



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

143. Sitzung, Montag, 22. April 2002, 9.15 Uhr

Vorsitz: *Martin Bornhauser (SP, Uster)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Zuweisung von neuen Vorlagen..... Seite 11911
- Antworten auf Anfragen
 - *Einflussnahme des Kantons Zürich als Gross-investor auf die Sicherheitsstandards der neuen Luftverkehrsgesellschaft*
KR-Nr. 19/2002 Seite 11912
 - *Finanzielles Ergebnis aus der Flughafenprivatisierung*
KR-Nr. 25/2002 Seite 11914
 - *Qualität der Vorkurse für die Fachhochschulen und Förderung der Berufsmaturitätsschule*
KR-Nr. 26/2002 Seite 11917
 - *Entscheid des Versicherungsgerichtes zu Zahlungen der Kantone für Privat- und Halbprivatpatienten*
KR-Nr. 27/2002 Seite 11921
 - *Zugang zu neuen Informationstechnologien*
KR-Nr. 39/2002 Seite 11925
- Traktandierung von politischen Vorstössen bei Abwesenheit von Erstunterzeichneten Seite 11928

2. Genehmigung der Rechnung und des Geschäftsberichts der Zürcher Kantonalbank für das Jahr 2001

Antrag der Kommission für die Prüfung der Rechnung und des Geschäftsberichts der Zürcher Kantonalbank vom 14. März 2002

KR-Nr. 96/2002 Seite 11929

- 3. Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (ZVV)**
Abbau überproportionale Belastung der
Stadt Zürich durch den Regionalverkehr
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 29. August 2001 zu den Postulaten KR-Nrn. 399/1997 und 400/1997 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 11. Dezember 2001, **3888** *Seite 11937*
- 4. Einführung einer Non-Stop-Zugsverbindung**
Zürich–Mailand
Führung des TGV Zürich–Paris über Basel statt
über Bern
Landseitiger Bahn-Shuttlebetrieb der Flughäfen
Zürich und Basel-Mulhouse
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 24. Oktober 2001 zu den Postulaten KR-Nrn. 413/1988, 282/1999 und 182/2000 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 11. Dezember 2001, **3903** *Seite 11945*
- 5. Schäden durch den Borkenkäfer im Kanton**
Zürich
 Interpellation Hans Heinrich Rath (SVP, Pfäffikon) vom 24. September 2001
 KR-Nr. 293/2001, RRB-Nr. 1815/21. November 2001 *Seite 11959*
- 6. Hauptsitz der neuen Schweizer Luftfahrtsgesellschaft**
 Postulat Lorenz Habicher (SVP, Zürich) und Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil) vom 19. November 2001
 KR-Nr. 394/2001, RRB-Nr. 384/6. März 2002
 (Stellungnahme) *Seite 11965*
- 7. Perspektiven des Wirtschaftsstandortes Zürich**
auf Grund der Folgen der Swissair-Krise
 Interpellation Liliane Waldner (SP, Zürich) vom 19. November 2001
 KR-Nr. 354/2001, RRB-Nr. 21/8. Januar 2002 *Seite 11973*

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Persönliche Erklärung von Regierungsrätin Dorothee Fierz betreffend Dringliches Postulat KR-Nr. 79/2002* Seite 11928
- Neu eingereichte parlamentarische VorstösseSeite 11987

Geschäftsordnung

Ratspräsident Martin Bornhauser: Die Geschäftsleitung beantragt Ihnen, die heutigen Geschäfte Traktanden 108 und 109 gemeinsam zu behandeln. Sind Sie damit einverstanden? Das ist der Fall. Wir sehen es so in der Traktandenliste vor.

Weiter wird das Wort nicht gewünscht. Die Traktandenliste ist somit in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Gesetz über die Zusatzleistungen zur eidgenössischen Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenversicherung (Änderung), 3956**

Zuweisung an die Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr:

- **Privatisierung des Unterhaltes kantonaler Strassennetze sowie der Nationalstrassen**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 202/1998, **3960**

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Beabsichtigter Verkauf des Staatswaldes Zürichberg**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 379/1999, **3964**

Antworten auf Anfragen

Einflussnahme des Kantons Zürich als Grossinvestor auf die Sicherheitsstandards der neuen Luftverkehrsgesellschaft

KR-Nr. 19/2002

Liliane Waldner (SP, Zürich) hat am 14. Januar 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Der Regierungsrat wird angefragt, wie der Kanton Zürich seinen Einfluss als neuer Grossinvestor der neu aufzubauenden Luftverkehrsgesellschaft geltend machen kann, um die Sicherheitsstandards des Flugbetriebes eindeutig zu verbessern. Die Datenbank *airsafe.com* liefert Daten über die Sicherheit der Fluggesellschaften. Deren Daten geben für Swissair/Crossair – auch auf lange Frist betrachtet – kein günstiges Bild ab. Sie zeigen vielmehr dringenden Handlungsbedarf an. Nur wenn das Vertrauen in die Schweizer Luftfahrt wieder zurückgewonnen werden kann und sie zur bestehenden Sicherheit der früheren Tage zurückfindet, hat sie am Markt längerfristig eine Chance.

Der Regierungsrat wird deswegen eingeladen, folgende Fragen zu beantworten:

1. Kennt der Regierungsrat die international vergleichenden Daten über die Flugsicherheit. Und weiss er, wie Swissair/Crossair in Bezug auf die Unfallhäufigkeit im Vergleich zu den anderen Fluggesellschaften rangieren?
2. Wie kann der Kanton Zürich als Investor bewirken, dass die neue Schweizer Luftverkehrsgesellschaft Sicherheitsstandards anwendet und auch konsequent umsetzt, welche auf dem weltweit bestmöglichen Niveau der bekannten Technik und des Wissens sind? Ist der Regierungsrat bereit, den Einfluss des Kantons Zürich geltend zu machen, damit die neue Schweizer Luftfahrtgesellschaft so geführt wird, dass sie wieder zur sichersten der Welt wird?
3. Kann der Kanton Zürich ein unabhängiges Sicherheits-Auditing der neuen Luftverkehrsgesellschaft anfordern, mit dem Sicherheitsstandards, Betrieb, Wartung sowie Ausbildungsniveau der Pilotinnen und Piloten überprüft werden?
4. Kann der Kanton Zürich erwirken, dass die Flugzeuge der neuen Luftverkehrsgesellschaft bezüglich Wartung den bestmöglichen Standard erhalten?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Es gibt im Internet und in den übrigen Medien zahlreiche auf privater Initiative beruhende Datenbanken und Publikationen zum Thema Luftverkehrssicherheit, deren Qualität aber als sehr unterschiedlich beurteilt werden muss. Gesetzgebung und Aufsicht über die Flugsicherheit ist Bundessache. Um die Flugsicherheit auf dem höchstmöglichen Niveau zu gewährleisten, haben sich 33 europäische nationale Zivilluftfahrtbehörden, zu denen auch die Schweiz seit Anbeginn gehört, zur «Joint Aviation Authorities» (JAA) zusammengeschlossen. Die JAA erarbeiten zur Erreichung dieser Zielsetzung und zur Erfüllung dieser Aufgabe standardisierte Vorschriften zu allen verschiedenen für die Sicherheit bedeutsamen Gesichtspunkten der Zivilluftfahrt («Joint Aviation Requirements» JAR). Die JAA-Mitgliedstaaten sind verpflichtet, diese Standards in die jeweilige nationale Gesetzgebung überzuführen, wodurch europaweit ein vergleichbar hohes Sicherheitsniveau erreicht wird. In Bezug auf die neue Schweizer Fluggesellschaft kann Folgendes präzisiert werden:

Jede europäische Luftverkehrsgesellschaft, so auch die Swiss, hat den gleichen Qualitätsanforderungen gemäss JAA-Normen zu entsprechen. Die Einhaltung dieser Normen wird sowohl in regelmässigen als auch in unangemeldeten Kontrollen und Audits durch Inspektoren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) überprüft und – wenn nötig – durch die Anordnung von Korrekturmassnahmen sichergestellt. Der bisherige Quality Manager Swissair ist in der neuen Airline als Verantwortlicher für die Qualitätssicherung direkt dem Direktionspräsidenten André

Dosé unterstellt. Zum Qualitätsteam der neuen Gesellschaft zählen über 15 Auditoren. Auch der Verantwortliche für das «Crew Training» der neuen Airline kommt von der ehemaligen Swissair; er war dort bisher für den gleichen Bereich verantwortlich. Zusammen mit den Chefpiloten ist er für die Einhaltung der Leistungsstandards des Cockpit- und Kabinenpersonals verantwortlich.

Das Flugsicherheits-Konzept der neuen Schweizer Gesellschaft besteht im Wesentlichen aus drei Hauptelementen: Ein hoch entwickeltes Meldesystem stellt die Erfassung und Weiterbearbeitung der Schwachpunkte sicher, die unter anderem durch so genannte «Aircraft Data Acquisition Systems (ADAS)» (heute: «Flight Data Monitoring Sys-

tems») aufgezeichnet werden; die Swiss-Flugzeuge werden so bald wie möglich auf den dazu notwendigen technischen Stand nachgerüstet. In einem zweiten Schritt werden die identifizierten Schwachpunkte analysiert und systematisch ausgewertet. Und drittens ordnet der Flugsicherheits-Verantwortliche die zu ergreifenden Korrekturmaßnahmen an.

Die Flugsicherheits-Aufsicht innerhalb der Fluggesellschaft entspricht ebenfalls den JAA-Anforderungen und ist detailliert reglementiert. Das Qualitätssystem beaufsichtigt mit Audits und einem aufwendigen «Recurrent Training and Checking»-Programm die korrekte Durchführung der beschriebenen Abläufe in allen sicherheitsrelevanten Bereichen. Diese internen Audits werden wiederum durch periodische und verbindlich vorgeschriebene externe Audits, Inspektionen und Sicherheits-Checks ergänzt, für die das BAZL zuständig ist. Das BAZL selber wird durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und die JAA auf die Einhaltung der Aufsichtstätigkeit gemäß den internationalen Normen überprüft. Es gibt keine Anhaltspunkte, dass die zuständigen Bundesbehörden oder die Verantwortlichen der Swiss nicht entsprechend ihrer Verantwortung handeln würden. Bei dieser Sach- und Rechtslage ist es weder nötig noch gerechtfertigt, dass der Regierungsrat bei der neuen Schweizer Fluggesellschaft in Sachen Sicherheit vorstellig wird.

Finanzielles Ergebnis aus der Flughafenprivatisierung
 KR-Nr. 25/2002

Richard Hirt (CVP, Fällanden), Regula Mäder-Weikart (CVP, Opfikon) und Germain Mittaz (CVP, Dietikon) haben am 21. Januar 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Zur Beantwortung von Fragen aus der Bevölkerung und im Hinblick auf die Diskussionen zur Parlamentarischen Initiative Ruedi Lais betreffend Änderung des Flughafengesetzes (KR-Nr. 364/2001) und zu den Volksinitiativen «Flughafenausbau Halt» (KR-Nr. 176/2001) und «Stopp der Flughafenprivatisierung» (KR-Nr. 177/2001) bitten wir den Regierungsrat um die folgenden Auskünfte:

1. Wie gross ist das finanzielle Ergebnis für den Kanton Zürich aus der Verselbstständigung des Flughafens?
2. Welcher finanzielle Aufwand für die Projektierung und den Bau der 5. Bauetappe wurde durch den Kanton Zürich geleistet?

3. Ab welchem Datum wurde die Finanzierung der 5. Bauetappe durch Unique übernommen?
4. Wird erwartet, dass die Staatssteuern der Unique die früheren Ablieferungen des Flughafens kompensieren?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Nach dem Zusammenschluss der Flughafendirektion Zürich (FDZ) und der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) zur Flughafen Zürich AG (FZAG) erhielt der Kanton für die von ihm in die neue Unternehmung eingebrachten Sacheinlagen und für die von ihm gehaltenen FIG-Aktien (Buchwert 265 Mio. Franken) ein Aktienpaket der FZAG im Wert von 959 Mio. Franken, woraus sich in der Rechnung 2000 ein Buchgewinn von 694 Mio. Franken ergab. Dieser Buchgewinn hat sich im vergangenen Jahr vermindert. 2001 wurden 179'125 FZAG-Aktien aus dem Finanzvermögen verkauft. Auf Grund des im Jahresverlauf gesunkenen Aktienkurses entstand ein realisierter Kursverlust von rund 10 Mio. Franken. Gemäss §39 lit. c der Verordnung über die Finanzverwaltung (LS 612) sind Anlagen des Finanzvermögens zum Jahresschlusskurs zu bewerten. Deshalb musste per 31. Dezember 2001 die Bewertung der FZAG-Aktien im Finanzvermögen um 102 Mio. Franken nach unten korrigiert werden. Die stillen Reserven auf den FZAG-Aktien des Verwaltungsvermögens sind als Folge der Abschreibungen auf den Nennwert um 262 Mio. Franken gesunken. Vom ursprünglichen Buchgewinn aus der Verselbstständigung des Flughafens Zürich verbleiben somit per 31. Dezember 2001 rund 320 Mio. Franken. Je nach Verlauf des Kurses der FZAG-Aktien wird sich dieser Buchgewinn weiter verändern.

