bei der S-Bahn werden die Preise zum Fahrplanwechsel 1999 ausserhalb der Morgenspitzenzeiten um 30% und mehr sinken. Das Angebot auf der S-Bahn wird zum Fahrplanwechsel 1999 kostenneutral im Umfang von etwa einer Million Kilometer im Jahr ausgebaut.

Ein ganz wichtiger Punkt für die Zufriedenheit der Kunden ist die Servicequalität. Damit diese nicht unter den Rationalisierungsmassnahmen leidet, kommt der Pflege der Kundenzufriedenheit eine grosse Bedeutung zu. Die Zufriedenheit der Fahrgäste wird in Umfragen regelmässig gemessen. Gestützt auf diese Resultate werden Fahrplan und Service laufend verbessert. Mit der neuen Strategie werden Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Personenverkehrs mit Sicherheit nicht verschlechtert, sondern verbessert.

Im Namen des Regierungsrates bitte ich Sie um Zustimmung zu den Grundsätzen und Ablehnung sämtlicher Minderheitsanträge.

Nun zum Rahmenkredit: Wir beantragen Ihnen einen Rahmenkredit von 621 Mio. Franken. Ich möchte nun nicht wiederholen, was der Präsident bereits gesagt hat. Dass der Rahmenkredit tiefer ist, hat einen bestimmten Grund, nämlich die Entlastung der VBZ-Rechnung durch die tieferen Einzahlungen in die Vorsorgekasse. Dass der Rahmenkredit günstiger ausgefallen ist, obwohl der Kanton Zürich aus dem Paket des runden Tisches und aus der Bahnreform mehr bezahlen muss, hängt auch damit zusammen, dass es uns gelungen ist, nicht nur mit einzelnen Verkehrsbetrieben, sondern auch mit den SBB ein bedeutend günstigeres Angebot auszuhandeln. Teile des Randstundenkonzepts wurden von

der Bahn kostenneutral übernommen. Zusätzlich wurde mit den SBB eine Zielvereinbarung abgeschlossen. Mit diesen Massnahmen können die Mehrausgaben wieder aufgefangen werden, so dass wir Ihnen diesen Kredit von 621,1 Mio. Franken beantragen.

Mit dem Rahmenkredit werden neue Aufgaben finanziert. Dies betrifft vor allem die Leistungen für das Transportkonzept «Promobil» für mobilitätsbehinderte Personen und Aufgaben, die im Rahmen der Reorganisation der Volkswirtschaftsdirektion neu dem Verkehrsverbund übertragen wurden. Das war die Aufgliederung zwischen Kosten, die vorher im Generalsekretariat angefallen sind, welche aber ganz eindeutig zum Verkehrsangebot gehören wie z. B. die Kosten bei der SOB oder der Bremgarten–Dietikon-Bahn.

Ich bitte Sie auch hier, unserem Antrag zuzustimmen und den Minderheitsantrag abzulehnen.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Damit ist Eintreten auf beide Vorlagen beschlossen.

Astrid Kugler stellt den Antrag, die Vorlage 3683a an den Regierungsrat zurückzuweisen. Darüber stimmen wir nun ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit eindeutiger Mehrheit, die Vorlage 3683a nicht an den Regierungsrat zurückzuweisen.

Detailberatung der Vorlage 3683a

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

1. Ziele, a)

Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon): Bei lit. a) gibt es Differenzen. Der kurze Satz der Kommissionsmehrheit lautet: «Die Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr wird gesteigert.»

Der Minderheitsantrag bringt den neuen Begriff «Marktanteil» ins Spiel und sagt überdies, dass eine Steigerung um Prozentpunkte angestrebt wird. Bezüglich der Nachfrage gibt er ebenfalls eine quantitative Vorgabe, nämlich pro Fahrplanperiode jeweils 2%, insgesamt also 4%.

In meinem einleitenden Referat habe ich Ihnen auseinandergesetzt, dass der Marktanteil bis heute noch nicht gemessen werden kann und dass er deshalb nicht als Führungsgrösse geeignet ist. Bezüglich der Steigerung der Nachfrage in je 2% der Fahrplanperiode gilt im Prinzip, dass wir auf das Verhalten des Konsumenten nicht direkt Einfluss nehmen können. Damit ist eine solche quantitative Vorgabe ungeeignet.

Im Namen der Kommissionsmehrheit beantrage ich Ihnen, bei deren Formulierung zu bleiben.

Minderheitsantrag Peter Stirnemann und Regula Ziegler-Leuzinger

a) Die Erhöhung des Marktanteils des öffentlichen Verkehrs bis zu 5 Prozentpunkten wird angestrebt. Die Nachfrage des öffentlichen Verkehrs wird in den beiden Fahrplanperioden jeweils um 2,0% gesteigert.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): «Management by objectives» ist der Grundsatz der erfolgreichen Unternehmensführung. Zielvorgaben müssen quantifiziert werden und einen klaren Bezug zur anzustrebenden Marktposition eines Unternehmens, also zu den Mitbewerbern, haben. Wenn sie nicht klar definiert sind, sind sie wertlos. Was heisst denn die Nachfrage wird gesteigert? Um wie viel, um 0,5 oder um 20%? Dem ZVV ist klar vorzugeben, was er zu erreichen hat. Nur so ist hinterher auch eine echte Erfolgskontrolle möglich. Der ZVV hat dann Rechenschaft abzulegen, ob das Ziel erreicht worden ist und plausibel zu begründen, weshalb ein Ziel nicht erreicht werden konnte und was in Zukunft zu tun ist, um es zu erreichen. Der ÖV muss nicht nur die Nachfrage steigern, sondern auch den Marktanteil deutlich vergrössern. Verkehr ist umzulagern, das ist der Auftrag des ZVV. Das Amt für Verkehr ist mit dem Gesamtverkehrskonzept entsprechend in die Pflicht zu nehmen. Wir wollen einen Rechenschaftsbericht über Erfolg oder Nichterfolg.

Die Begründung, dass es keine Methoden und Instrumente gäbe, um dies messen zu können, lassen wir nicht gelten. Wir haben die Daten

kantonsweit und sogar schweizweit. Mit dem Mikrozensus, der alle fünf Jahre vom Amt für Statistik und dem UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) erhoben wird, über das Verkehrsverhalten der gesamten Bevölkerung haben wir solche Informationen. Der Kanton Zürich beteiligt sich an qualifizierten Stichprobenerhebungen, ein Instrument, um diese Marktanteile in Personenkilometern berechnen zu lassen; haben wir also auch. Wir haben ein Verkehrsmodell des Kantons Zürich, das 2,5 Mio. Franken gekostet hat. Dieses ist, wenn es etwas taugt, auch in der Lage, solche Berechnungen durchzuführen. Diese Arbeit ist nun zu machen, statt immer nur Strassenprojekte zu rechtfertigen, denn das Amt ist auch für den ÖV da. Die Stadt Zürich hat bewiesen, dass man es kann. Für die Stadt Zürich wurde mit den VBZ ein solcher Versuch gemacht, an welchem sich auch der ZVV beteiligte. Die Methoden sind also bekannt, und man weiss, wie man vorzugehen hat. Handeln Sie verantwortungsbewusst und zielorientiert wie ein Verwaltungsrat eines erfolgswussten Unternehmens, geben Sie dem ZVV klare Zielvorgaben. 5% Marktanteile bis zum Jahr 2005 – wir beraten zwei Fahrplanperioden, Herr Präsident – sind machbar, pro Jahr ist das ein bescheidenes Prozent. Ist dies denn so utopisch? Ich würde sagen, es ist eher bescheiden. Fangen wir also erst einmal bescheiden an. Jeweils 2% Nachfragesteigerung für jeweils zwei Jahre entspricht einer Steigerung der Nachfrage wie sie im Glattal in den Jahren 1995 bis 1997 festzustellen war. Dieses Niveau wollen wir für das gesamte Verbundgebiet. Seien Sie verantwortungsbewusst und unternehmerisch und geben Sie echte, klare und messbare Zielvorgaben.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Die Grünen werden diesen Minderheitsantrag unterstützen. Nicht quantifizierte Zielvorgaben wie «die Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr wird gesteigert» sind wertlos. Aus grüner Sicht ist es ökologisch wie auch volkswirtschaftlich nötig, den Marktanteil des ÖV zu erhöhen.

Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur): Ich möchte Ihnen etwas in Erinnerung rufen. Als uns das Globalbudget schmackhaft gemacht werden sollte, wurde gesagt, dass der Rat klare Ziele setzen und fordern könne. Diese Forderung wird in diesem Minderheitsantrag gestellt. Die Wirtschaft stelle in ihren Betrieben klare Ziele vor die Belegschaft hin und misst Ende Jahr, ob diese erfüllt werden konnten oder nicht. In finanzieller Hinsicht fällt dann der Bonus für die Angestellten entsprechend aus. Ich bitte Sie, hier denselben Massstab anzulegen.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Der LdU unterstützt diesen Antrag, weil es sich um einen messbaren Auftrag handelt. Möglicherweise ist das Ziel von Peter Stirnemann zu ehrgeizig. Vielleicht handelt es sich aber auch nur um einen bescheidenen Zuwachs, wie er es sagt. Doch das werden wir sehen. Wir müssen endlich anfangen, uns eine Messlatte und damit eine Orientierungshilfe zu geben. Merkwürdig ist, dass Sie nun plötzlich ins Feld führen, dass der Marktanteil nicht gemessen werden könne. Schliesslich hat der ZVV in seinen Grundsätzen 1995 selbst festgehalten, dass der Marktanteil gehalten werden soll. Wieso hat er dies damals gefordert und heute behaupten Sie, dies könne nicht gemessen werden? Das stimmt nicht überein. Ausserdem produziert der ZVV derart viel Statistik, da werden sich irgendwo auch noch Zahlen finden, mit denen man etwas anfangen kann.

Nun zum Argument, dass es zu viele externe Einflüsse gäbe: Weshalb haben wir ein Amt für Verkehr? Wäre es nicht die ureigenste Aufgabe dieses Amtes, dafür zu sorgen, dass solche Aufträge des Parlaments eingehalten werden können, auch wenn es seitens des Individualverkehrs auf der Strasse andere Einflüsse gibt wie z. B. Parkplatzangebot, Autobahnen etc.

Ingrid Schmid (Grüne, Zürich): Diese Diskussion erstaunt mich schon ein bisschen. Ich denke, dass die Zielvorgaben eigentlich klar sind. Wenn Sie das Luftprogramm betrachten, steht dort unter dem Teilplan «Personen- und Güterverkehr» als einem von vier Hauptpunkten: «Mit Massnahmen der Raumplanung und der Angebotsplanung ZVV, Kantonsratsbeschluss vom 6. März 1995, soll darauf hingewirkt werden, dass zusätzliche Mobilität in erster Linie mit öffentlichem Verkehr gedeckt wird, im Lokalverkehr auch durch Fussgänger und Velos.»

Im Erläuternden Bericht finden Sie die Verkehrsprognosen dargestellt in zwei schwarzen Kreisen. Auf der rechten Seite ist die Entwicklung zwischen 1995 und 2010 aufgeführt. Der dickste Pfeil im so genannten übrigen RZU-Gebiet markiert 22%. Wenn ich dies richtig interpretiere,

dann heisst das mit anderen Worten, dass das ÖV-Angebot ganz gewaltig ausgebaut werden müsste, um diesen Zuwachs nicht den rollenden Rädern zu überlassen, sondern auf den öffentlichen Verkehr zu bringen. Was Peter Stirnemann vorschlägt, ist wahrscheinlich ein absolutes Minimum. Ich sehe gar nicht ein, weshalb man den Zuwachs nicht messen können soll. Mit der heutigen Informatikhilfe und Statistik ist dies überhaupt kein Problem.

Ich bitte Sie, hier so weit wie möglich zu gehen. Ich denke, dass dieser Antrag noch nicht genügen wird, um die gesetzlichen Vorgaben einerseits des Luftprogramms und andererseits der Lärmschutzverordnung zu erfüllen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich glaube, hier wird die Aussage übergewichtet, dass der Marktanteil nicht messbar wäre. Ich bin der Meinung, dass dieser durchaus messbar wäre. Doch wir dürfen den Punkt der externen Faktoren nicht vergessen. Diese liegen ausserhalb des Einflussbereichs des ZVV. Wir könnten vom Kanton her allenfalls noch die Raumplanung mit der Umsetzung des Richtplans steuern. Auch das Parkplatzangebot hat seine Auswirkungen. Der Kanton hat diesbezüglich Empfehlungen erlassen, ist aber bei den Gemeinden auf Widerstand gestossen. Doch ausserhalb unseres Einflussbereichs liegt z. B. der Fernverkehr, die Verknüpfung mit dem Fernverkehr oder die Höhe der Kosten wie der Benzinpreis. Natürlich könnte man wie bei den SBB den Tarif senken. Doch wenn über den Preis keinen Einfluss mehr genommen werden kann, dann sind solche Vorgaben sehr gefährlich. Dann ist das Scheitern der Ziele eigentlich zum vornherein programmiert. Ich bitte Sie, hier keine Zielvorgabe zu geben, die nicht erfüllt werden kann.

Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon): Zur Ehrrettung des ZVV, damit gewisse Leute nicht glauben, sie seien total hinter dem Mond. Bis heute wird der Marktanteil anlässlich einer Volkszählung erhoben. Eine solche findet nur alle zehn Jahre statt, die letzte war 1990. Ich habe die Zahl erwähnt, nämlich 62%. Mit den traditionellen Mitteln kann man nur geraden den Zeitpunkt erfassen. Der ZVV ist aber an einem Projekt, welches diese Lücke schliessen soll. Ein automatisches Passagierzähl-system, so wie Sie es etwa von den Winterkurorten kennen, wo Sie eine Karte bekommen, mit welcher ihr Ein- und Ausgang und ihr Wohnort registriert wird, soll Auskunft geben. Dieses System ist schon seit längerer Zeit in Prüfung. Es ist nicht so schnell vorangekommen wie gewollt. Im Moment steht es aber günstig, und sobald wir über dieses

verfügen, sind die Vorgaben, wie sie Peter Stirnemann vorschweben, machbar. Doch zum heutigen Zeitpunkt solche Zahlen in die Luft zu setzen, wäre ein bisschen unseriös. In zwei Jahren werden wir hier sicher genauere Anträge stellen können. Doch für den Moment bitte ich Sie, beim Antrag der Kommissionmehrheit zu bleiben.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Ich bitte um Nachsicht, wenn ich dem Präsidenten widersprechen muss, der von Volkszählungen spricht, die nur alle zehn Jahre stattfinden und lediglich den Berufsverkehr erfassen. Ich habe den Mikrozensus angesprochen, der alle fünf Jahre erhoben wird. Die gesamte Bevölkerung der Schweiz wird befragt, die Reiseketten werden angesprochen, es wird gefragt, mit welchen Verkehrsmitteln sie sich fortbewegen und mit welchem Fahrausweis sie fahren. Diese Daten sind sehr präzise, und mit ihnen können die Marktanteile in Form von Personenkilometern und Fahrgästen berechnet werden. Ich bitte Sie, dies zur Kenntnis zu nehmen.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Herr Gubler, ich möchte Sie fragen, ob ihre Ausführung bedeutet, dass das Fahrgastzählsystem noch immer nicht funktioniert? Ich frage, weil ich auf Anfrage beim ZVV die Auskunft erhalten habe, dass es funktioniere. Doch Ihre Aussage würde dem widersprechen.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Will dies der Kommissionspräsident im Rahmen der Kommissionssitzung beantworten?

Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon): Dies ist genau das Problem. Astrid Kugler ist nicht in der Verkehrskommission. Wir könnten hier im Ratssaal viel Zeit sparen. Sie müsste halt einer anderen Fraktion beitreten.

Meines Wissens – ich schaue zu den verantwortlichen Leuten – ist das System getestet, aber nicht flächendeckend eingeführt. Damit fehlen die entsprechenden Erfahrungszahlen.