Entwicklung des Buchgewinns (in Mio. Franken)

Jahr	Aktion	Entwicklung Buchgewinn	Stand Buchgewinn
2000	Sacheinlagen, Abgabe FIG-Aktien	-265	
	Wert Aktienpaket Unique-Aktien (Kurs à 250 Fr.)	959	
2001	Buchgewinn per 1.1.2001		694
	Verkauf von 179'125 Aktien à 195 Fr.	-10	
	Wertberichtigung per 31.12.2001 (Kurs à 90 Fr.)		
	– Finanzvermögen	-102	
	– Verwaltungsvermögen	-262	

11916

2002 Buchgewinn per 1.1.2002

320

Ohne den Verkauf von 1'380'000 FZAG-Aktien im Jahre 2000 im Wert von 345 Mio. Franken sowie der 179'125 Aktien im Jahr 2001 im Wert von 35 Mio. Franken wäre der Buchgewinn um weitere 240 Mio. Franken vermindert worden.

Gemäss Fusionsvertrag ist die FZAG zur Ausführung der 5. Bauetappe im Umfang des vom Bund konzessionierten Projektes verpflichtet. Rechnerischer Stichtag für die Zusammenführung von FDZ und FIG zur FZAG und damit auch Stichtag der Übernahme der Finanzierung der 5. Bauetappe durch die FZAG ist der 1. Januar 2000. Von den 873 Mio. Franken, welche die Stimmberechtigten am 25. Juni 1995 als Anteil des Kantons an den Flughafenausbau bewilligt hatten, wurden bis zum 31. Dezember 1999 insgesamt 47,272 Mio. Franken beansprucht (Rechnung 2000 des Kantons Zürich, S. 322).

Der Flughafen Zürich erarbeitete in den Jahren 1990 bis 1999 einen Ertragsüberschuss von rund 19 Mio. Franken pro Jahr. Bis etwa 2002 wurden weiterhin gute finanzielle Betriebsergebnisse erwartet, danach jedoch auf Grund der Investitionen für die 5. Bauetappe vorübergehende Defizite. Die Einnahmen des Kantons Zürich aus Dividenden und Steuern der ersten zehn Jahre nach der Verselbstständigung wurden auf jährlich rund 31 Mio. Franken geschätzt. Aus heutiger Sicht, d.h. nach dem wirtschaftlichen Niedergang der SAirGroup und den Terroranschlägen in den USA vom 11. September 2001, müssen diese Erwartungen jedoch deutlich nach unten korrigiert werden: Die Dividende betrug im Jahr 2001 rund 3 Mio. Franken. Nach heutigem Kenntnisstand werden die Dividenden 2002 und 2003 entfallen. Was den Steueraufwand der FZAG anbetrifft, so wurden im Jahr 2000 insgesamt rund 23 Mio. Franken an Bundes-, Kantons- und Gemeindesteuern abgeliefert. Nach heutigem Kenntnisstand kann in den Jahren 2001 und 2002 nicht mit Ertragssteuern der FZAG gerechnet werden, während die Kapitalsteuern auf einem tiefen Niveau verbleiben dürften. In den nächsten Jahren jedenfalls werden die ursprünglich geschätzten jährlichen Einnahmen des Kantons in der Höhe von rund 31 Mio. Franken aus Dividenden und Steuern der FZAG nicht erreicht werden.

Qualität der Vorkurse für die Fachhochschulen und Förderung der Berufsmaturitätsschule

KR-Nr. 26/2002

Chantal Galladé (SP, Winterthur) hat am 21. Januar 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Den Zugang zu den Fachhochschulen soll im Normalfall die BMS gewährleisten. Diese kann entweder während der Lehre oder nach der Lehre absolviert werden. Der Berufsmaturitätsabschluss garantiert das für einen Eintritt in eine Fachhochschule festgesetzte und unerlässliche Niveau. Nun bieten Private Vorbereitungskurse für die Aufnahmeprüfungen zu den Fachhochschulen an. Es gibt Kurse, welche zum Beispiel nur 120 Lektionen umfassen. Das ist ein Zehntel der Lektionen, welche während der BMS-Zeit besucht werden. Auch Kurse mit 660 Lektionen, also die Hälfte der BMS-Lektionen, sind im Angebot.

Der Regierungsrat wird in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Fragen ersucht:

1. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass das Niveau der Aufnahmeprüfung auf dem Stand des BMS-Abschlusses sein soll?
2. Hält es der Regierungsrat für möglich, dass Schülerinnen und Schüler mit der Hälfte oder einem Zehntel der BMS-Lektionenzahl das Niveau eines BMS-Abschlusses erreichen?
3. Immer wieder wird gesagt, die Berufslehre und die BMS sollen gestärkt werden. Sieht der Regierungsrat auch eine Problematik darin, dass durch das Angebot und die Akzeptanz solcher Kurse mit geringer Lektionenzahl die BMS geschwächt wird? Wenn ja, was gedenkt er dagegen zu unternehmen?
4. Hat der Regierungsrat ein Konzept oder ist er bereit, Massnahmen auszuarbeiten, wie die BMS II gestärkt und die Qualität erhalten werden soll?
5. Es wurde eine Input-Evaluation durchgeführt, welche die Resultate der Schülerinnen und Schüler nach ihrer Herkunft (BMS, Vorbereitungskurs, Gymnasium) bewertet. Wie ist diese Input-Evaluation zu Stande gekommen?
6. An der Zürcher Hochschule Winterthur (ZHW) werden die Vorbereitungskurse von einem «Privaten Förderverein Aufnahmeprüfung (FAP)» angeboten. Ist dem Regierungsrat bekannt, wie dieser

Verein finanziert wird und wer für die Personalkosten, Infrastruktur usw. aufkommt?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Bildungsdirektion wie folgt:

Gemäss Art. 5 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Fachhochschulen (FHSG; SR 414.71) werden Inhaberinnen und Inhaber einer eidgenössisch anerkannten Berufsmaturität prüfungsfrei in das erste Semester einer Fachhochschule aufgenommen. Dasselbe gilt für gymnasiale Maturandinnen und Maturanden, sofern sie über eine mindestens einjährige geregelte Berufserfahrung auf dem Gebiet der gewählten Studienrichtung verfügen (Art. 5 Abs. 2 FHSG). Mit anderen Abschlüssen ist eine prüfungsfreie Aufnahme dann möglich, wenn gleichwertige schulische und berufliche Kenntnisse ausgewiesen werden (Art. 5 Abs. 3 FHSG). Schliesslich legt das zuständige Departement laut Art. 5 Abs. 4 FHSG die Zulassungsvoraussetzungen für diejenigen Bewerberinnen und Bewerber fest, die sich nicht auf Art. 5 Abs. 1 bis 3 berufen können. Diese Personen müssen nach Art. 3 Abs. 1 der entsprechenden Verordnung des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements (SR 414.715) eine mindestens dreijährige Ausbildung auf der Sekundarstufe II sowie eine mindestens einjährige einschlägige Berufserfahrung nachweisen und zudem eine Aufnahmeprüfung bestehen.

Das kantonale Fachhochschulgesetz (KFHG; LS 414.11) sieht in §4 Abs. 2 Ziffer 4 ebenfalls den Zugang über eine Aufnahmeprüfung vor, die allerdings ausdrücklich den «Anforderungen des allgemein bildenden Teils der Berufsmaturität» genügen muss. Damit trifft das KFHG eine strengere Regelung als das FHSG, welches das Niveau der Aufnahmeprüfung nicht näher definiert. Wegen des Vorrangs des Bundesrechts ist aber das kantonale Gesetz für Schulen, die (nachfolgend als BBT-Schulen bezeichnet) dem FHSG unterstehen und administrativ vom Bundesamt für Berufsbildung und Technologie (BBT) betreut werden, nur bedingt anwendbar.

Die vergleichsweise offene Lösung auf Bundesebene erklärt sich aus dem historischen Umstand, dass im Zeitpunkt der Betriebsaufnahme der Fachhochschulen Berufsmaturitätsabschlüsse noch nicht verbreitet waren. Sie ist von den BBT-Schulen oft so gedeutet worden, in der bis 2003 befristeten Aufbauphase (die Fachhochschulen gelten bis zu diesem Zeitpunkt vorerst als provisorisch anerkannt) seien auch Auf-

nahmeprüfungen zulässig, die insbesondere auf Kenntnisse zugeschnitten sind, die für das erfolgreiche Absolvieren des gewählten Studiengangs von entscheidender Bedeutung sind. Im Vergleich zur Berufsmaturität sind dabei weniger Fächer aufzuarbeiten, aber es wird eine grössere Vertiefung erwartet. In diesem Zusammenhang hat die Zürcher Hochschule Winterthur (ZHW) das Kompetenzzentrum für Bildungsevaluation und Leistungsmessung der Universität Zürich mit einer Input-Evaluation beauftragt, d.h. mit einer umfassenden Untersuchung, die Tests der Studierenden beim Eintritt in die technischen Studiengänge zum Gegenstand hatten, und zwar in den Fächern Algebra, Geometrie, Physik und Deutsch. Die Ergebnisse wurden geordnet nach der Herkunft der Studierenden (Zulassungsstudium, Berufsmaturität I, Berufsmaturität II) ausgewertet. Die ZHW orientierte am 29. Januar 2002 anlässlich eines Kontakttages für Leiterinnen und Leiter der Berufsschulen über die Ergebnisse. Diese zeigten, dass sich das Zulassungsstudium vor allem in den Fächern Geometrie und Physik bewährt, wo gezielte Vorbereitung auf die Leistungserwartung der aufnehmenden Hochschule grosses Gewicht hat.

Die Schulen ausserhalb des Zuständigkeitsbereichs des Bundes, die (nachfolgend als EDK-Schulen bezeichnet) den Vorschriften der Eidgenössischen Konferenz der kantonalen Erziehungsdirektoren (EDK) und der kantonalen Gesetzgebung unterstehen, haben sich, wie in anderen Bereichen, am Vorgehen der BBT-Schulen orientiert.

Diese Entwicklung ist auf dem Gebiet der ganzen Schweiz ähnlich verlaufen und hat zu uneinheitlichen Zulassungsverfahren geführt. Das ist angesichts des Zeitdrucks bei Einführung des Fachhochschulsystems zwar verständlich, auf die Dauer jedoch unbefriedigend. Im Zusammenhang mit der endgültigen Anerkennung der Fachhochschulen überprüfen die Bundesbehörden bezüglich der Aufnahme von Personen ohne Berufsmaturität oder gymnasialen Abschluss denn auch die bestehende Regelung, und die EDK ist in ihrem Zuständigkeitsbereich bereits dazu übergegangen, den EDK-Schulen unter Einräumung einer Übergangsfrist die Anpassung der Aufnahmeprüfungen an das Niveau der Berufsmaturität aufzuerlegen. Der Regierungsrat schliesst sich diesen Bestrebungen an, die im Übrigen auf der Linie des KFHG liegen.

Das erforderliche Wissen für das Bestehen einer Aufnahmeprüfung auf dem Niveau einer Berufsmaturität kann auf verschiedene Weise erworben werden. Davon geht auch die Verordnung über die Berufs-

maturität aus (SR 412.103.1). Gemäss Art. 4 kann die Berufsmaturität erworben werden: a) im Rahmen der beruflichen Grundausbildung in lehrbegleitenden Berufsmittelschulen, b) im Rahmen der beruflichen Grundausbildung in Vollzeitschulen und Lehrwerkstätten oder c) nach einer beruflichen Grundausbildung in Ausbildungslehrgängen oder Teilzeitschulen. Laut Art. 32 der gleichen Verordnung in Verbindung mit Art. 7ff. des Reglements über die Eidgenössischen Berufsmaturitätsprüfungen kann die Berufsmaturität ebenfalls ablegen, wer die erforderlichen Kenntnisse auf andere Weise als durch den Besuch eines formellen Lehrgangs erworben hat. Das besagt auch, dass Vorbereitungskurse nicht nur an der Zahl der vermittelten Lektionen gemessen werden können. Sie müssen vielmehr auf den Wissensstand der Studierenden abstimmbare sein und diesen Anleitung bieten, wie Lücken im Selbststudium aufgefüllt werden können. Das Problem liegt nicht in der Mindestdauer solcher Veranstaltungen, sondern im Schwierigkeitsgrad der abzulegenden Prüfung. Die Gefahr des Unterlaufens der Berufsmittelschulen und damit eines Qualitätsverlustes ist mit anderen Worten dann gegeben, wenn die Zulassung über einen Vorkurs führt, der mit einem Examen abschliesst, welches das Niveau einer Berufsmaturität nicht erreicht.

Der Förderverein Aufnahmeprüfung (FAP) ist ein privatrechtlicher Verein, getrennt von der ZHW, die als selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit dasteht (§22 KFHG). Der Verein kommt für sämtliche Kosten selbst auf, seine Einnahmen ergeben sich aus den Studiengebühren der Kursteilnehmenden (Fr. 7000 pro Kurs) und den Mitgliederbeiträgen. Die ZHW ist weder Vereinsmitglied, noch leistet sie auf andere Weise eine finanzielle Unterstützung. Sie vermietet dem FAP die Räumlichkeiten zum selben ermässigten Ansatz, der auch bei anderen Institutionen, die nicht gewinnorientiert sind, angewendet wird. Der Kurs dauert 29 Wochen mit je 25 Wochenlektionen. Neben dem insgesamt 725 Lektionen umfassenden kursorischen Unterricht wird ein grosses Mass selbstständiger Hausarbeit verlangt.