Abstimmung

Der Antrag der Kommissionmehrheit wird dem Minderheitsantrag Peter Stirnemann gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 75 : 57 Stimmen dem Antrag der Kommissionmehrheit zu.

b)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

c)

Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon): Lit. c) lautet gemäss der Kommissionsmehrheit: «Das Angebotsniveau der Fahrplanperiode 1999/2000 wird mindestens gehalten.» Dies impliziert, dass das Randstundenkonzept, wie vor einigen Monaten diskutiert, beerdigt ist. Die Kommissionsminderheit ergänzt mit einem Satz: «Darauf aufbauend werden in allen Korridoren als Standard lückenlose Reisekette auf dem Niveau des 30-Minuten-Fahrplantakts angestrebt.»

Es ist offensichtlich, dass Sie in zwei Jahren, wenn Sie den neuen Kredit zu bewilligen haben, mit erheblichen Mehrkosten rechnen müssen. Wenn Sie vorausschauend Finanzpolitik betreiben wollen, müssen Sie den Minderheitsantrag ablehnen und der Mehrheit folgen.

Minderheitsantrag Peter Stirnemann, Kurt Schreiber, Charles Spillmann und Regula Ziegler-Leuzinger

c) *Die Leistungsangebote der Fahrplanperiode 1999/2000 werden mindestens gehalten. Darauf aufbauend werden in allen Korridoren als Standard lückenlose Reiseketten auf dem Niveau des 30-Minuten-Fahrplantakts angestrebt. Bei Nachfragebündelungen und realisierbaren Potenzialen werden die Angebote entsprechend ausgebaut, auch im Freizeitverkehr.*

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Die Formulierung, dass das Angebotsniveau gehalten wird, ist uns zu wenig konkret. Dies lässt Raum zum Ausweichen. Vor allem ist mit dieser Formulierung aber auch ein Randstundenkonzept, wie es hier einmal vorgelegt wurde, möglich. Wenn nur der Durchschnitt eines Niveaus gehalten wird, kann irgendwo etwas weggenommen und an anderer Stelle angefügt werden. Dies akzeptieren wir auf keinen Fall. In unserer Fraktionserklärung zum Randstundenkonzept haben wir dies klar zum Ausdruck gebracht.

Wenn wir die Formulierung also so stehen lassen, könnten wir nicht einmal gegen ein Konzept, wie es das Randstundenkonzept war, protestieren. Es würde dann nämlich gesagt, dass der Kantonsrat den Grundsätzen schliesslich zugestimmt habe und jeder Protest belanglos sei. Aus diesem Grund sind uns die Minderheitsanträge auch wichtig, damit wir gegebenenfalls bei anderen verkehrspolitischen Diskussionen darauf zurückkommen können.

Die konkreten bestehenden Leistungen sind mindestens zu halten. Das ist unsere Formulierung. Schliesslich handelt es sich um einen Leistungsauftrag. Darauf aufbauend ist der 30-Minuten-Takt in allen Korridoren als Ziel anzustreben. Ob dies bis im Jahr 2005 vollständig durchgeführt werden kann, ist jetzt nicht dogmatisch festzulegen. Doch anzustreben ist es auf jeden Fall. In diese Richtung müssen wir gehen.

Wir haben diesen Minderheitsantrag schon das letzte Mal bei den Grundsätzen gestellt und wir werden ihn immer wieder bringen. Wir haben gezeigt, dass nur die so genannt schwachen Korridore mit unvollständigem 30-Minutentakt in den letzten zwei Jahren überhaupt noch Zunahmen gezeigt haben, Furttal 23%, Weinland 5 und 12%, Unterland und Wehntal 4,7%. Das sind doch beeindruckende Zahlen. Es wäre also verkehrt, nur Korridore mit gebündelter Nachfrage zu verbessern. Eine Steigerung ist nur möglich, wenn der Verkehr dem Feinverteiler mit lückenlosen Reiseketten zugeführt wird. Das Niveau 30-Minuten-Takt muss einfach angestrebt werden.

Selbstverständlich wären auch alternative Angebote möglich, um diese Lücken zu füllen, z. B. nach Sternenberg oder an die Reuss. Da muss man nicht mit einem teuren Postauto hochfahren. Alternativen sind denkbar, doch in erster Linie geht es um das lückenlose Angebot. Wenn schon immer die freie Verkehrsmittelwahl postuliert wird, dann muss der ÖV in der Fläche als Alternative auch eine Chance gegenüber dem Auto haben. Mit den Lücken hat er sie nicht.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Ich habe diesen Minderheitsantrag mitunterzeichnet, weil es mir darum geht, dass kleine Schritte zur Förderung des öffentlichen Verkehrs gemacht werden können. Ich gebe zwei Beispiele: Wenn ich am Abend mit dem ÖV von Adliswil nach Wädenswil fahren will, muss ich damit rechnen, dass ich dafür etwa eineinviertel Stunden brauche. Zu den normalen Zeiten lege ich dieselbe Strecke in 20 Minuten zurück. Sie sehen, der Unterschied ist recht markant. Oder wenn eine Verkäuferin am Abend um zehn Uhr in Wädenswil ankommt, weil sie länger arbeiten musste, was sie der Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten zu verdanken hat, dann wird sie auf eine zwanzigminütige Rundreise geschickt. Normalerweise erreicht sie ihr Ziel in sieben Minuten. Das ist nicht mehr attraktiv. Hier gilt es, Weichen zu stellen, wie ich es bereits im Eintretensreferat gesagt habe.

Ein weiterer Punkt: Im Weinland, einem Einzugsgebiet mit rund 100'000 Einwohnern, leisten wir uns noch den Studentakt. Zwei wichtige Städte werden miteinander verbunden und als idealer Nebeneffekt könnte auch die Verbindung nach Stuttgart verbessert werden. Dies mit den S-Bahnzügen; der Pendolino braucht deshalb nicht unbedingt über Winterthur zu verkehren, wegen den neun bis zwölf Personen, die nach Stuttgart fahren wollen. Diese könnten in Schaffhausen umsteigen und hätten schlanke Anschlüsse.

Der Kommissionspräsident hat erwähnt, dass zu viel Geld ausgegeben werde, wenn wir dem Minderheitsantrag zustimmen. Der öffentliche Verkehr ist aber kein Fass ohne Boden. Er hat bewiesen, dass er sparen kann. Auch hier gibt es alternative Angebote wie Rufbus und Ruftaxi. Es muss also nicht unbedingt so sein, dass am Abend leere Autobusse in der Gegend herumfahren. Das Problem kann durchaus bedarfsgerecht gelöst werden.

Dies sind die Ziele, die wir mit den Grundsätzen anstreben wollen. Wir wollen einen kleinen Schritt machen und wir wollen das Geld nicht zum Fenster hinauswerfen. Aber wir wollen, dass die Leute freiwillig auf den ÖV umsteigen und dies ohne Zwang. Das wollen nicht nur wir, sondern das wollen Sie auch. Stimmen Sie diesem Minderheitsantrag deshalb zu.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Das unselige Randstundenkonzept hat offenbar bewirkt, dass man nun genau ins andere Extrem fällt. Dieser Giesskannenantrag tönt zwar schön, ist aber kontraproduktiv, weil er nicht zu Ende gedacht ist. Er bindet Gelder in Gebieten, wo mit der Angebotssteigerung nur ein sehr geringer Umwelteffekt erzielt werden

könnte. Diese Gelder würden dann in anderen Gebieten mit einem grossen Nachfragepotenzial fehlen.

Ich gebe ein konkretes Beispiel: Was hiesse eine lückenlose Reisekette ausserhalb der Spitzenzeiten z. B. von Ellikon an der Thur nach Hausen am Albis? Hier ist das Beispiel der alternativen Betriebsformen natürlich völlig fehl am Platz. Alternative Betriebsformen sind bedarfsorientiert und lassen sich nicht in einen Zeitraster pressen. Es würde also ein fast halbleeres Halbstunden-Postauto nach Altikon fahren, ein ziemlich leerer Halbstunden-Zug auf der Stammheimerlinie nach Winterthur – ich spreche immer von den Zwischen- und nicht von den Spitzenzeiten –, dann ein ziemlich voller Viertelstunden-Zug im Korridor mit gebündelter Nachfrage von Winterthur nach Zürich. Dieser wäre nicht wegen der zwei drei Passagiere von Ellikon voll. Dann gäbe es noch einen halbvollen Halbstunden-Zug nach Affoltern und danach wiederum ein fast leeres Halbstunden-Postauto nach Hausen. Ich könnte hunderte von solchen extremen Beispielen

z. B. am Sonntag Vormittag oder abends nach neun Uhr konstruieren, um aufzuzeigen, dass die Umsetzung dieses Antrags schlicht unbezahlbar wäre. Unter dem Strich würde dies auf einen Leistungsabbau und zwar genau dort, wo die Nachfrage grösser ist, hinauslaufen.