Zusammenfassend ergibt sich, dass im Sinne des KFHG der Eintritt in eine Teilschule der Zürcher Fachhochschule vom Bestehen einer Aufnahmeprüfung abhängig zu machen ist, die inhaltlich einer Berufsmaturität gleichkommt. Dies lässt sich allerdings nicht ohne Übergangsfrist verwirklichen. Bereits begonnene oder ausgeschriebene Angebote sind durchzuführen. Ebenso kann von öffentlich bekannt gemachten Zulassungsmodalitäten nach dem Grundsatz von Treu und

Glauben erst nach einer gewissen Zeit abgewichen werden. Das gefährdet die Akzeptanz der auf ordentlichem Weg zu erwerbenden Berufsmaturität kaum, denn bei den BBT-Vollzeitschulen liegt der Prozentsatz der Eintritte über eine Aufnahmeprüfung zwischen 0 (die Hochschule Wädenswil kennt keine Aufnahmeprüfungen) und 12%. Bei den berufsbegleitenden Schulen ist der Anteil wegen des höheren Eintrittsalters der Studierenden (und des entsprechend selteneren Berufsmaturitätsabschlusses) in der Regel grösser. Trotzdem ist bei der Hochschule Zürich, Studienbereich Wirtschaft und Verwaltung, der Prozentsatz der über eine Aufnahmeprüfung Aufgenommen inzwischen auf 11% gesunken.

Entscheid des Versicherungsgerichtes zu Zahlungen der Kantone für Privat- und Halbprivatpatienten
 KR-Nr. 27/2002

Jörg Kündig (FDP, Gossau) hat am 21. Januar 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Das Eidgenössische Versicherungsgericht hat entschieden, dass sich die Kantone an den Kosten der Behandlung von Privat- und Halbprivatpatienten in öffentlichen und öffentlich subventionierten Spitälern finanziell beteiligen müssen. Zu diesem Entscheid ist es gekommen, weil die Sanitätsdirektorenkonferenz sich nicht mit dem Krankenkassenkonkordat einigen konnte.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Trotz des latenten Risikos hat der Kanton Zürich im Gegensatz zu anderen Kantonen keine Beträge vorsorglich in den Budgets 2002 und 2003 zurückgestellt. Weshalb wurde dem Prozessrisiko durch entsprechende Rückstellungen keine Rechnung getragen? Entspricht dieses Vorgehen gängiger finanztechnischer Praxis des Kantons Zürich?
2. Weshalb sind auch im KEF keine Beträge vorsorglich aufgenommen worden?
3. Die Trägerverbände der subventionierten Spitäler und damit die Gemeinden werden sich an den zusätzlich entstehenden Kosten beteiligen müssen. Welcher Schlüssel gelangt hier zur Anwen-

dung, und mit welcher absoluten Grössenordnung des Beitrages der Gemeinden in Franken muss gerechnet werden?

4. Wie will der Kanton Zürich nun auf Grund der neuen Situation möglichst schnell dafür sorgen, dass der Konflikt nicht auf Kosten der Privat- und Halbprivatpatienten ausgetragen wird?
5. Allgemein- und zusatzversicherte Patienten sollten die gleichen Sockelbeträge erhalten. Die jetzt bestehende Rechtsungleichheit wurde vom Versicherungsgericht abgelehnt. Welche Massnahmen hat der Regierungsrat vorgesehen, damit dieser Missstand beseitigt wird?
6. Welche Massnahmen sind seitens des Regierungsrates vorgesehen, damit die Rechtslage auf eidgenössischer Ebene geklärt werden kann?
7. Gedenkt die Regierung, die Probleme bei der Finanzierung des Gesundheitswesens inskünftig proaktiv anzugehen, oder ist vorgesehen, immer erst auf Grund von Gerichtsentscheiden zu reagieren?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Gesundheitsdirektion wie folgt:

Nach dem alten Kranken- und Unfallversicherungsgesetz (KUVG) wurden Aufenthalte in Privatabteilungen generell nicht subventioniert. Auch das am 1. Januar 1996 in Kraft getretene Krankenversicherungsgesetz (KVG) sieht nach seinem Wortlaut eine Mitfinanzierung der Zusatzversicherung durch die Kantone bzw. Spitalträger entgegen anders lautenden Verlautbarungen nicht vor. Ebenso finden sich in den Gesetzesmaterialien keine Hinweise auf entsprechende finanzielle Auswirkungen zu Lasten der Kantone. Ohne Rechtsgrundlage im KVG sowie mangels Vorliegens eines höchstrichterlichen Urteils war der Regierungsrat indessen nicht befugt, auf vertraglicher Grundlage eine Zahlungspflicht im Zusatzversicherungsbereich in mehrstelliger Millionenhöhe zu begründen. Im vom Ständerat als Erstrat im Herbst 2001 verabschiedeten Gesetzesentwurf zur zweiten Teilrevision des KVG ist zwar neu eine Mitfinanzierung der Kantone bzw. der Spitalträger im Zusatzversicherungsbereich vorgesehen; dies aber nur im Gegenzug zur ebenfalls neu geplanten, hälftigen Mitfinanzierung der Spitalinvestitionskosten durch die Krankenkassen. Im Vorfeld dieser im Ständerat diskutierten Neuregelung der Spitalfinan-

zierung war somit eine Übergangslösung auf vertraglicher Grundlage ohnehin nicht angezeigt.

Mit Urteil des Eidgenössischen Versicherungsgerichts (EVG) vom 30. November 2001 wurde die öffentliche Hand dann aber verpflichtet, sich auch an den stationären innerkantonalen Aufenthalten von Privat- und Halbprivatpatientinnen und -patienten in öffentlichen und öffentlich subventionierten Spitälern finanziell zu beteiligen (Prozessnummer K 178/00). Nach der zürcherischen Finanzhaushaltsgesetzgebung bedürfen Ausgaben einer gesetzlichen Grundlage. Eine solche liegt nach §3 des Finanzhaushaltsgesetzes u.a. dann vor, wenn eine Ausgabe die unmittelbare Anwendung zwingender Vorschriften des Bundes oder die finanzielle Auswirkung eines gerichtlichen Entscheids ist. Diese Grundsätze gelten auch für die Festsetzung des Staatsvoranschlags. Das Urteil des EVG betreffend die Mitfinanzierung der Zusatzversicherung durch die Kantone datiert wie erwähnt vom 30. November 2001, weshalb auch keine entsprechenden Ausgaben bzw. Mindereinnahmen im vom Regierungsrat am 12. September 2001 entworfen Voranschlag 2002 bzw. im gleichzeitig verabschiedeten KEF 2002–2005 eingestellt wurden. Nachdem zum Zeitpunkt der Urteilsöffnung im Dezember 2001 sodann die Modalitäten der Beteiligung der Kantone an den Kosten der Zusatzversicherung noch nicht feststanden, konnten auch im Dezemberbrief noch keine Beitragsleistungen eingestellt werden.

Nach der Publikation des Urteils ersuchten die Kantone den Ständerat, mit einem dringlichen Bundesgesetz die vom EVG festgestellte Zahlungspflicht im Sinne einer geordneten Übergangslösung jedenfalls bis zum Abschluss der laufenden Revisionsarbeiten des KVG klar festzulegen und in ihren Auswirkungen finanziell abzufedern. Der Ständerat hat in der Folge am 21. März 2002 einem dringlichen Bundesgesetz zur Einführung einer stufenweise anzuhebenden Mitfinanzierung der Kantone zugestimmt. Das Bundesgesetz muss nun noch durch den Nationalrat verabschiedet werden. Nach dem Gesetzesentwurf werden die Kantone bei innerkantonalen Behandlungen von zusatzversicherten Patientinnen und Patienten in Halbprivat- und Privatabteilungen von öffentlichen und öffentlich subventionierten Spitälern im Jahr 2002 60%, im Jahr 2003 80% und im Jahr 2004 100% der Kassentarife, wie sie auf der Allgemeinen Abteilung gelten, zu übernehmen haben.

Die Aushandlung einer Regelung für das Jahr 2001 überliess der Ständerat den Kantonen und den Versicherern mit der Begründung, eine rückwirkende Regelung mittels eines dringlichen Bundesgesetzes wäre fragwürdig. Für den Fall, dass sich Kantone und Versicherer nicht einigen würden, stellte der Ständerat ein Rückkommen auf das dringliche Bundesgesetz in Aussicht. In der Folge gelang es der Schweizerischen Sanitätsdirektorenkonferenz (SDK), moderate Konditionen auszuhandeln. Nach der Vereinbarung vom 21. März 2002 verpflichten sich die Kantone, dem Dachverband der Krankenkassen (santésuisse) zur Abgeltung von zurückliegenden Forderungen 250 Mio. Franken zu bezahlen. Bei vollständiger Umsetzung des Gerichtsurteils hätten die Kantone bzw. Spitäler demgegenüber den Krankenkassen rund 700 Mio. Franken für zurückliegende Forderungen aus der Zusatzversicherung überweisen müssen. Die Vereinbarung steht unter dem Vorbehalt, dass mindestens 22 Kantone und eine Anzahl Krankenversicherer, die zusammen mindestens 85% der Versicherten vertreten, den Beitritt erklären. In der Vereinbarung konnte sodann ausgehandelt werden, dass die Nachzahlung den Zusatzversicherten zugute kommen muss; die Überwachung dieses Punktes obliegt dem Bund. Der Regierungsrat hat an seiner Sitzung vom 3. April 2002 den Beitritt des Kantons Zürich zur Vereinbarung erklärt. Mit dem Beitritt wird der Kanton verpflichtet, rund 50 Mio. Franken der Gesamtschuld zu übernehmen. Die Berechnung des Anteils für den Kanton bzw. die zürcherischen Spitäler beruht auf einer Aufteilung der 250 Mio. Franken Gesamtschuld nach der Gesamtheit der innerkantonalen Pflegetage (im Jahr 2001) von zusatzversicherten Patientinnen und Patienten pro Kanton in öffentlichen und öffentlich subventionierten Spitälern (wobei lediglich die Pflegetage von Patientinnen und Patienten mit Wohnsitz in den jeweiligen Kantonen angerechnet werden). Die Vereinbarung regelt indessen lediglich die Verteilung der Vergleichssumme unter den Kantonen. Innerhalb der Kantone sind die Kosten nach Massgabe der kantonalen Subventionsgesetzgebung unter den verschiedenen Subventionsgebern aufzuteilen. Die auf den Kanton entfallenden rund 50 Mio. Franken Kostenbeteiligung sind wiederum nach Massgabe der auf die einzelnen Institutionen entfallenden Pflegetage in der Zusatzversicherung unter die verschiedenen Spitäler bzw. Spitalträger aufzuteilen. Dabei fallen dem Staat die entsprechenden Mehrbelastungen bei den kantonalen Spitälern zu 100% an, bzw. bei den staatsbeitragsberechtigten Spitälern sind die Mehrbelastungen nach den im Jahr 2001 geltenden Subventi-

onssätzen zwischen Staat und Gemeinden aufzuteilen. Nach diesem Verteilschlüssel wird der Staat von den insgesamt 50 Mio. Franken rund zwei Drittel und die Gemeinden werden rund einen Drittel übernehmen müssen.

Die Aufteilung der 250 Mio. Franken pauschale Abgeltung an die Versicherer unter den Kantonen für das Jahr 2001 bzw. zurückliegende Forderungen stellt wie dargelegt auf die innerkantonale erbrachten Pflage ab; die Höhe der jeweiligen Spitaltarife wird dabei nicht berücksichtigt. Demgegenüber wird für die Jahre 2002, 2003 bzw. 2004 gemäss Entwurf zum dringlichen Bundesgesetz ebenfalls wie dargestellt jeweils ein fester Prozentsatz der Tarife in der Allgemeinen Abteilung des konkret zur Verrechnung stehenden Spitals massgebend sein. Da der Kanton Zürich im Vergleich zum gesamtschweizerischen Durchschnitt höhere Allgmeintarife aufweist, wird sich der für 2001 massgebliche zürcherische Anteil an den gesamtschweizerischen Mehrkosten bzw. Mindereinnahmen von rund 20% (bzw. 50 Mio. Franken) für die Jahre 2002 bis 2004 auf ungefähr 25% erhöhen. Gesamtschweizerisch ist mit Mindereinnahmen von 300 Mio. Franken für 2002, von 400 Mio. Franken für 2003 und von 500 Mio. Franken für 2004 zu rechnen. Gemäss dem Entwurf zum dringlichen Bundesgesetz haben die Spitäler ihre Rechnungen um einen Zusatzversicherungskostenbeitrag von wie erwähnt 60, 80 bzw. 100% der Allgmeintarife zu kürzen. Dies wird für den Kanton Zürich bzw. seine kantonalen und staatsbeitragsberechtigten Spitäler Mindereinnahmen von insgesamt total rund 75, 100 bzw. 125 Mio. Franken (= 25% von 300, 400 bzw. 500 Mio. Franken) in den Jahren 2002, 2003 bzw. 2004 bewirken. Davon werden nach dem erwähnten Verteilschlüssel rund zwei Drittel dem Staat anfallen, während den Gemeinden rund ein Drittel der Mindereinnahmen verbleiben wird.

Zugang zu neuen Informationstechnologien
KR-Nr. 39/2002

Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon) hat am 28. Januar 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Gegenwärtig ist unsere Gesellschaft dabei, die neuen elektronischen Informationstechnologien in den verschiedensten Bereichen einzuführen (E-Government, E-Commerce, E-Learning usw.). Diese Entwicklung ist auch im Kanton Zürich festzustellen. Es ist Aufgabe der Poli-

tik, darauf zu achten, dass allen Einwohnerinnen und Einwohnern gleichberechtigt die Möglichkeit geboten wird, diese Technologien zu nutzen.

Auf dem Hintergrund der Resultate der PISA-Studie bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat der Regierungsrat Kenntnis von der Art und dem Umfang von Problemen, welche sich Personen mit mangelnder Lese- und Sprachkompetenz im Umgang mit den neuen Technologien stellen?
2. Wenn ja, welches sind diese Probleme? Wie wurde der Regierungsrat davon in Kenntnis gesetzt?
3. Welche Massnahmen gedenkt der Regierungsrat zu ergreifen oder hat der Regierungsrat bereits ergriffen, um diesem Personenkreis den Zugang zu den neuen Technologien zu erleichtern?
4. Falls der Regierungsrat bis heute keine konkreten und verlässlichen Angaben zu den Schwierigkeiten im Umgang mit den neuen Technologien für diesen wesentlichen Teil unserer Bevölkerung hat, wann, wie und mit welchen Mitteln gedenkt er sich darüber ins Bild zu setzen?

Der *Regierungsrat* antwortet nach Einsichtnahme in einen Bericht des Staatsschreibers und auf Antrag seines Präsidenten wie folgt:

Die Vermeidung einer Spaltung der Bevölkerung in einen Teil, der über den Zugang zu den neuen Technologien verfügt und den Umgang damit beherrscht, und einen Teil, der nicht über die dazu erforderlichen Kompetenzen und die entsprechende Infrastruktur verfügt, stellt eine grosse Herausforderung für unsere Informations- und Kommunikationsgesellschaft dar. Dabei ist eine Chancengleichheit für Personen mit mangelnder Lese- und Sprachkompetenz ebenso zu wahren wie für die Behinderten, verschiedenen Altersgruppen, die beiden Geschlechter sowie die unterschiedlichen sozioökonomischen Milieus. Die Anfrage bezieht sich auf die PISA-Studie, die den Leistungsstand von fünfzehnjährigen Jugendlichen in den Bereichen Lesen, Mathematik und Naturwissenschaften untersuchte. Bei Kindern und Jugendlichen ist die Gefahr einer «Digitalen Spaltung» jedoch grundsätzlich geringer als in der übrigen Bevölkerung, da diese Altersgruppe erwiesenermassen sowohl im Privatbereich als auch in der Schule über einen guten Zugang zu den neuen Technologien verfügt. Die in der Anfrage angesprochene Problematik bezieht sich also

hauptsächlich auf Personengruppen, bei denen nur bedingt Rückschlüsse auf die Ergebnisse der PISA-Studie möglich sind.

Die PISA-Studie zeigt zwar auf, dass Interesse an Computern einhergeht mit der Lesekompetenz, aber dennoch darf daraus nicht vorschnell geschlossen werden, dass zwischen den beiden Faktoren ein ursächlicher Zusammenhang besteht. Allerdings lassen diese Ergebnisse die Annahme zu, dass die gleichen Personenkreise, die über eine geringe Lese- und Sprachfertigkeit verfügen, auch bezüglich Umgang mit den neuen Technologien im Rückstand sind. Das eine ist jedoch weniger die Folge des anderen, sondern beide Defizite sind durch die gleichen Faktoren bedingt, z.B. durch Fremdsprachigkeit sowie das kulturelle und sozioökonomische Umfeld.

Zu Art und Umfang von Problemen, die sich spezifisch den Personen mit mangelnder Lese- und Sprachkompetenz im Umgang mit den neuen Technologien stellen, liegen keine systematisch erhobenen Daten vor.

Alphabetisierung und Computeralphabetisierung gehören zum Grundauftrag der Volksschule. Die Schule stellt den Schülerinnen und Schülern die Infrastruktur wie Hardware, Software, Internet-Zugang usw. zur Verfügung und vermittelt ihnen den Umgang damit. Ab der Sekundarstufe I ist dies im Kanton Zürich verbindlich, und die Lernziele sind durch Lehrpläne festgeschrieben. Im Rahmen der Volksschulreform ist die Generalisierung des Lernens mit dem Computer für die ganze Volksschule vorgesehen. Bereits heute wird das Lernen mit dem Computer jedoch in vielen Schulgemeinden umgesetzt, und Computer sind auch in Unterstufenklassen verbreitet.

Die Informatikinfrastruktur zahlreicher Schulen wird auch für die Erwachsenenbildung genutzt, sei dies für Kurse oder für offene Lernangebote wie Computerworkshops und Internet-Cafés.

Die allgemeine Steigerung der Sprachkompetenz kann in der Schule auch mit Unterstützung der Informations- und Kommunikationstechnologie gefördert werden. Dies erfolgt selbstverständlich in Ergänzung zu einem ganzen Bündel weiterer Massnahmen wie konsequenter Verwendung von Deutsch als Unterrichtssprache, Förderung von attraktiven Lese- und Schreibanlässen usw. Die Schreibmotivation wird durch die Computernutzung gesteigert, und geeignete Lernsoftware, wie sie vom Lehrmittelverlag des Kantons Zürich angeboten wird, bietet Übungsmöglichkeiten zur gezielten Förderung der Lese- und Sprachkompetenz. Als Beispiel sei an dieser Stelle auf die im

Auftrag des Lehrmittelverlags entwickelte Lernsoftware zum Deutschlehrmittel der Oberstufe «Welt der Wörter» hingewiesen, die gezielte Übungen zum Umgang mit Texten enthält.

In der Schule ist die Lese- und Sprachkompetenz nicht primär eine Voraussetzung zur Nutzung der neuen Technologie, sondern Sprachkompetenz und Medienkompetenz entwickeln sich vielmehr parallel und fördern sich gegenseitig in ihrer Entwicklung. Im Quartärbereich (Erwachsenenbildung) wird zurzeit die Beteiligung an regionalen Kampagnen zur Erhöhung des Internet-Zugangs von Frauen, die vom Bundesamt für Kommunikation und CH21 geplant sind, geprüft. Im Übrigen gehört die Prüfung der Frage der Zugänglichkeit der neuen Technologien für möglichst breite Kreise der Bevölkerung zu den Grundanforderungen an die E-Government-Projekte auf allen staatlichen Ebenen.

Traktandierung von politischen Vorstössen bei Abwesenheit von Erstunterzeichneten

Ratspräsident Martin Bornhauser: Eine Mitteilung aus der Geschäftsleitung: In letzter Zeit wurden vermehrt Anträge gestellt, parlamentarische Vorstösse von der Traktandenliste abzusetzen, weil der Erstunterzeichner oder die Erstunterzeichnerin am Tag der Traktandierung nicht anwesend war. Die Geschäftsleitung hat an ihrer Sitzung vom 18. April 2002 Folgendes beschlossen: Traktandierte parlamentarische Vorstösse werden auch dann behandelt, wenn das erstunterzeichnende Ratsmitglied abwesend ist. An seiner oder ihrer Stelle muss das zweit- oder drittunterzeichnende Ratsmitglied den Vorstoss vertreten. Ich bitte Sie um Kenntnisnahme.

Persönliche Erklärung

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Nachdem ich am letzten Montag in der Ratsdebatte – zwar unfreiwillig, aber eben doch – abwesend war, ist es mir heute ein Anliegen, ausserhalb der ordentlichen Traktandenliste einige Worte an Sie zu richten.

Ich kann Ihnen versichern: Ich habe volles Verständnis für Ihren Ärger und Unmut, den Sie am letzten Montag gehabt haben. Und ich kann Ihnen gleichzeitig versichern, dass wir diesen Ärger miteinander geteilt haben. Auch für mich war es der Ärger der Woche. Das einzig

Schöne daran war eigentlich nur die grosse Nachfrage der Medienvertreter nach meinem Gesundheitszustand am Tag darauf. Ich darf Ihnen sagen: Ich war damals und bin auch heute im Besitz meiner vollen Kräfte. (*Heiterkeit.*) Ich bedaure ausserordentlich, die Chance verpasst zu haben, mit Ihnen unseren Änderungsantrag der Lärmschutzverordnung diskutieren zu können. Ich habe damit auch die sehr wertvolle Chance verpasst, Ihnen einmal mehr darlegen zu können, dass sich der Regierungsrat der Flughafenpolitik sehr verpflichtet fühlt, vor allem auch der darin enthaltenen und festgeschriebenen Nachtruhe. Diese ist – mit oder ohne Änderung – für uns ein ungeschriebenes Gesetz. Das ist für Sie und für die Bevölkerung sehr wichtig.

Nun, der Kantonsrat hat politisch entschieden. Er hat das Dringliche Postulat an den Regierungsrat überwiesen. Es ist heute der falsche Zeitpunkt, noch irgend eine Diskussion darüber eröffnen zu wollen. Es ist auch nicht mehr angezeigt. Dennoch möchte ich Ihnen ganz kurz erläutern, wie ich das weitere Vorgehen sehe. Ich bin mir bewusst, dass gerade dieses Dringliche Postulat ein äusserst sensibles Gebiet betrifft. Es liegt im Interesse des Parlaments, aber auch der Bevölkerung, möglichst bald in aller Klarheit zu wissen, wie es nun weitergeht. Ich werde mit Sicherheit nicht die mir gesetzlich zustehende Frist ausschöpfen, sondern den Postulatsbericht so bald wie möglich verfassen, damit wir dieses Thema miteinander bereinigen können und wieder Sicherheit und Ruhe einkehren.

2. Genehmigung der Rechnung und des Geschäftsberichts der Zürcher Kantonalbank für das Jahr 2001

Antrag der Kommission für die Prüfung der Rechnung und des Geschäftsberichts der Zürcher Kantonalbank vom 14. März 2002
KR-Nr. 96/2002

Eintreten

Ratspräsident Martin Bornhauser: Eintreten auf die Vorlage ist obligatorisch. Wir haben freie Debatte beschlossen. Zu diesem Geschäft begrüsse ich den Präsidenten des Bankrates, Hermann Weigold.

Lucius Dürri (CVP, Zürich), Präsident der Kommission für die Prüfung der Rechnung und des Geschäftsberichts der Zürcher Kantonalbank: Gestatten Sie mir zuerst eine Vorbemerkung, wie bereits im letzten Jahr. Dieses Mal sind es jedoch nicht irgendwelche Boni, die zu Erklärungen Anlass geben, sondern ich möchte meinen Blick auf die Strukturreform der ZKB richten, welche derzeit in der Spezialkommission Fredi Binder intensiv diskutiert wird. Ein wichtiges Thema bei dieser Arbeit stellt die Frage dar, welche Aufgaben unsere Aufsichtskommission künftig wahrnehmen soll. Wäre eine Erweiterung der Aufgaben und Kompetenzen angezeigt? Genügt der Status quo? Oder müsste allenfalls gar über eine Abschaffung dieser Kommission nachgedacht werden? Ich will der Arbeit der Kommission in keiner Art und Weise vorgreifen. Die Genehmigung der Rechnung und des Geschäftsberichtes der ZKB ist jedoch eine sehr gute Gelegenheit, sich mit den Aufgaben der Kommission zu befassen und sich bereits jetzt schon eine Meinung zu bilden für den Zeitpunkt, an welchem die Kommissionsaufgaben tatsächlich zur Debatte stehen.

Zur Erinnerung seien die Aufgaben der Aufsichtskommission wieder einmal erwähnt: Die Kommission prüft, ob Jahresrechnung und allgemeine Geschäftspolitik der Bank den gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen entsprechen. Insbesondere überwacht sie die Erfüllung des Leistungsauftrages. Die Kommission stellt dem Kantonsrat Antrag über die Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes sowie über die Entlastung der Bankorgane. Sie überwacht den Vollzug von rechtskräftigen Anordnungen der eidgenössischen Bankenkommission. Die Kommission ist nicht völlig allein auf sich gestellt, sondern erhält zur Erfüllung ihrer Aufgaben Hilfe durch die Berichte des Inspektorats sowie der bankengesetzlichen Revisionsstelle und deren aktive Mitwirkung an den Kommissionssitzungen. Helfend zur Seite stehen jederzeit auch Bankpräsidium und die Generaldirektion.

Unsere Kommission hat seit der letzten Abnahme von Rechnung und Geschäftsbericht zehn Mal getagt. Im Vordergrund standen aus aktuellem Anlass die Boni des Bankrates, die Spesenregelung des Bankpräsidiums, die Reform der Strukturen der Bank – Stichwort Gutachten von Beat Bernet –, selbstverständlich aber auch die Geschäfte der Bank selbst. An zwei Sitzungen stand der Leistungsauftrag im Vordergrund, aber auch die Frage des Swissair-Engagements der ZKB oder allfällige Probleme bezüglich Geldwäscherei waren Themen.