Kein ÖV der Welt würde eine solche Reisekette bis zu jedem Feinverteiler ausserhalb der Spitze schaffen. Noch etwas zur S33 – das ist ein alter Streit –, Kurt Schreiber: Ich glaube kaum, dass ein Passagier von Stuttgart zum Flughafen gerne zweimal umsteigen würde, auch wenn es eine Halbstunden-S33 gäbe. Er müsste in Schaffhausen umsteigen und dann nochmals in Winterthur. Also bitte denken Sie diesen Antrag zu Ende.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Die Grünen werden auch diesen Minderheitsantrag unterstützen. Ein guter S-Bahnfahrplan allein nützt nichts. Die Gesamtreisekette muss stimmen. Es macht keinen Sinn, das Angebot bei der S-Bahn aufzubauen und zugleich das Angebot der Feinverteilung zu reduzieren. Nur das gesamte Angebot auf dem Niveau des Halbstundentakts macht den ÖV attraktiv und somit konkurrenzfähig.

Werner Schwendimann (SVP, Oberstammheim): Zu diesem Minderheitsantrag sage ich nur Folgendes: Das Beispiel von Willy Germann zeigt etwa, wohin dies führen könnte. Es heisst ja eine lückenlose Reisekette, wo solche Beispiele durchaus auftreten könnten. Ich bin auch der Meinung, dass wir den ÖV dort fördern müssen, wo eine Nachfrage besteht. Die Formulierung «lückenlose Reisekette im 30-Minutentakt» geht eindeutig zu weit. Dies würde heissen, dass wir eben auch Buslinien im 30-Minutentakt zu führen hätten, selbst dort, wo kein Bedarf besteht. Einen solchen Luxus können wir uns nicht leisten. Schwere Transportfahrzeuge schaden dem Ansehen des öffentlichen Verkehrs und eben auch der Akzeptanz der Kosten des ÖV. Dies dürfen wir nicht dulden.

Laurenz Styger (SVP, Zürich): Die Forderung nach dem 30-Minutentakt für alle Reiseketten geht uns viel zu weit. Nicht zu sprechen von den Kosten, die dies verursachen würde. Dieser Minderheitsantrag setzt uns auch in Sachzwänge. Wir sind nicht frei in unseren Entscheidungen. Diskussionen z. B. über das Randstundenkonzept wären nicht mehr möglich. Doch ich bin der Meinung, dass man in Zukunft auch solche Themen noch aufgreifen dürfen soll.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Willy Germann spricht von einem Giesskannenprinzip. Ich werde mir erlauben darauf zurückzukommen, wenn es dann um einen weiteren Minderheitsantrag geht. Es ist eben keine Giesskanne. Wie ich gesagt habe, sollen die Fahrzeuge bedarfsgerecht eingesetzt werden. Es fahren keine leeren Busse in der Gegend herum, Werner Schwendimann, sondern mit dem Rufbussystem wird auf Verlangen gefahren. Wenn man weiss, dass die Frequenzen am Sonntag Morgen zumindest bis neun Uhr gering sind, dann kann man dies im Fahrplan auch entsprechend deklarieren. Wir müssen nun aufpassen, dass wir nicht Äpfel mit Birnen vergleichen.

Noch ein Wort zur S33: Wegen drei Leuten aus Stuttgart direkt über den Flughafen zu fahren, aber dafür dann für dreissig Leute aus Schaffhausen eine Verbindung nicht anzubieten, das sind auch zwei verschiedene Paar Stiefel. Mir sind die dreissig Leute aus Schaffhausen und dem Weinland wesentlich näher als die drei oder neun aus Stuttgart. Deshalb bitte ich Sie, dem Minderheitsantrag zuzustimmen. Wir werden kein Geld zum Fenster hinauswerfen und wir verlangen damit auch nichts Unmögliches.

Regierungsrat Ernst Homberger: Ich danke Kurt Schreiber für das letzte Votum, welches ganz nahe an unserem Randstundenkonzept liegt, indem wir im Fahrplan dort, wo kein Bedarf ist, anzeigen, dass wir weniger fahren müssen. Nehmen wir dies nun doch wieder auf? Das würde mich interessieren.

Abstimmung

Der Antrag der Kommissionsmehrheit wird dem Minderheitsantrag Peter Stirnemann gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 72 : 58 Stimmen dem Antrag der Kommissionsmehrheit zu.

d)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

2. Stossrichtungen, a)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

b)

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Ich habe einen Antrag zu 2.b). Es geht darum, dass bis zum Jahr 2005 eine Neukonzipierung des S-Bahnangebots überprüft werden soll. Diese soll dann Einfluss auf die mittel- und langfristigen Ausbaumassnahmen beim Hauptbahnhof Zürich haben. Da steckt also die ganze Geschichte mit dem unsäglichen Flügelbahnhof und dem in einer Volksinitiative verlangten Durchgangsbahnhof drin. Ich beantrage ihnen, den Satz «zu diesem Zweck wird bis spätestens 2005 eine Neukonzipierung des S-Bahnangebots geprüft» wie folgt abzuändern:

Zu diesem Zweck wird dem Kantonsrat bis spätestens Ende 1999 eine Neukonzipierung des S-Bahnangebots vorgelegt.

Wir haben nun schon genug Zeit verplempert. Der ZVV hat es versäumt in den verflossenen neun Jahren, seit Inbetriebnahme der S-Bahn konzeptionelle Überlegungen zu einem neuen S-Bahnangebot zu machen. Wenn er nun zusammen mit dem neuen Amt für Verkehr wieder Zeit bis ins Jahr 2005 hat, also wieder sechs Jahre, nur um die Neukonzipierung zu prüfen, dann erleben wir alle hier nicht mehr, dass die S-Bahn neue Impulse erfährt. Ich bin der Meinung, dass dies bis Ende 1999 gemacht sein müsste.

Ich bitte Sie, meinen Antrag zu unterstützen.

Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon): Ich habe den Antrag von Astrid Kugler bekommen, deshalb kann ich darauf antworten. Zuerst ist darauf hinzuweisen, dass wir hier die Grundsätze für die Fahrplanperiode 2001 bis 2005 beraten. In lit. b) geht es um die Bahn 2000. Die erste Ausbaustappe sollte im Jahr 2005 abgeschlossen werden und dann gibt es einen neuen nationalen Fahrplan. Zu diesem Zweck wird bis spätestens 2005 eine Neukonzipierung des S-Bahnangebots geprüft. Dieses soll optimal auf den nationalen und besser noch auf den internationalen Verkehr abgestimmt werden.

Wenn Sie nun fordern, dass dies bis Ende dieses Jahres vorgelegt wird, dann gehen Sie zu weit voraus, weil das Fahrplanangebot im Detail für die Bahn 2000 bis im Jahr 2005 noch nicht vorliegt. Sie sind zu voreilig.

Abstimmung

Der Antrag Astrid Kugler-Biedermann wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 67 : 15 Stimmen dem Antrag der Kommission zu.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Zu 2. b) liegt noch ein weiterer Antrag von Astrid Kugler, ein Ergänzungsantrag, vor.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Vielleicht habe ich mich nicht ganz deutlich ausgedrückt. Es geht mir darum, noch einen weiteren Punkt einzufügen, nämlich:

Die Fahrpläne sind so auszugestalten, dass die Stillstandzeiten an den Endstationen auf das betrieblich Notwendige reduziert werden (ca. 10 bis höchstens 15 Minuten).

Diesen Antrag begründe ich mit zwei Beispielen folgendermassen. Die S5 steht in Niederwenigen und in Rafz je 40 Minuten still, bevor sie ihre Rückreise antritt. Es gibt Vorschläge, wie diese Stillstandzeiten reduziert werden können. Aber der ZVV sieht sich seit neun Jahren nicht veranlasst, auf diese Vorschläge einzutreten. Hinzu kommt das ganze Theater am rechten Seeufer. Nach dem Fahrplan, welcher zur Diskussion stand, als wir das Randstundenkonzept berieten, hätte die S-Bahn in den Randstunden fast eine volle Stunde in Rapperswil warten müssen, bevor sie zurückgefahren wäre. Doch der heutige Fahrplan sieht auch nicht besser aus. Die S-Bahn wird in den Randzeiten eine volle

Stunde in Rapperswil herumstehen. Das kostet offensichtlich nichts. Die S22 steht in Schaffhausen während der ganzen Betriebszeit jeweils 45 Minuten herum, bis sie ihre Rückreise nach Bülach antreten kann.

Ich bitte Sie, diese Verbesserungsvorschläge aufzunehmen.

Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon): Aufgrund meiner Erfahrung aus den vier Jahren meiner Kommissionstätigkeit wird man im Prinzip sicher nicht Züge allzu lang an den Endstationen stehen lassen. Doch die Gewährleistung des Taktes und die Anschlüsse in den Spinnen, also z. B. in der Stadt Zürich, haben eindeutig Priorität. Jede Endstation eines Zuges kann man hinauszögern, indem man z. B. weiter hinausfährt. Doch dies nur dann, wenn Kosten und Nutzen in Relation stehen. Der ZVV sieht sich nun mit der neuen Situation der Eisenbahnen konfrontiert. Einen leeren Zug fahren zu lassen, kostet bei der Infrastrukturbenützung. Es sind zwei getrennte Gesellschaften: die Betriebsgesellschaften und die Infrastrukturgesellschaften. Dies gilt es, sorgfältig gegeneinander abzuwägen. Dies ist ein typisches Beispiel dafür, dass man sich allzusehr ins Operative einmischen will. Ich muss Ihnen dringend empfehlen, darauf zu verzichten, denn dies sind operative Dinge. Überlassen wir sie den Profis.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Im Jahr 2003 soll der Doppelspurtunnel Zürich–Thalwil eröffnet werden. Dann wird sicher damit zu rechnen sein, dass die S8 angepasst wird. Möglicherweise könnte sie sogar mit der S5 verknüpft werden. All diese Dinge kommen mit dem Ausbau der Bahn 2000 nun schrittweise auf uns zu. Ich finde es deshalb übereilt, wenn wir nun schon beschliessen, das ganze Konzept anzupassen. Aus diesem Grund kann ich dem Antrag von Astrid Kugler nicht zustimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Antrag Astrid Kugler-Biedermann mit eindeutiger Mehrheit ab.

c)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

d)

Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon): Hier will die Minderheit einen zusätzlichen Satz einfügen: «Es wird ein Konzept mit Finanzplan für das gesamte öffentliche Verkehrssystem im mittleren Glattal einschliesslich Zürich-Nord aufgestellt.» Dies steht im Zusammenhang mit der Stadtbahn Glattal.

Die Mehrheit ist der Meinung, dass wir mit der Stadtbahn Glattal vorwärts machen sollten. Es ist klar, dass die Fahrpläne zu gegebener Zeit abgestimmt werden müssen. Dies ist im Moment aber nicht vordringlich.

Der Vollständigkeit halber melde ich an, dass der letzte Minderheitsantrag sachlich in die gleiche Richtung geht. Unter lit. b) soll dies aber zwischen 2001 und 2005 geschehen, während der Minderheitsantrag Peter Niederhauser die Konzepte und Finanzpläne erst nach dem Jahr 2005 studiert haben will.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Ich beantrage Ihnen, diese beiden Anträge nicht miteinander zu verknüpfen. Wir entscheiden separat. Der Rat ist einverstanden.

Minderheitsantrag Peter Stirnemann, Willy Germann, Charles Spillmann und Regula Ziegler-Leuzinger

d) Im Bereich der künftigen Stadtbahn Glattal, deren Trassees gesichert werden, wird ein Vorlaufbetrieb mit Bussen eingerichtet. Die Kreditvorlagen für die Realisierung der Stadtbahn Glattal werden rechtzeitig zur Entscheidung vorgelegt. Es wird ein Konzept mit Finanzplan für das gesamte ÖV-System im mittleren Glattal (einschliesslich Zürich-Nord) aufgestellt.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Der Kantonsrat hat mit dem Postulat KR-Nr. 401/1997 dem Regierungsrat den Auftrag gegeben, einen Finanzplan für das Stadtbahn- und Tramsystem im ganzen mittleren Glattal einschliesslich Zürich-Nord aufzustellen. Dieses Postulat ist überwiesen worden. Wir wollen den Willen des Kantonsrates in diesen seinen Grundsätzen verankern, und zwar noch über das Postulat hinausgehend, indem ein Konzept und ein Finanzplan für das gesamte ÖV-System aufgestellt werden soll. Dies bis zum Jahr 2005. Das ist nicht das Gleiche, wie es der Präsident vorhin erwähnt hat.

Es geht also um ergänzende Linien zu dieser Stadtbahn, die das Rückgrat des Verkehrs im mittleren Glattal bilden soll, in Dübendorf, Glattbrugg und den nördlichen Quartieren der Stadt Zürich. Dieses Konzept wurde vom ZVV für die Systemevaluation der Stadtbahn bereits vorgegeben. Es ist also nicht etwas, was man neu erfinden müsste. In den groben Zügen ist es bekannt. Wenn es zur Abstimmung über den Kredit für diese Stadtbahn kommt, müssen wir dem Souverän Klarheit darüber geben, was dazu noch nötig ist oder später vielleicht noch kommt. Wie wir heute früh bei der Flughafendebatte gesehen haben, muss Transparenz geschaffen werden. Wir müssen wissen, wie gross der Gesamtaufwand ist und wir müssen etappieren können. Wir müssen Prioritäten setzen, welche Etappe wo, wann und mit welchen Mitteln zu finanzieren ist. Andernfalls werden wir Schiffbruch erleiden, wenn wir bei der Vorlage zur Stadtbahn nicht sagen, was ausserdem für das Verkehrssystem im Glattal noch nötig ist.

Bitte stimmen Sie meinem Minderheitsantrag zu und tragen Sie Sorge dazu, dass wir die Stadtbahn beim Volk dann eben durchbringen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich spreche gleichzeitig auch zum letzten Minderheitsantrag. Ich stehe dazu, dass der Regierung mit diesem Minderheitsantrag vor der allfälligen Privatisierung Druck gemacht werden soll, damit ein offenes Problem ernsthaft studiert wird. Wenn Sie die Antwort des Regierungsrates auf meine Motion KR-Nr. 261/1998 betreffend Mitfinanzierung des öffentlichen Zubringerverkehrs durch den Flughafen lesen, wissen Sie, dass man diesem Minderheitsantrag unbedingt zustimmen sollte.

Ich verstehe überhaupt nicht, dass sich Regierungsrat Ernst Homberger mit Händen und Füßen dagegen wehrt, das mittlere Glattal auch in diesen Grundsätzen gesondert zu betrachten. Im mittleren Glattal sind in Kürze weitere Bauvorhaben zu erwarten, die zusätzlichen Verkehr auslösen werden. Sie wissen es, die Kapazitätsgrenzen sind in Spitzenzeiten auf dem Strassensystem längst erreicht. Die Busse und Autos

bleiben stecken. Wahrlich wurde noch vor der Stadtbahn schon oft dringend ein Verkehrsmanagement gefordert. Dieses Verkehrsmanagement ist sehr teuer und bisher konnte niemand sagen, wie es finanziert werden soll. Die Finanzierung eines Verkehrsmanagements gehört auch in die Grundsätze hinein. Ich habe Zahlen zwischen 90 und 180 Mio. Franken gehört, damit ein einigermaßen vernünftiges Verkehrsmanagement realisiert werden kann. Wer von günstigen Rahmenbedingungen für die Wirtschaft spricht, muss ein Verkehrsmanagement mittleres Glattal als vordringlich unterstützen.