Ich darf festhalten, dass unsere Aufsichtskommission ihren Auftrag so sorgfältig und umsichtig wie möglich erfüllt hat. Ob der heutige Auftrag jedoch genügt oder ob er auszuweiten ist, ob der Kommission andere Instrumente zur Verfügung stehen müssen und ob die Kommission personell zu verstärken ist, wird derzeit geprüft und ist letztlich durch Sie oder gar durch den Souverän zu entscheiden.

Ich komme nun zum eigentlichen Gegenstand dieses Geschäftes und darf, wie bereits letztes Jahr, vorwegnehmen: Die ZKB befindet sich in jeder Hinsicht in einem sehr guten und soliden Zustand. Sie verdient daher das Vertrauen der Bevölkerung. In einem ersten Teil möchte ich zunächst auf Rechnung und Geschäftsbericht eingehen. Im zweiten Teil werde ich die Frage beantworten, ob und wie die ZKB ihren Leistungsauftrag erfüllt hat.

Auch wenn anlässlich der Bilanzpressekonferenz vom 6. März 2002 zurückhaltend von einem «zufrieden stellenden Ergebnis bei schwierigem Umfeld» gesprochen wurde, so dürfen sich die Resultate der Bank sehr wohl sehen lassen. Zwar weisen praktisch alle Kennziffern ein Minus auf – Bilanzsumme: minus 2,1 Prozent, Bruttogewinn minus 25,4 Prozent, Gewinnausschüttung ohne Grundkapitalzins minus 20,8 Prozent, Konzerngewinn minus 29,5 Prozent und Kundenvermögen minus 7 Prozent –, aber sie stehen in Relation zu den sensationellen Resultaten des Vorjahres. Verglichen mit früheren Jahren sind sie sehr wohl in vielen Bereichen positiv zu würdigen. So ist beispielsweise die Bilanzsumme die zweithöchste seit 1994 und wurde nur letztes Jahr übertroffen. Auch die Ausschüttungen an die öffentliche Hand lassen sich, verglichen mit anderen Jahren, sehr wohl sehen. Die Gründe für den Rückgang des Bruttogewinnes von 751 Millionen Franken auf 560 Millionen Franken, des Konzerngewinnes von 481 Millionen Franken auf 339 Millionen Franken sowie des daraus resultierenden Rückgangs der Eigenkapitalrendite von 12,2 auf 8,1 Prozent sind primär auf ein schwieriges wirtschaftliches Umfeld und eine negative Börsenentwicklung zurückzuführen. Bei den einzelnen Erfolgskomponenten will ich auf zwei Extreme verweisen: Sehr positiv überraschte das Zinsengeschäft, welches mit 1,06 Milliarden Franken um 3,4 Prozent besser ausgefallen ist als im Vorjahr. Einen markanten Rückgang dagegen verzeichnete das Handelsgeschäft, welches von 184,3 Millionen auf 8,5 Millionen Franken – und damit um 95,6 Prozent – zurückging. Obwohl sich der Geschäftsaufwand gegenüber dem Vorjahr um 24,2 Millionen Franken – oder 2,7 Prozent – auf 906 Millionen Franken erhöhte, war der Anstieg wesentlich weniger stark

als in den vergangenen Jahren. Trotz der gegenüber dem Vorjahr höheren Mitarbeiterzahl blieb der Personalaufwand stabil. Das ist, weil sich die variablen Lohnbestandteile aufgrund des tieferen Jahresergebnisses erheblich reduzierten – um minus 40 Prozent. Nicht zu befriedigen vermag die aktuelle «Cost Income Ratio» von 68 Prozent. Angestrebt wurde ein Zielwert unter 60 Prozent, welcher bisher lediglich letztes Jahr mit 58,7 Prozent erreicht worden war. Ich verzichte darauf, weitere Detailzahlen anzuführen. Sie haben sie schriftlich erhalten.

Die Aufsichtskommission hat Rechnung und Geschäftsbericht im Rahmen ihrer Möglichkeiten und mit ihren Mitteln geprüft und für richtig befunden. Sie hat sich dabei insbesondere auf den Bericht des Konzernprüfers und des Inspektorates gestützt.

Zum Leistungsauftrag: Die ZKB hat ihre Führungsgrundlagen weiter ausgebaut. Dazu gehört die Erarbeitung eines neuen Leitbildes, in welchem das Gedankengut des Leistungsauftrages klar zum Tragen kommt. Damit wird deutlich zum Ausdruck gebracht, dass man dem Leistungsauftrag einen hohen Stellenwert zukommen lassen will. Daraus geht klar hervor, dass sich die ZKB als erfolgreiche Bank im Interesse ihres Besitzers – der Bevölkerung im Kanton Zürich – behaupten, den Wirtschaftsstandort Zürich stärken und sich für mehr Lebensqualität einsetzen will. Die ZKB soll diesbezüglich verlässlich und fassbar sein – etwa bei Krisen, wie sich beim Swissair-Debakel deutlich gezeigt hat. Die ZKB erbringt Dienstleistungen mit volkswirtschaftlicher und sozialer Komponente – zum Beispiel das Angebot «Bildung plus», die Förderung des preisgünstigen Wohnungsbaus, Start- und Ausbaufinanzierung und so weiter. Die ZKB zeigt ein starkes ökologisches Engagement durch die Unterstützung der umweltverträglichen Entwicklung im Kanton, durch die Mitgliedschaft im Energiemodell Zürich, durch die Unterstützung pionierhafter Technologien – wie etwa Minergie-Häusern, was ich als Vertreter der Gebäudetechnik speziell begrüsse –, durch Unterstützung von Umweltprodukten und Umweltmanagementsystemen. Die ZKB beweist ihre Verantwortung durch adäquate Konditionen für Immobilienfinanzierungen, durch die Mitwirkung in Stiftungen wie «SanArena Rettungsschule» und Botanischer Garten, als Partnerin für Kultur und Sport und so weiter – also eine Breite von Möglichkeiten, in denen die ZKB ihren Leistungsauftrag wahrnimmt. In quantitativer Hinsicht, das heisst bei nicht Gewinn bringenden Aktivitäten, wurden im Jahre 2001 74,3 Millionen Franken oder 1,8 Prozentpunkte der Bruttoei-

genkapitalrendite – also rund 11 Millionen Franken oder 0,2 Prozentpunkte der Bruttoeigenkapitalrendite mehr als im Vorjahr – für die Erfüllung des Leistungsauftrages verwendet. Oder anders ausgedrückt: Jeder siebte Franken des Gewinnes wird für den Leistungsauftrag verwendet. Für das Jahr 2003 ist eine weitere markante Steigerung geplant. Die entsprechenden Aktivitäten reichen vom dichten Filialnetz über Kultursponsoring zu Risikofinanzierungen bis zu Kleinsthypotheken im Bereich der KMU. In quantitativer Hinsicht – das heisst bezüglich Gewinn bringender Aktivitäten – lässt sich die Erfüllung des Leistungsauftrages ebenfalls veranschaulichen. Auch bei Gewinn bringenden Aktivitäten steht nicht einfach die Gewinnmaximierung im Vordergrund. Im Kreditgeschäft ist die ZKB bei kleineren KMU eher grosszügig. Ziel des qualitativen Leistungsauftrages ist es aber unter anderem auch, eine hohe Beratungsqualität, eine überlegene Dienstleistungsqualität und Kontinuität in der Kundenbetreuung zu garantieren. Zudem werden im Rahmen des Leistungsauftrages Aktivitäten geplant, bei denen noch nicht klar ersichtlich ist, ob sie Gewinn bringend sein werden – etwa in der Unterstützung von KMU im Bereich der Umweltberatung.

Auf Grund des Gesagten hoffe ich, den Beweis erbracht zu haben, dass die ZKB im vergangenen Jahr wiederum erfolgreich gearbeitet hat. Dass sie nach wie vor gemäss Rating von «Standard & Poor» als AAA-Bank bezeichnet wird, ist ein zusätzlicher Beweis. Ich danke den Organen und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern herzlich für das Erreichen der gesteckten Ziele und für ihren grossen Einsatz. Ein spezieller Dank gebührt dem ehemaligen CEO, Paul Hasenfratz, der wesentlich dazu beigetragen hat, dass die ZKB heute erfolgreich ist. Ich wünsche auch dem neuen CEO, Hans F. Vögeli, alles Gute. Er ist fulminant gestartet, und ich bin überzeugt, dass die Bank unter seiner Führung weiter auf Erfolgskurs sein wird. Besonders danken möchte ich aber auch meinen Kolleginnen und Kollegen der Aufsichtskommission für ihre sehr zielgerichtete, sachliche, ausserordentlich engagierte und kollegiale Arbeit. In den herzlichen Dank eingeschlossen ist selbstverständlich auch unsere kompetente und sehr genaue Kommissionssekretärin Heidi Khereddine-Baumann.

Ich bitte Sie, die von der Kommission einstimmig gefassten Anträge zu genehmigen. Im Namen der CVP darf ich deren Zustimmung ankündigen.

Ruedi Noser (FDP, Hombrechtikon): Die FDP nimmt vom verschlechterten Jahresabschluss der ZKB Kenntnis und zeigt sich ein wenig besorgt darüber, dass alle Kennzahlen schlechter sind als im Vorjahr. Wir möchten aber nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, dass, verglichen mit einem Jahr davor, also 1999, die Ertragszahlen nach wie vor besser sind und die Bank auch bereits ein Kostensparprogramm beschlossen hat, das – wie man uns versichert hat – dazu führen wird, in diesem Jahr wieder ein besseres Resultat vorzulegen. Aus diesem Grund empfiehlt Ihnen die FDP-Fraktion, den Geschäftsbericht und den Jahresbericht abzunehmen.

Ich möchte noch zwei Themen aufnehmen, die Lucius Dürri erwähnt hat. Das eine ist die Kommissionsarbeit. Wir haben einen Auftrag, der relativ diffus formuliert ist. Wir möchten die aktuelle gesetzgeberische Kommission eigentlich schon bitten, diesen Auftrag wirklich zu überprüfen. So wie die Kommission heute im Gesetz verankert ist, darf man sie, so glaube ich, wohl auch ungeniert abschaffen. Die wenigen Aufgaben, die die Kommission zu übernehmen hat, können auch von einer GPK oder von einer FIKO übernommen werden.

Im Weiteren möchte ich noch anfügen, dass die ZKB ja schon mehrmals bekanntgegeben hat, dass sie sich Allianzpartner suchen möchte. Wir haben das an der Pressekonferenz zum Jahresabschluss vor zwei Jahren das erste Mal gehört. Damals hiess es, dass man sich im Bereich der Vermögensverwaltung verstärken möchte. Im Rahmen der Kantonalbank St. Gallen haben wir dann mitbekommen, dass es auch dort Zusammenarbeitsideen gibt. Diese Indiskretionen wurden damals von St. Gallen begangen. Und auch dieses Jahr durften wir – sehr kurz bevor bekannt wurde, dass die Postfinance mit der UBS zusammenarbeite – wieder aus berufenen Munde vernehmen, dass auch die ZKB gerne mit der Postfinance zusammenarbeiten würde. Uns scheint, dass man zwar Allianzpartner suchen, aber vermutlich erst dann an die Presse gehen sollte, wenn auch einigermaßen eine Sicherheit da ist, dass man mit diesem Allianzpartner zum Abschluss kommt. In diesem Sinn bitten wir Sie um Genehmigung des Antrages.

Luc Pillard (SP, Illnau-Effretikon): Nach dem Rekordjahr 2000 spürte die ZKB im Jahre 2001 die Unsicherheiten auf dem Finanzmarkt. So konnte sich zwar das Zinsengeschäft – mit gut 70 Prozent die wichtigste Ertragsquelle der ZKB – gegenüber dem letzten Jahr verbessern, es brachen aber die Kommissions- und Dienstleistungsge-

schäfte um 7 Prozent und der Handel um 96 Prozent ein. Der Konzerngewinn liegt trotzdem noch bei 339 Millionen Schweizer Franken, was einem Rückgang von einem Drittel gegenüber dem Rekordjahr 2000 entspricht. Die Bilanzsumme liegt bei 75,9 Milliarden Franken. Dem Kanton Zürich werden einerseits 80,4 Millionen für die Verzinsung des Grundkapitals überwiesen, und daneben werden weitere 38 Millionen an die Staatskasse und 19 Millionen Schweizer Franken an die Gemeinden abgegeben.

Die ZKB konnte sich auch im Jahre 2001 als wettbewerbsrelevante und ausgleichende Kraft neben den zwei Grossbanken positionieren, verfolgte weiter eine auf Kontinuität ausgerichtete Geschäftspolitik und ist ihrem gesetzlichen Leistungsauftrag treu geblieben.