Es gibt aber noch einen zweiten Punkt, der eine Sonderbehandlung der Region mittleres Glattal rechtfertigen würde. Die Betriebskonzession für den Flughafen wird nur erteilt, wenn die Regierung ein Konzept mit Finanzierungsplan vorlegen kann. Dies innerhalb von zwei oder eineinhalb Jahren. Sie muss erklären, wie der Modalsplit beim landseitigen Zubringerverkehr markant gesteigert werden kann. Dazu braucht es nicht bloss die Stadtbahn, sondern zusätzliche Fahrplanverdichtungen auf dem Bus- und Schienennetz. Ohne Investitionen kann dies nicht gehen. Ohne Mitfinanzierung durch den Flughafen ist dies schlicht nicht möglich, sonst würden wir hier wieder Gelder binden, die an anderen Orten fehlen.

Wenn die Stimmbürger merken, dass die Leistungen des ÖV in anderen Regionen abgebaut werden müssten, nur um die erforderlichen Mehrleistungen um den Flughafen zu finanzieren, wäre die Privatisierung gestorben. Das kann ich Ihnen garantieren. Ich verstehe, dass der Teil über die Privatisierung nicht in diese Gesetzesvorlage eingepfercht werden kann. Aber ich habe mit Ruedi Aeschbacher zusammen eine Gesetzesvorlage parallel dazu verlangt, die dieses Problem studiert und löst.

Der letzte Minderheitsantrag verlangt übrigens ungefähr dasselbe, allerdings erweitert um die Städte Zürich und Winterthur. Bei diesen beiden Städten würden damit aber offene Türen ingerannt. Beide Städte verfügen über Verkehrskonzepte und Gesamtkonzepte für den ÖV. Jene der Stadt Winterthur liegen seit zehn bis 15 Jahren in der Schublade und bieten der Regierung nun den Vorwand, Gelder der Baupauschale zur Busbeschleunigung zurückzuhalten. Die Baupauschale beträgt in Winterthur übrigens 40 Mio. Franken. Das sind Gelder, die nun aus verkehrs- und beschäftigungspolitischen Gründen genutzt werden sollen, gerade um den öffentlichen Verkehr zu optimieren.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Ich beabsichtige, diese beiden Geschäfte heute noch zu Ende zu beraten. Darf ich also um etwas kürzere Voten bitten.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Der Rat hat das Postulat für eine umfassende Planung und Projektierung des gesamten Schienenverkehrsnetzes im mittleren Glattal im Mai 1998 überwiesen. Die Planung der Stadtbahn geschieht heute und sie muss dringend mit der geplanten Tramnetzerweiterung koordiniert werden. Die Staatsfinanzen sind knapp, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Zürich-Nord verlangt nach dem besten Kosten/Nutzenverhältnis, welches nur erreicht werden kann, indem man koordiniert. Einmal mehr ist eine Gesamtsicht gefragt.

Laurenz Styger (SVP, Zürich): Der Minderheitsantrag verlangt, dass ein Konzept mit Finanzplan für das gesamte ÖV-System im mittleren Glattal aufgestellt wird. Dieser Zusatz ist überhaupt nicht notwendig, weil auf jeden Fall ein Finanzplan vorhanden sein muss. Ein Konzept und ein Finanzplan sind bei einem Ausbau von diesem Ausmass eine Selbstverständlichkeit. Auch wird ein Busvorlauf gefordert. Ich kann Sie nur warnen. Ein Busvorlauf kann auch ein Profidurium heissen. Heute, in dieser schnelllebigen Zeit können wir auf ein solches verzichten.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag Peter Stirnemann wird dem Antrag der Kommissionsmehrheit gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 64 : 59 Stimmen dem Antrag der Kommissionsmehrheit zu.

e), f), g), h)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

i)

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Hier liegt ein Antrag von Astrid Kugler vor.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Ich plage Sie mit meinem letzten Antrag, es ist ein ganz einfacher. Ich beantrage Ihnen,

lit. i) zu streichen.

Dies aus folgenden Gründen. Es heisst dort: Die Preise und das Fahrausweissortiment werden entsprechend der Wettbewerbssituation in den einzelnen Marktsegmenten differenziert entwickelt. Meiner Meinung nach widerspricht dies lit. g), wo das Tarifsysteem vereinfacht werden soll. Ich finde es richtig, das Tarifsysteem zu vereinfachen. Lit. i) finde ich falsch.

Zum zweiten Punkt, «generelle Preiserhöhungen erfolgen nur, wenn dies zur Erreichung der finanziellen Zielsetzung notwendig ist»: Wir sind der Auffassung, dass es überhaupt keine Preiserhöhungen geben soll, denn wir haben gesehen wohin dies führt, nämlich wieder zu einer Abnahme der Kundenfrequenzen und zu Ertragsausfällen. Deshalb darf es keine Preiserhöhungen geben.

Ich bitte Sie, lit. i) zu streichen.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Das Wort dazu wird nicht weiter gewünscht.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Antrag Astrid Kugler-Biedermann gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt dem Antrag der Kommission mit eindeutiger Mehrheit zu.

j), k), l)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

m)

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Hier haben wir den Antrag der Kommission, einen Minderheitsantrag von Peter Stirnemann und einen Antrag von Barbara Hunziker zur Ergänzung des Minderheitsantrags, der Ihnen von Barbara Hunziker erläutert werden wird.

Je nachdem, wie Sie sich entscheiden, gibt es noch einen Antrag auf Ergänzung des Kommissionsantrags von Marie-Therese Büsser. Wir werden die Anträge in dieser Reihenfolge behandeln.

Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon): Die Kommission hat in Ergänzung zum regierungsrätlichen Antrag ungefähr in der Mitte folgenden Passus eingesetzt: «... von Mindestanforderungen an die Anstellungsbedingungen für das Personal». In Anbetracht der Diskussionen und Streikdrohungen haben wir gesagt, dass es an und für sich vertretbar ist, dass in diesen Verträgen Mindestanforderungen an die Angestelltenbedingungen enthalten sind. Weiter wollte die Kommissionsmehrheit nicht gehen. Ich verzichte darauf zu erklären, wie weit die Minderheit gehen will.

Minderheitsantrag Peter Stirnemann, Charles Spillmann und Regula Ziegler-Leuzinger

m) Ab 2003 wird für die Erbringung von Fahrleistungen im Verbundgebiet eine sozialverträgliche Wettbewerbsordnung eingeführt, die auf einem ÖV-branchenüblichen Normalarbeitsvertrag basiert. Diese wird unter anderem in der Zielvereinbarung mit den Verkehrsunternehmen verankert.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Zunächst zum Antrag von Barbara Hunziker, welcher das Wort «umweltverträglich» hinzufügen will. Damit sind wir einverstanden. Damit wird aus dem Antrag von Barbara Hunziker und dem hier abgedruckten Minderheitsantrag einer. Dies vereinfacht die Sache.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Das geht so nicht. Sie stellen einen Minderheitsantrag und Barbara Hunziker hat eine Ergänzung. Der Rat entscheidet, ob diese Ergänzung aufgenommen wird oder nicht.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): In diesem Fall begründe ich den hier abgedruckten Minderheitsantrag. Unserer Meinung nach muss unmissverständlich und eindeutig definiert werden, was sozialverträglich heisst. Wir meinen, dass man hier nicht nur mit Mindestforderungen operieren kann, sondern man muss klar darauf hinweisen, dass für die Transportunternehmen des ÖV im ZVV-Gebiet mit den Tarifpartnern ein Normalarbeitsvertrag, der branchenüblich ist, abzuschliessen ist. Wir wollen nicht, dass ein Unterbieten zu Lasten üblicher Arbeitsbedingungen möglich ist. Die Tarifpartner haben dies seit längerer Zeit mit den öffentlichen Arbeitgebern ausgehandelt. Wir sagen nicht, dass dieser genau so aussehen muss, doch er muss sich daran orientieren. Wir wollen nicht dauernd ein latentes Konfliktpotenzial hinter uns haben, weil etwas nicht stimmt oder keine Einigkeit erzielt worden ist. Dies ist unser Anliegen.

Dadurch wollen wir auch erreichen, dass motiviertes und vor allem qualifiziertes Personal im Bereich des ÖV arbeitet. Wenn wir vernünftige Arbeitsbedingungen geschaffen haben, können wir auch Qualität bei der Erfüllung der Arbeit verlangen. Ich glaube, es ist richtig, wenn wir dies in den Grundsätzen verankern.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Die Grünen unterstützen den Minderheitsantrag der SP, beantragen aber, ihn wie folgt zu ergänzen:

Ab 2003 wird für die Erbringung von Fahrleistungen im Verbundgebiet eine sozial- und umweltverträgliche Wettbewerbsordnung eingeführt, die auf einem ÖV-branchenüblichen Normalarbeitsvertrag basiert und die Mindestanforderungen für die technische Ausrüstung und die Betriebsmittel der eingesetzten Fahrzeuge festlegt. Diese wird unter anderem in der Zielvereinbarung mit den Verkehrsunternehmen verankert.

Produktivitätssteigerungen dürfen weder auf Kosten der Arbeitnehmerinnen, noch auf Kosten der Umwelt erreicht werden. Deshalb braucht es eine sozial- und umweltverträgliche Wettbewerbsordnung. Es ist z. B. wichtig, welche Fahrzeuge eingesetzt werden und woher die Verkehrsunternehmungen im liberalisierten Strommarkt ihren Strom beziehen werden.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Ich ziehe meinen Minderheitsantrag zu Gunsten des Antrags von Barbara Hunziker zurück.

Abstimmung

Der Antrag Barbara Hunziker Wanner wird dem Antrag der Kommissionmehrheit gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 71 : 49 Stimmen dem Antrag der Kommissionmehrheit zu.

Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti): Sie haben den Antrag Barbara Hunziker, der zwei Bereiche umfasst hat, soeben abgelehnt. Einerseits umfasste er eine weitergehende Konkretisierung im Sozialbereich gegenüber dem Antrag des Regierungsrates und andererseits den Punkt der Umweltverträglichkeit. Ich möchte nun den Antrag des Regierungsrates wiederum mit der Umweltverträglichkeit ergänzen. Der ÖV wird meines Erachtens zu einem wesentlichen Teil auch deshalb betrieben, weil damit Anliegen des Umweltschutzes verbunden sind. Im Zusammenhang mit der Vergabe von Fahrleistungen an private Anbieter gab es mit dem Umweltstandard der eingesetzten Busse auch schon Probleme. Ich denke, dass es für den ÖV ein grosser Imageschaden wäre, wenn plötzlich schmutzige Busse herumfahren würden. In Zukunft muss das Augenmerk vermehrt auf die Qualität des eingesetzten Stroms gelegt werden, weil mit der Liberalisierung im Strommarkt auch ein Bezug von Strom für den Betrieb des ÖV beispielsweise aus Kohlekraftwerken oder zweifelhaften Atomkraftwerken aus Osteuropa durchaus möglich wäre. Das darf nicht geschehen.

Für den öffentlichen Verkehr muss ein bestimmter Umweltstandard garantiert werden. Dies ist für diejenigen Personen, die den ÖV ganz bewusst aus Umweltschutzgründen benutzen und gewisse Einschränkungen wie Zeitverlust in Kauf nehmen, ein ganz wichtiges Argument. Damit sollten wir nicht spielen. Ich denke, dass zweifelhafter Strom und überholte Technologie bei den Bussen beispielsweise zu billigeren Angeboten führen können. Doch letztlich führen sie nicht wirklich zu Einsparungen, denn aus einer Gesamtsicht muss auch daran gedacht werden, dass damit Umweltbelastungen verbunden sind, die von der Allgemeinheit bezahlt werden müssen.

Ich bitte Sie dringend, hier an der Quelle zu bekämpfen und dem ÖV diesen möglichen Imageschaden nicht zuzumuten.

Regierungsrat Ernst Homberger: Ich kann Ihnen versichern, dass in unseren Ausschreibungen für die Beschaffung neuer Fahrzeuge die Umweltvorschriften immer auf dem neusten Stand der Technik sind. Dazu brauchen wir in den Grundsätzen keinen speziellen Absatz. Ich gebe zu, dass es beim Ausbau von Filtern einen ganz kleinen Lapsus gegeben hat. Doch dieser ist inzwischen behoben.

Zum Strom: Wir kaufen die Leistungen ein bei der SBB, was die S-Bahn anbelangt oder bei der SOB oder der Bremgarten–Dietikon-Bahn. Wenn Sie dort solche Massnahmen in die Ausschreibung hineinschreiben wollen, dann können Sie uns aber auch nicht mehr verpflichten, andere Bewerber miteinzubeziehen. Der Strom, den die SBB braucht, produziert sie zum grössten Teil in ihren eigenen Kraftwerkanlagen selbst. Ich finde, wir würden einen Schritt zu weit gehen, und dieser könnte uns die Flexibilität nehmen.

Ich bitte Sie, die Ergänzung des Antrags abzulehnen.

Abstimmung

Der Antrag von Marie-Therese Büsser-Beer wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 68 : 51 Stimmen dem Antrag der Kommission zu.

II.

Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon): Hier gehen wir in die langfristige Angebotsplanung über, d. h. nach dem Jahr 2005. Die Kommissionsmehrheit bittet Sie, bei ihrer Version zu bleiben.

Minderheitsantrag Peter Niederhauser, Bernhard A. Gubler und Kurt Schreiber

Für den langfristigen Ausbau des innerstädtischen Verkehrs in Zürich und Winterthur und des Regionalverkehrs, insbesondere im mittleren Glattal und Zürich-Nord, werden Konzepte und Finanzpläne entwickelt und Massnahmen zur Sicherung des Verkehrsraumes eingeleitet.

Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen): Ich möchte II. ergänzen, indem ich besonders darauf hinweise, dass die Situation im mittleren Glattal und in Zürich-Nord akut ist. Mit dieser Formulierung gehe ich darauf ein, dass Zürich-Nord und das mittlere Glattal die Entwicklungsregion ist. Dies konnte man auch der Presse immer wieder entnehmen. Wenn

Sie weiter gesehen haben, haben Sie festgestellt, dass in dieser Region tatsächlich grosse Projekte geplant worden sind. Der kantonale Richtplan hat diese Idee auch aufgenommen, indem er im Glattal Zentrumsgebiete ausgeschieden und damit die Gemeinden verpflichtet hat, in ihren Zonenplänen Gebiete mit hoher Dichte zu erstellen. Wenn Sie diese Zonenpläne betrachten, stellen Sie fest, dass im Hochbord Dübendorf, in Wallisellen, aber auch im Oberhauserried noch ganz gewaltige Reserven vorhanden sind. Zusätzlich gehört zu dieser Region auch der Flughafen, welcher ebenfalls ausgebaut werden wird.

Heute stellen wir fest, dass wir zunehmend Verkehrsprobleme haben und können uns gar nicht vorstellen, wie die Zukunft aussehen wird, wenn diese Lücken alle noch ausgefüllt werden. Die Antwort, die wir im Moment haben, ist die Stadtbahn. Das ist aber nur eine Teilantwort. Die Stadtbahn hat durchaus eine wichtige Funktion, aber sie ist nicht die ganze Antwort. In diesem Rahmen müssen wir Prioritäten setzen, und diese Region ist eine Problemregion, die prioritär behandelt werden muss. Deshalb bin ich der Meinung, dass wir hier sehr rasch mit dem Arbeiten beginnen sollten. «Rechtzeitig beginnen» kann ich nicht mehr sagen, denn das wäre schon viel früher gewesen.