Der Leistungsauftrag wurde – wie die SP-Fraktion feststellen konnte – grundsätzlich gut wahrgenommen. Es kann jedenfalls festgestellt werden, dass der Geschäftsbericht detaillierter über den Leistungsauftrag Auskunft gibt als in vergangenen Jahren. Auch der Bericht zum Leistungsauftrag zuhanden der Aufsichtskommission der ZKB wurde ausführlicher und strukturierter verfasst. Im Geschäftsbericht 2001 selbst berichtet die ZKB über das Umweltmanagement der Bank und über nachhaltige Anlagemöglichkeiten. Die Auskunftspolitik über den Leistungsauftrag hat mit dem Geschäftsbericht 2001 einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung gemacht. Trotzdem fordert die SP, dass die ZKB ihr ökologisches Engagement weiter verstärkt und dass Dienstleistungen mit volkswirtschaftlicher und sozialer Komponente – wie die Förderung des preisgünstigen und nachhaltigen Wohnbaus – ausgebaut werden.

An der Bilanzmedienkonferenz vom 7. März 2002 hat die ZKB bekanntgegeben, dass die Boni 2001 für den Bankrat «sistiert» werden bis im Kantonsrat die gesetzlichen Grundlagen geregelt sind. Die Betonung auf «sistiert» zeigt klar, dass die Mehrheit des Bankrates noch immer der Meinung ist, Anspruch auf einen Bonus zu haben. Gemäss heute geltenden gesetzlichen Bestimmungen zeigt sich der Bankrat auch für die Definition und Auszahlung seines Salärs zuständig. Es kann also nicht sein, dass der Bankrat den Bonus sistiert und auf die Resultate einer kantonsrätlichen Kommission wartet. Die SP-Fraktion hält unmissverständlich fest, dass wir vom Gesamt-Bankrat erwarten, auf den Bonus für das Jahr 2001 zu verzichten.

Die SP-Fraktion empfiehlt, den Geschäftsbericht 2001 der Zürcher Kantonalbank zur Abnahme.

Hermann Weigold, Bankratspräsident der Zürcher Kantonalbank:
 Vorerst möchte ich der Kommission für die geleistete Arbeit danken und bitte Sie, den gestellten Anträgen zuzustimmen. Ich bin froh, dass Lucius Dürr und Ruedi Noser das Jahresergebnis ins rechte Licht gerückt haben. Es ist nämlich nicht «enttäuschend» – diesen Ausdruck konnte ich der Presse entnehmen. Das Ergebnis des Jahres 2001 entspricht ungefähr dem Ergebnis des Jahres 1999. Und jenes war als Rekordergebnis bezeichnet worden. Wohl haben wir – das weiss ich auch – das letztjährige Ergebnis mit etwas mehr Eigenkapital erwirtschaftet, der «arrow» fiel von 9 auf 8,1 Prozent zurück, und die «Cost Income Ratio» ist, wie bereits erwähnt, etwas schlechter. Trotzdem darf das Ergebnis 2001 aber angesichts des schwierigen Bankenumfeldes als erfreulich bezeichnet werden. Wir haben aber – auch dies wurde bereits erwähnt, und langfristig ist es erforderlich – ein Spar- und Ertragssteigerungsprogramm aufgelegt, das – entgegen von Gerüchten – nicht zu Massenentlassungen führen wird, obwohl durch die Zentralisierung in gewissen Bereichen – beispielsweise im Personalwesen und im Marketingwesen – einige Stellen aufgehoben werden und Kündigungen nicht absolut ausgeschlossen werden können. Allerdings – und dies scheint mir doch erwähnenswert – werden wir alle Lehrlinge weiter beschäftigen.

Das Problem beim Allianzschmieden, Ruedi Noser, ist bekannt. Es besteht darin, dass bei der Vorbereitung derartiger Allianzen auf beiden Seiten jeweils sehr viele Leute involviert sind. Dies hat es in sich, dass Medienvertreter oft recht früh Wind erhalten oder informiert werden. Luc Pillard, Ihren Wunsch auf Verstärkung des ökologischen Engagements habe ich zur Kenntnis genommen; ebenfalls die Meinung bezüglich Bonus.

Ich bitte Sie, den gestellten Anträgen zuzustimmen.

Detailberatung

Titel und Vorbemerkungen

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I., II., III., IV. und V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 131 : 0 Stimmen, dem Antrag der Kommission zur Prüfung der Rechnung und des Geschäftsberichts der Zürcher Kantonalbank zuzustimmen. Rechnung und Geschäftsbericht der Zürcher Kantonalbank für das Jahr 2001 sind somit genehmigt.

- I. Die Jahresrechnung und der 132. Geschäftsbericht der Zürcher Kantonalbank über das am 31. Dezember 2001 abgeschlossene Geschäftsjahr werden abgenommen.
- II. Den Bankorganen wird für das Geschäftsjahr 2001 Entlastung erteilt.
- III. Von der folgenden Gewinnverwendung gemäss gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen wird zustimmend Kenntnis genommen:

Verzinsung des Grundkapitals	Fr. 80'441'000
Zuweisung an die allgemeine gesetzliche Reserve	Fr. 57'000'000
Zuweisung an die Staatskasse des Kantons Zürich	Fr. 38'000'000
Zuweisung an die Gemeinden des Kantons Zürich	Fr. 19'000'000
Gewinnvortrag auf neue Rechnung	<u>Fr. 2'012'000</u>
Total	<u>Fr. 196'453'000</u>
- IV. Die Ernst & Young AG wird als bankengesetzliche Revisionsstelle bestätigt.
- V. Mitteilung an den Bankrat der Zürcher Kantonalbank und an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (ZVV)

Abbau überproportionale Belastung der Stadt Zürich durch den Regionalverkehr

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 29. August 2001 zu den Postulaten KR-Nrn. 399/1997 und 400/1997 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 11. Dezember 2001, **3888**

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission Energie, Umwelt und Verkehr: Die im November 1997 eingereichten Postulate von Hartmuth Attenhofer, Dorothee Jaun und Peter Stirnemann verlangten neue Finanzierungsmodelle für die Investitionen und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs und einen Bericht, wie die überproportionale Belastung der Stadt Zürich durch den Regionalverkehr abgebaut werden können. Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat liefern weder noch. Sie stellen aber eine übersichtliche Darstellung der heutigen Finanzierung des ÖV dar und beleuchten dabei die Situation der Stadt Zürich im Speziellen. Der Bericht erklärt auch, weshalb die geforderten Änderungen nicht vorgenommen werden sollen. Die Kommission hat den Bericht beraten. Die Mehrheit der KEVU erachtet die Ausführungen als ausreichend und zufriedenstellend.

Bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich wird zwischen dem Betrieb und der Infrastruktur unterschieden. Der zu deckende Aufwand des Betriebes wird aus den Einnahmen der Billettverkäufe und den Beiträgen von Bund und Kanton finanziert. Kanton und Gemeinden teilen sich das Betriebsdefizit je hälftig. Die Verteilung auf die Gemeinden erfolgt zu 80 Prozent nach Haltestellenabfahrten und zu 20 Prozent nach der Steuerkraft der Gemeinden. Zudem gibt es bei den Gemeinden noch eine Belastungsgrenze.

Bei den Infrastrukturkosten sieht es anders aus. Die Gemeinden sorgen grundsätzlich für die gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen. Der Kanton spricht Beiträge aus allgemeinen Staatsmitteln – wie zum Beispiel beim Durchgangsbahnhof Löwenstrasse. Die Finanzierung erfolgt über den Verkehrsfonds. In der Kommission war man sich einig, dass das System der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs nicht zu 100 Prozent gerecht ist, dass es aber sehr schwierig ist, Veränderungen vorzunehmen, die eine echte Verbesserung darstellen würden.

Umstrittener war die Frage der Sonderlast der Stadt Zürich. Der entsprechende Vorstoss war eingereicht worden, als die Diskussion um den Lastenausgleich in vollem Gange war. Der Regierungsrat hat die Frage, ob die Stadt Zürich mit ihrem hohen Anteil aufgrund ihrer

zentralörtlichen Funktion Sonderlasten trage, im Detail untersucht. In einer ersten Studie aus dem Jahre 1997 kam die Arbeitsgemeinschaft Infrac/Nabholz zum Schluss, dass die Stadt Zürich tatsächlich eine Sonderlast von rund 54 Millionen Franken trage. Eine Aktualisierung dieser Studie für den Fahrplan 1999/2000 ergab für diese Periode eine Sonderlast von 45,5 Millionen Franken. Gleichzeitig zur ersten Studie ergaben Berechnungen der Stadt Zürich eine Sonderlast, die rund 8 Millionen Franken tiefer lag. Da verschiedene Fragen offen blieben, wurde Infrac beauftragt, die spezifische Frage zu prüfen, ob der angewendete Kostenverteilschlüssel des ZVV zu einer Sonderlast der Stadt Zürich führe. Infrac wandte zwei Ansätze an. Bei einem kam sie zum Schluss, dass ein Sondernutzen von 3 Millionen Franken bestehe. Beim zweiten Ansatz gäben die Experten eine Spanne von minus 3 Millionen bis maximal 10 Millionen an. In der KEVU wurde der Antrag gestellt, die Stadt Zürich zu diesem Thema anzuhören. Dieser wurde jedoch abgelehnt.

Die Kommission ist mehrheitlich der Meinung, dass Bericht und Antrag des Regierungsrates zufrieden stellend und ausreichend seien. Am System der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs soll festgehalten werden, und für die Stadt Zürich liegen zumindest keine signifikanten Sonderlasten vor. Die KEVU empfiehlt Ihnen daher, dem Antrag des Regierungsrates zuzustimmen und die beiden Postulate als erledigt abzuschreiben.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Da steh ich nun, ich armer Tor, und bin so klug als wie zuvor! Ich habe zwar nicht wie Goethes verzweifelter Faust Medizin, Jurisprudenz und – leider auch nicht – Theologie studiert, aber die Vorlage 3888, die Antwort auf das Postulat nach Abgeltung überproportionaler Belastung der Stadt Zürich durch den öffentlichen Verkehr und auf das Postulat betreffend einer anderen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs.

Zum Ersten: Da stellt doch die Beraterarbeitsgemeinschaft Infrac/Nabholz im Jahre 1997 im gutachterlichen Bericht zur Lastenabgeltung für die Stadt Zürich fest – das Gutachten wurde damals von der Direktion des Innern in Auftrag gegeben –, dass die Stadt Zürich Sonderlasten von 54 Millionen Franken pro Jahr für den regionalen Verkehr zu tragen habe. Das ist die Hälfte dessen, was die Stadt Zürich für den öffentlichen Verkehr bezahlen muss. Deshalb haben wir das Ergebnis dieses Gutachtens aufgenommen und in einem Postulat

formuliert. Wir haben auf Empfehlung dieses Gutachtens von der Regierung verlangt, dieser Frage nachzugehen und Lösungen aufzuzeigen, wie diese Belastung abgebaut werden könnte. Vier Jahre später meinte dasselbe Beratungsbüro Infrass – allerdings ohne den Partner Nabholz und diesmal im Auftrag des Amtes für Verkehr – feststellen zu können, dass die Stadt entweder gar keine Sonderlasten zu tragen habe – widersprüchlich stellt man fest, dass sie sogar Nutzen habe – oder man gesteht allenfalls den Städten Winterthur und Zürich zu, etwa 10 Millionen Franken Sonderlasten für den öffentlichen Verkehr tragen zu müssen, je nach Betrachtungsstandpunkt, je nach getroffenen Berechnungsansätzen und – auszuschliessen ist dies wohl nicht ganz – je nach Resultatserwartung des Auftraggebers. Wir bekommen eine Auswahl von Berechnungsvarianten für Zentrumslasten serviert. Sie haben vorhin von der Kommissionspräsidentin die Ansätze gehört. Ich will mich deshalb hier nicht länger auslassen, aber eine plausible und eindeutige Antwort bekommen wir nicht. Ich verzichte darauf, weiter darauf einzugehen. Es brächte wohl nichts und wäre Zeitverschwendung, Ihnen eine grosse theoretische Abhandlung über diese Ansätze vorzutragen. Offenbar gibt es weder ein Falsch noch ein Richtig – das müssten wir feststellen – sondern es geht darum, ob politisch opportun oder nicht. Es ist eine Frage des Standpunktes und der Macht – wie oft in der Ökonomie.

In den Raum gestellt werden sollen hier jedoch einmal mehr die unwiderlegten Fakten, wie wir sie bei Infrass/Nabholz finden. Wir kennen sie mittlerweile. Ich wiederhole sie nochmals:

A. Die Stadt Zürich wendet für den öffentlichen Verkehr netto 287 Franken pro Einwohner und Jahr auf. Das sind 448 Prozent des Durchschnitts der übrigen Gemeinden im Kanton, also viereinhalb Mal mehr. Die Gemeinden haben lediglich 64 Franken pro Einwohner und Jahr aufzuwenden.

B. Die Stadt Zürich trägt aufgrund der bestehenden Kostenverteilungsverordnung 60 Prozent der Gemeindebeiträge zur Kostenunterdeckung des ZVV, obwohl die Stadt Zürich nur 30 Prozent der Bevölkerung des Kantons aufweist und obwohl sich die Tagesbevölkerung zu mehr als 50 Prozent aus auswärtigen Besuchern und Beschäftigten zusammensetzt, die diese ÖV-Angebote in der Stadt ebenfalls nutzen. Die Stadt trägt mit ihrem Steuerbeitrag an den Kanton 40 Prozent des Kantonsbeitrags an die Kostenunterdeckung des öffentlichen Verkehrs – das ist der Bärenanteil. Die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich

weisen mit 64 Prozent den höchsten Kostendeckungsgrad auf. Der ZVV liegt bei 50 Prozent. Damit tragen die Verkehrsbetriebe am meisten zur Kostendeckung bei.