Es ist der Kanton, der die Fäden in die Hand nehmen soll, denn die Gemeinden können dies nicht und die Regionalbahn hat diesbezüglich viel zu schwache Mittel, als dass sie diese Aufgabe erfüllen könnte. Eigentlich bin ich der Meinung, dass alle Fraktionen zustimmen könnten. Der Fraktionssprecher der SVP hat vom Nebeneinander des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs gesprochen, der zweite Fraktionssprecher hat von Effizienz gesprochen. Wenn Sie dies tatsächlich erreichen wollen, müssen Sie frühzeitig mit Ihren Überlegungen beginnen und sie in die richtigen Bahnen lenken. Ich denke, die SVP-Fraktion kann zustimmen. Selbstverständlich kann auch der Landesring zustimmen, Astrid Kugler hat auch schon Konzepte verlangt bis hinab zu den Buslinien. Hier können Sie Ihr Ziel nicht für den ganzen Kanton, aber wenigstens für einen Teil erreichen. Die SP-Fraktion sollte selbstverständlich auch zustimmen. Sie hat in ihrem abgelehnten Minderheitsantrag eine ähnliche Idee aufgenommen, so dass sie hier wenigstens einen Teil ihrer Idee noch retten kann.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Wenn Sie sagen, dass «rechtzeitig» viel früher gewesen wäre, dann verstehe ich nicht, weshalb Sie den Minderheitsantrag zu 2. d) nicht unterstützt haben. Die Konzepte und Finanzpläne für den Ausbau des Verkehrs sind nicht erst langfristig nötig, sondern für die nächsten Fahrplanperioden dringend. Der Flughafen muss nicht erst langfristig einen Modalsplit von 42% zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs erreichen. Die Stadtbahn wird heute geplant und sollte dringend mit der Tramnetzerweiterung koordiniert werden. Sie haben den Minderheitsantrag der SP bei den Stossrichtungen nicht unterstützt. Hier nützt die Korrektur nun nichts mehr, denn die Weichen sind bereits gestellt.

Die Grünen werden deshalb diesen Minderheitsantrag nicht unterstützen.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag Peter Niederhauser wird dem Antrag der Kommissionmehrheit gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 61 : 35 Stimmen dem Minderheitsantrag zu.

III., VI., V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Gestatten Sie mir noch einige wenige Worte. Die Minderheitsanträge unserer Seite sind zwar abgelehnt worden, doch sie haben starke Unterstützung gefunden. Aus diesem Grund werden wir den Grundsätzen in der Schlussabstimmung zustimmen. Wir meinen, dass wir uns in verkehrspolitischen Debatten jederzeit auf diese Minderheitsanträge beziehen können und somit die Grundsätze etwas relativieren.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Sie haben sämtliche Minderheitsanträge von unserer Seite abgelehnt, deshalb werden wir diese Grundsätze ebenfalls ablehnen. Wir werden damit etwas konsequenter sein als die SP.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Wir stimmen zuerst über die Bereinigung der Vorlage 3683a ab.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat stimmt der Vorlage 3683a mit 89 : 13 Stimmen zu.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Wir kommen nun noch zur Detailberatung der Vorlage 3684a.

Detailberatung der Vorlage 3684a

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon): Hier sei nochmals darauf hingewiesen, dass die Debatte, die wir soeben geführt haben, und die Debatte vor zwei Jahren zu diesem Kredit gehören. Deshalb ist eine Veränderung der Zahl, also der 621 Mio. Franken, mit einer Erhöhung um 23 Mio. Franken an und für sich nicht durchführbar. Ich empfehle Ihnen deshalb, bei der Mehrheit zu bleiben und diesen Kredit zu bewilligen.

Minderheitsantrag Peter Stirnemann, Charles Spillmann und Regula Ziegler-Leuzinger

Für die Fahrplanperiode vom 30. Mai 1999 bis zum 9. Juni 2001 wird dem Zürcher Verkehrsverbund gemäss § 26 des Personenverkehrsgesetzes ein Rahmenkredit von 647'300'000 Franken bewilligt.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Ich muss dem Präsidenten widersprechen. Vor zwei Jahren haben wir beschlossen, dass wir die Kostenunterdeckung auf dem Niveau 1996 stabilisieren wollen. Diese Stabilisierung hat, wie die Abrechnung zeigt, auf dem Niveau 647,3 Mio. Franken stattgefunden. Genau dies wollen wir nun mit diesem Minderheitsantrag verdeutlichen und daran festhalten. Wir wollen den Grundsätzen treu bleiben und diese nicht wieder über den Haufen werfen. Die Kostenstabilisierung und Beibehaltung des Angebotsniveaus, wie es in den Grundsätzen steht, markante Ausbaupläne bei der S-Bahn usw., all dies, was hier in den 13 Stossrichtungen steht, benötigt dieses Geld. Wir können nun nicht wieder zurückschrauben.

Ich plädiere dafür, dass Sie den Grundsätzen von vor zwei Jahren treu bleiben. Legen Sie den Rahmenkredit für die Kostenunterdeckung auf diesem Niveau fest.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Die Grünen unterstützen den Minderheitsantrag der SP, den Rahmenkredit auf 647,3 Mio. Franken zu erhöhen. Denn dies ist die Grundlage des Rahmenkredites 1995/1997. Wenn dieser Minderheitsantrag nicht obsiegt, möchte ich dem Regierungsrat zu bedenken geben, dass er sich in zwei Jahren erinnert, dass 12 Mio. Franken Mehrerträge durch einmalige Sonderfaktoren möglich waren und nicht wiederkehren. Sie müssen Ihren nächsten Rahmenkredit also sicher wieder erhöhen.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag Peter Stirnemann wird dem Antrag der Kommissionsmehrheit gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 68 : 48 Stimmen dem Antrag der Kommissionsmehrheit zu.

II. III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat stimmt der Vorlage 3684a mit 68 : 30 Stimmen zu.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Die Vorlage geht an den Regierungsrat zum Vollzug.

Die beiden Geschäfte sind erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Verfassung und Volkswillen entsprechende Festsetzung der Eigenmiet- und Vermögenssteuerwerte**
Parlamentarische Initiative *Hans Egloff (SVP, Aesch b. Birmensdorf)* und *Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil)*
- **Aufhebung der Möglichkeiten von Listenverbindungen bei Wahlen für den Kantonsrat**
Parlamentarische Initiative *Michel Baumgartner (FDP, Rafz)*, *Christian Bretscher (FDP, Birmensdorf)* und *Balz Hösly (FDP, Zürich)*
- **Erlass eines neuen Rekursrechtes für die Universität**
Motion *Christoph Mörgeli (SVP, Stäfa)*, *Oskar Bachmann (SVP, Stäfa)* und *Jürg Trachsel (SVP, Richterswil)*
- **Abschaffung der Listenverbindungen**
Motion *Mario Fehr (SP, Adliswil)* und *Liselotte Illi (SP, Bassersdorf)*
- **Wahlkreiseinteilung**
Motion *Daniel Vischer (Grüne, Zürich)*
- **Zusammensetzung des Universitätsrates**
Anfrage *Bruno Zuppiger (SVP, Hinwil)*
- **Fehlender Veloweg zwischen Thalheim und Andelfingen**
Anfrage *Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich)* und *Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach)*
- **Verzögerungen im Sozialplan für Handarbeits- und Hauswirtschaftslehrkräfte**
Anfrage *Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil)* und *Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur)*
- **«Zürich Airport, das Flughafenmagazin»**
Anfrage *Luzia Lehmann Cerquone (SP, Oberglatt)* und *Ruedi Keller (SP, Hochfelden)*
- **Beabsichtigte Schliessung der Kaufmännischen Berufsschule Stäfa**
Anfrage *Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon)* und *Willy Spieler (SP, Küsnacht)*
- **Tod eines Ausschaffungshäftlings**
Anfrage *Anjuska Weil-Goldstein (FraP!, Zürich)*

Rückzüge

- **Erteilung von Verwaltungsbefugnissen an Aufsichtskommissionen**
Motion *Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard)* und Mitunterzeichnende, KR-Nr. 122/1998
- **Skandalöse Vollzugslockerung der Zürcher Justizdirektion**
Interpellation *Alfred Heer (SVP, Zürich)*, *Ernst Schibli (SVP, Otelfingen)* und *Christoph Mörgeli (SVP, Stäfa)*, KR-Nr. 68/1999

Schluss der Sitzung: 17.30 Uhr

Zürich, den 22. März 1999

Die Protokollführerin:
Irene Läubli

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 29. April 1999 genehmigt.