Dies zeigt, dass das Problem der Sonderlasten nicht vom Tisch ist. Heute früh haben wir uns im Stadthaus bereits mit dem Thema Lasten- und Finanzausgleich beschäftigt und Sie konnten feststellen, wie komplex die Sache ist.

Auch was die Finanzierungsmodelle betrifft: Nichts Neues und Konkretes! Wir wissen, dass es diffizil ist, die Kostenverteilterverordnung zu ändern und die Gewichte der Haltestellenabfahrten zu novellieren. Wir wissen auch bereits, dass der Flughafen nicht wie eine Gemeinde behandelt werden kann. Dies wurde schon mehrmals verhandelt. Deshalb wollten wir Überlegungen zu neuen Ansätzen präsentiert bekommen, über den Einbezug von privaten Anliegern an neuen ÖV-Strukturen in deren Finanzierung nach dem Nutzerprinzip, etwa nach dem Planungsmehrwertabschöpfungsprinzip. Bei den Strassen gibt es das! Paragraf 62 erlaubt es, Private bei Strasseninfrastruktur beizuziehen. So etwas hätten wir auch gerne im ÖV gehabt... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Hans Badertscher (SVP, Seuzach): Der Vorlage 3888 gingen zwei Postulate voraus, die den Regierungsrat beauftragten, für die Investitionen und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs neue Finanzierungsmodelle aufzuzeigen, weil sie der Meinung sind, die Stadt Zürich sei überproportional belastet und eine Korrektur des Verteilerschlüssels dränge sich auf. Bei der Beratung dieser Vorlage mit Einbezug der verantwortlichen Fachleute wurde uns rasch klar, wie schwierig es ist, für die Gemeinden und die Städte einen Kostenverteiler anzuwenden, bei dem alle Beteiligten restlos glücklich sind. Die Studie Infrac/Nabholz hat mit diversen Berechnungen aufgezeigt, dass mit einer Veränderung des heutigen Verteilerschlüssels keine Verbesserung erzielt würde. Eine massgebliche Sonderlast der Stadt Zürich wurde von Infrac/Nabholz nicht bestätigt. Die SVP-Fraktion empfiehlt Ihnen, am heutigen Kostenverteiler, der sich bewährt hat, festzuhalten und die zwei Postulate abzuschreiben.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Die Grünen stimmen der Abschreibung dieser beiden Postulate zu. Der vorliegende Bericht des Regierungsrates zeigt eines: Es gibt keine absolut sachgerechte Ver-

teilung der Kosten des öffentlichen Verkehrs auf die Gemeinden und Städte. Weil von Schätzungen und Modellen ausgegangen werden muss, wird immer irgendwo eine mittlere oder weniger grosse Unzufriedenheit bleiben. Es gibt aber auch keine Aussage darüber, ob und in welchem Umfang allenfalls Sonderlasten bestehen. Ein interessanter Aspekt sowohl des Berichtes wie auch der Staatsrechnung ist, dass der Anteil der Verkehrseinnahmen – also der Billetteinnahmen – laufend ansteigt. Damit sinkt die Belastung sowohl des Kantons wie auch der Gemeinden und Städte. Das heisst also, dass die Menschen, die den öffentlichen Verkehr benutzen, im Zentrum stehen müssen. Zufriedene und überzeugte Kundinnen und Kunden sind die beste Werbung! Die ausgezeichneten Kampagnen des ZVV reichen nicht. Das Angebot und die Qualität des öffentlichen Regionalverkehrs sind die zentralen Erfolgsfaktoren. Dazu ein Beispiel: Auf der Internetseite der VBZ werden die Trams und Busse vorgestellt. Unter anderem gehört dazu auch die Transportkapazität. Ein Tram 2000 hat nach diesen Angaben eine technische Höchstauslastung von 157 Personen. Es wird noch eine weitere Zahl angegeben, nämlich die kundenoptimale Höchstauslastung. Diese beträgt 121 Personen, also 23 Prozent weniger als die technische Höchstauslastung. Und genau dieser Unterschied von 23 Prozent ist das, was die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs bemerken. Angebot und Qualität des öffentlichen Verkehrs ganz konkret!

So gesehen ist die Sache ganz einfach: Wenn der Kanton Zürich die Prioritäten eindeutig zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs setzt, werden die finanziellen Belastungen sowohl des Kantons wie auch der Gemeinden und Städte am kleinsten. Dann werden auch die Diskussionen über den Verteilschlüssel weniger bedeutend, weil nicht mehr die Lasten im Vordergrund stehen, sondern der Nutzen des öffentlichen Verkehrs. In diesem Sinne sind die Grünen für die Abschreibung der Postulate.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Wir danken der Regierung für den ausführlichen und aussagekräftigen Bericht. Die eingehende Diskussion in der KEVU hat einmal mehr gezeigt, dass das 1988 kreierte Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr wesentlich besser ist als sein Ruf. Das betrifft die Finanzierung, die Zusammensetzung der Leitungsorgane und auch die Organisation. Der Bericht zeigt klar auf, dass die Belastung der Stadt Zürich nur am Rand vom Regionalver-

kehr beeinflusst wird. Es sind die hohe Dichte und die hohen Frequenzen von Tram und Bussen, die für den vergleichsweise hohen Anteil der Stadt Zürich an der Kostenunterdeckung sorgen. Die Stadt Zürich zahlt zwar mehr, profitiert aber von einer Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs, die weltweit einzigartig ist. Dies wird auch immer als Begründung herangezogen, wenn es darum geht, Eindämmungsversuche und Massnahmen gegen den motorisierten Individualverkehr zu begründen. Man könnte also gar von einer selbst verursachten Sonderlast sprechen. Ähnliches gilt übrigens auch für die Stadt Winterthur.

Es gibt also keinen Grund, an der Grundlage der Erfolgsgeschichte des ZVV zu rütteln. Und darum ist die FDP für den Antrag der KEVU auf Abschreibung.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP empfiehlt Ihnen ebenfalls, die Postulate abzuschreiben. Vor zwei Stunden hörten wir im Stadthaus die Klagen über den Neuen Finanzausgleich des Bundes. Diese Klagen waren und sind berechtigt. Sonderlasten der Nähe werden gegenüber Sonderlasten der Weite – Zitat Regierungsrat Christian Huber – zu wenig gewichtet. Und genau das gleiche Problem haben wir im Kanton. Ich verstehe die Stadt Zürich, dass sie sich über diese Sonderlasten beklagt. Ich verstehe jene Leute, die im Kanton und gegenüber dem Bund mehr Härte fordern. Aber ich verstehe jene nicht, die bei der ersten Gelegenheit windelweich werden, wie vor einigen wenigen Wochen, als es um die Linthwerke ging.

Die Sonderlast der Stadt Zürich bei der Deckung des Defizits des ZVV ist ein Dauerbrenner. Dazu vier Bemerkungen:

Erstens: Die Sonderlast beim öffentlichen Verkehr ist eine von mehreren zentralörtlichen Leistungen, die in einem neuen kantonalen Finanzausgleich ausgeglichen werden müssen – und nicht durch eine vorgezogene, punktuelle Änderung eines Gesetzes. Eine Sonderlast trägt übrigens auch die Stadt Winterthur. Nur spielt dort der Finanzausgleich.

Zweitens: Wenn wir am komplizierten Kostenverteilsgefüge herumdoktern, fällt das ganze Gefüge auseinander. Die meisten Gemeinden wären nicht bereit, zu Gunsten der Städte Winterthur und Zürich einen höheren Anteil der Kosten zu übernehmen, ohne gleichzeitig ein grösseres Leistungsangebot zu erhalten.

Drittens: Sofortiger Handlungsbedarf besteht angesichts der Forderungen des Bundes höchstens beim landseitigen Flughafenverkehr. Der Flughafen sollte wie eine Gemeinde separat behandelt werden.

Viertens: Wer mit einer Milchbüchleinrechnung Sonderlasten ausrechnet, riskiert, dass bei Infrastrukturleistungen des Kantons beim Schienenverkehr peripher gelegene Gemeinden und Regionen ebenfalls mit einer Milchbüchleinrechnung daher kommen könnten. Dann könnten regionalpolitische Anliegen abseits jeglicher Nachfrage ein zu grosses Gewicht erhalten. Infrastrukturnutzen mit erheblicher Standortgunst muss den Betriebslasten gegenübergestellt werden.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): «Hänschen isst Apfelmus ohne Gebiss. Ob ers mit dem Unterkiefer kaut oder mit dem Oberkiefer kaut, das ist ungewiss.» Sie werden sich fragen, was dieses Lumpenlied mit dem Kostenverteiler zu tun hat. Beim Lumpenlied ist es so: Der Apfel wird trotzdem gegessen und verdaut. Und beim öffentlichen Verkehr ist es genau dasselbe: Er wird ebenso benutzt. Wir erleben das immer und immer wieder, dass es Gebiete gibt, die sagen, sie seien benachteiligt, und andere, die sagen, sie müssten auch noch mehr haben. Wir müssen festhalten: Die ZVV-Geschichte ist eine Erfolgsgeschichte. Das ist von Reto Cavegn ausgeführt worden. Das Beitragssystem, so wie wir es kennen, ist ein ausgeklügeltes, ein gutes System, welches sich in der Vergangenheit bewährt hat und sich auch in Zukunft bewähren wird. Es ist auch ein System, welches seinerzeit nach langem schwerem Leiden geboren worden ist. Wenn wir hier beginnen, irgend ein Element herauszureissen, so ist das wie bei einer Backsteinmauer. Wenn wir einen Stein herausziehen, so fällt die ganze Mauer zusammen oder aber ihre Stabilität leidet. Aus diesem Grund kann dieser Vorlage 3888 zugestimmt und die beiden Postulate können abgeschrieben werden.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Es ist tatsächlich so, wie es Kurt Schreiber gesagt hat. Kostenverteiler sind diffizile Gebilde. Diese Gebilde ohne Not auseinander zu reissen und wieder mit demselben Erfolg zusammensetzen zu wollen, ist risikoträchtig. Es besteht keine Not, diesen Kostenverteilschlüssel zu ändern. Darum glaube ich, dass die Stadt Zürich gut dabei beraten ist, diese Kostenverteilerverordnung so zu belassen, wie sie ist. Denn sie ist nicht richtig oder falsch, sie ist zweckmässig und akzeptabel. Das ist die Messlatte bei der Festlegung

von Kostenverteilern. Vor allem muss sie von allen auch als einigermaßen gerecht empfunden werden. Wenn man in die Details geht, so wird diese Kostenverteilerregelung über den ganzen Kanton, über alle Gemeinden betrachtet als gerecht empfunden.

Noch ein Wort zur Frage, ob die Stadt Zürich übermässig oder überproportional belastet sei: Das lässt sich bei einer genaueren Analyse nicht bestätigen. Auch wenn man beispielsweise die aktuelle Belastung der Stadt Zürich mit knapp 7 Prozent der bereinigten Steuerkraft ausweist, so liegt dies deutlich unter dem vorgesehenen Höchstgrenzwert von 10 Prozent. Dies gilt ebenfalls für die angesprochene Stadt Kloten, die bei einer Höchstgrenze von 6 Prozent aktuell knapp bei 4 Prozent liegt.

Aus all diesen Gründen, die Sie uns auch aus Sicht Ihrer Fraktionen dargelegt haben, bittet Sie auch die Regierung, diese beiden Postulate abzuschreiben.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung der beiden Postulate vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Wir stimmen zunächst über die Abschreibung des Postulates KR-Nr. 399/1997 ab.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 135 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 3888 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 399/1997 als erledigt abzuschreiben.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Nun stimmen wir über die Abschreibung des Postulates KR-Nr. 400/1997 ab.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 127 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 3888 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 400/1997 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

**4. Einführung einer Non-Stop-Zugsverbindung Zürich–Mailand
Führung des TGV Zürich–Paris über Basel statt über Bern
Landseitiger Bahn-Shuttlebetrieb der Flughäfen Zürich und
Basel-Mulhouse**

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 24. Oktober 2001 zu den Postulaten KR-Nrn. 413/1998, 282/1999 und 182/2000 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 11. Dezember 2001, **3903**

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission Energie, Umwelt und Verkehr: Mit den drei Postulaten zu den internationalen Zugverbindungen, respektive dem Anschluss an den Flughafen Basel durfte die Kommission für einmal ihren Blick über die Kantons Grenzen hinaus weiten. Die Vorstösse haben alle ein Ziel: die bessere Anbindung Zürichs an die Welt. In diesem Anliegen war sich die Kommission einig. Da muss etwas geschehen. Erlebnisberichte über Fahrten von Milano nach Zürich können in der Zwischenzeit bekanntlich nicht nur KEVU-Mitglieder erzählen. Seit kurzem haben wir in der Kommission für Bildung und Kultur weitere Fachleute auf diesem Gebiet. Lange vorher, im Jahre 1999, forderten Hartmuth Attenhofer und Bernhard Gubler eine Non-Stop-Zugsverbindung zwischen Mailand und Zürich. Der Regierungsrat attestiert den Postulanten, dass diese für internationale Verbindungen kurze Strecke von 200 Kilometern Luftlinie prädestiniert wäre für die Substitution von Kurzstreckenflügen. Dass die Reisezeiten mit dem Zug von heute rund vier einhalb Stunden diesen Wettbewerb nicht wirklich gewinnen, ist offensichtlich. Eine Reduktion auf unter drei Stunden wäre nötig und möglich. Der Regierungsrat erklärt aber, dass die technischen und topografischen Bedingungen eine solche Reduktion noch nicht zulassen würden. Die Zwischenhalte seien hierfür nicht Ausschlag gebend. Man müsse auf die NEAT warten. Das dauert bis zum Jahr 2013. Dann erreiche man Milano Centrale in zweieinhalb Stunden. Das ist zwar erfreulich kurz, aber auch unerfreulich spät. Immerhin seien die SBB bestrebt, dieses Ziel schrittweise anzugehen. Im Jahr 2006 würden Verbesserungen erzielt sein, die eine Reisezeit von unter dreieinhalb Stunden ermöglichen. Die Kommission sah sich gezwungen, diesen Bericht zur Kenntnis zu nehmen. Die Begeisterung blieb allerdings aus.

Das zweite Postulat, eingereicht im Jahr 1999 von Astrid Kugler und Ruedi Aeschbacher, verlangt die Umlegung der TGV-Linie nach Paris über Basel statt Bern. Der Regierungsrat erklärt, dass Zürich seit 1997 mit dem TGV an Paris angebunden sei. Damals verlängerte man die bereits bestehende Strecke ab Bern nach Zürich. Der Regierungsrat gibt in seinem Bericht zu, dass der Weg über Bern und Dijon ein Umweg ist. Die zwei TGV-Verbindungen sind zwar relativ komfortabel, was das Rollmaterial betrifft, und sie sind direkt. Einen Zeitgewinn bringen sie aber mit Reisezeiten von rund sechs Stunden wahrlich nicht. Die Führung über Basel würde immerhin eine Reduktion auf fünfeinhalb Stunden bringen. Als Hinderungsgrund führt der Regierungsrat an, dass aufwändige technische Massnahmen respektive Aufwendungen für zusätzliches Rollmaterial notwendig wären. Zudem würde diese Änderung Nachteile für die Westschweiz bedeuten. Diese Aussage wird von Fachleuten bestritten. Wie auch immer! Der Regierungsrat soll nach Meinung der KEVU die Anliegen von Zürich vertreten, indem er sich für viele schnelle und direkte Verbindungen einsetzt. Ende des Jahres 2005 sollen mit dem «TGV Est» via Strassburg Reisezeiten zwischen Zürich und Paris von viereinhalb Stunden erreicht werden. Das ist mit drei Zugsparen pro Tag immerhin etwas! Eine weiter gehende Perspektive stellt der «TGV Rhin-Rhône» dar. Mit diesem Zug liesse sich die Reisezeit um nochmals 40 Minuten verkürzen. Paris wäre dann in weniger als vier Stunden mit dem Zug erreichbar. Wann diese Verbindung vorliegt, ist noch ungewiss. Auch hier muss sich die Kommission – und wohl auch der Rat – also gedulden.

Der dritte Vorstoss des Pakets ist von Regula Ziegler-Leuzinger. Sie fordert einen Shuttlebetrieb zwischen Zürich und dem Flughafen Basel-Mulhouse. Die Kommission geht mit der Postulantin und dem Regierungsrat einig: Die Flugverbindung zwischen Zürich und Basel ist keine wesensgerechte Form der Mobilität. Allerdings sei der Markt für einen solchen Shuttlebetrieb nicht vorhanden. Die Verbindung müsse schrittweise und im Zusammenhang mit der Befriedigung anderer Bedürfnisse verbessert werden. Konkrete Einzelschritte werden dargelegt. Doch auch hier gilt: abwarten und hoffen, dass möglichst viele bereit sind, die viel zu lange und unattraktive Fahrt im Zug auf sich zu nehmen.

Die KEVU beantragt Ihnen ungern und in der Hoffnung, dass die Verbesserungen trotzdem schneller kommen werden, die drei Postulate als erledigt abzuschreiben. Sie hat jedoch mit der zuständigen

Volkswirtschaftsdirektion vereinbart, dass sie sich regelmässig über den Stand der Dinge bei den internationalen Zugverbindungen orientieren lässt. Wir bleiben dran und hoffen weiter.

Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur): In Europa muss die Zukunft der Bahn gehören! Ich spreche zum Postulat 182/2000, Bericht zu einem landseitigen Bahn-Shuttlebetrieb der Flughäfen Zürich und Basel. Unsere Regierung geht mit uns einig – das hat sie verschiedentlich bekräftigt –, dass für die europäischen Distanzen die Bahn und nicht das Flugzeug zu fördern sei. Nun, da Handeln gefragt ist, äussert sich der Volkswirtschaftsdirektor aber, dass eine Schnellbahn, die die Flughäfen Zürich und Basel verbinden würde, ein Unterfangen für die nächste Generation sei, und geht gar nicht gross auf dieses Thema ein. Das ist enttäuschend. Unser Land wird in der nächsten Generation noch mehr zugebaut sein als heute. Wir müssen daher heute handeln und das Projekt nicht noch aufschieben. Heuschreckenhopser per Flugzeug machen ökologisch keinen Sinn. Eine attraktive Zuglinie ist die Alternative. Die Leute weg vom Flieger auf den Zug zu bringen, wird uns nur mit grossen Anstrengungen und Investitionen gelingen. Wir lösen damit aber auch gleich zwei Probleme. Nebst der Vermeidung von Kurzflügen bekommen wir auch das MIV-Problem in dieser Region besser in den Griff. In der Anfrage 228/2000 zum gleichen Thema verweist der Regierungsrat auf die Swissmetro AG, die auf Mitte 2001 ihren Bericht für diese Linienführung in Aussicht stellt. Liegt der Bericht nun vor? Wenn Ja: Zu welchem Resultat kam die Swissmetro AG? Ich bitte den Regierungsrat, zu diesen Fragen Stellung zu nehmen.

Die Distanz Zürich–Basel ist kurz, rund 100 Kilometer. Eine Schnellbahn zwischen den beiden Flughäfen ist ein grosses Unterfangen, ist visionär, aber absolut machbar. Es braucht mutige Würfe, wie sie auch der Bahnhof Löwenstrasse und die S-Bahn sind. Das bessere Zusammenbringen von Zürich und Basel ergäbe wirtschaftlich grosse Synergien. Es ist klar, dass ein Shuttle Zürich-Flughafen–Basel-Flughafen nicht isoliert zu realisieren wäre, sondern im Zusammenhang und zum Nutzen der Städte, respektive Regionen. Damit wäre auch das Argument vom Tisch, eine solche Linie wäre nicht ausgelastet. Die Regierungsrätliche Antwort zeigt auf, dass an der Kapazitätserhöhung dieser Linie gearbeitet wird, zum Beispiel mit dem Projekt des zweiten Juradurchstichs. Dieser muss so schnell wie möglich realisiert werden,

um die Kapazität zu erhöhen und die Reisezeit herunterzubringen. Auch den Heitersbergtunnel braucht es zu diesem Zweck. Wir bitten den Regierungsrat, sich nun ebenso für die Bahn einzusetzen, wie er dies für den Flughafen und unsere Fluglinien tut. Rücken wir die Bahn ebenso in den Mittelpunkt wie das Fluggeschäft, allerdings nur mit positiven Schlagzeilen! Nennen wir die Bahn «Swiss», denn sie charakterisiert die Schweiz weit mehr als das Flugzeug und dient unserem Land wesentlich ökologischer. «Welcome Swiss Train!» Die SP wird das Postulat abschreiben, wenn auch sehr ungern.

Laurenz Styger (SVP, Zürich): Die in der Vorlage 3903 enthaltenen drei Postulate wurden in der KEVU eingehend beraten. In der Diskussion zeigte sich jedoch sehr schnell, dass sich hier, wie bei anderen Vorlagen auch, das Wünschbare kaum mit dem Machbaren auf einen Nenner bringen lässt. So gesehen würde im ersten Postulat 413/1998 eine Non-Stop-Zugsverbindung Zürich–Mailand von jenen Reisenden sehr geschätzt, die Mailand als Endziel oder als Umsteigeort für weiter südlich gelegene Orte gewählt haben. Die höchsten Frequenzen an Bahnreisenden werden jedoch auf der Strecke von Zürich mit Endziel Tessin registriert. Das heisst im Klartext, dass dieser Streckenabschnitt zu favorisieren und auszubauen ist. Auf Experimente, die vom Kunden nicht gewünscht und finanziell auch nicht abgesichert sind, ist aber zu verzichten. Die SVP wird der Abschreibung dieses Postulats zustimmen.

Auch das zweite Postulat 282/1999, welches die Führung des TGV über Basel statt über Bern verlangt, stellt uns vor die gleiche Tatsache. Die Strecke Zürich–Basel ist schon heute stark überlastet, und bei diesem Ausbauzustand der Strecke können kaum noch Kapazitäten freigemacht werden. Die Regierung hat jedoch signalisiert, dass sie sich in Verhandlungen mit dem Bund und vielleicht auch mit den französischen Behörden für die Streckenführung über Basel einsetzen werde. Somit sind die langfristigen Ziele dieses Postulates erfüllt. Auch hier wird die SVP für die Abschreibung sein.

Die gleiche Problematik stellt sich auch beim dritten Postulat 182/2000 betreffend einem Bericht zu einem landseitigen Bahn-Shuttlebetrieb der Flughäfen Zürich und Basel-Mülhausen. Auch in diesem Postulat zeigt sich, dass man mehr will als im Moment möglich ist. Zuerst müssen Infrastrukturanpassungen vorgenommen werden, wie zum Beispiel der zweite Juradurchstich oder eventuell auch

ein zweiter Heitersbergunnel. Für uns sind auch bei diesem Postulat alle Bedingungen erfüllt, damit es abgeschrieben werden kann. Ich bitte Sie, das gleiche zu tun.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Zwei dieser drei Postulate können aus der Sicht der Grünen ohne weitere Bemerkungen abgeschrieben werden. Beim dritten Postulat braucht es dazu noch einiger Worte.

Im Jahre 1961, also vor 41 Jahren, wurden die TEE-Triebwagenzüge aus schweizerischer Produktion in Betrieb genommen. Eine Besonderheit dieser Züge war deren Mehrstromausrüstung. Dies war die Voraussetzung für den Betrieb eines grenzüberschreitenden Netzes, das mehr als 200 Städte Europas verband. Schnelligkeit und Komfort waren die Markenzeichen dieses Zugsangebotes. Diese Angaben habe ich in einem Museumsführer gefunden. Was also vor 40 Jahren modern war, ist heute bereits im Museum. Als Zitat den letzten Absatz des Museumstextes: «Das Reisen hatte Dimensionen erhalten, die den freien Personenverkehr in Europa um Jahrzehnte vorwegnahmen.»

Wer den Bericht des Regierungsrates durchliest, kommt aus dem Staunen nicht heraus. In den letzten 40 Jahren ist ein eigentlicher Rückschritt festzustellen. Unterdessen gibt es zwar Höchstgeschwindigkeitszüge, aber offenbar haben Schnelligkeit und Komfort des Reisens mit der Bahn nicht zugenommen. Der Schienenweg von Zürich nach Paris führt über Basel. Die Verbindungen nach Paris sind sowohl aus der Ostschweiz wie aus der Westschweiz derart nachfragestark, dass der Hinweis auf die fehlenden Mehrstromzüge nur als Ausrede gelten kann. Wie das Beispiel der TEE-Züge zeigt, ist diese technische Schwierigkeit lösbar. Vielleicht braucht es einfach noch ein paar Ideen mehr. Eine gewisse Flexibilität ist gefordert. Oft ist es wohl so, dass die bereits laufende Bahnmarktliberalisierung den öffentlichen Bahnverkehr behindert.

Was im Übrigen nicht vergessen werden darf: Die Bahnstrecken Zürich–Basel – es dürfen auch die Strecken Basel–Zürich sein – brauchen sehr schnell mehr Kapazität, nicht nur für Zürich–Paris, sondern auch für die weitere Entwicklung des öffentlichen regionalen und Fernverkehrs in der Schweiz. Auch hier hat der Kanton Zürich Pflichten. Es braucht klare Prioritätensetzungen für den öffentlichen Schienenverkehr im Interesse von Mensch und Umwelt. Der TEE hat gezeigt: Ein europaweites, Städte verbindendes Netz mit den Markenzeichen Schnelligkeit und Komfort ist möglich. Auch wenn der Kan-

tonsrat dieses Postulat nun abschreibt, Betrieb und Weiterentwicklung eines solchen Netzes müssen auch im Interesse des Kantons Zürich sein. Der Kanton Zürich hat alles zu unternehmen, um dieses Netz zu fordern und zu fördern.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Um es vorwegzunehmen: Die FDP-Fraktion schliesst sich dem Bericht des Regierungsrates an und empfiehlt, alle drei Postulate abzuschreiben. Im Übrigen möchte ich eine Bemerkung machen, dass alle drei Vorstösse eigentlich auf nationaler Ebene zu lösen sind und nicht unbedingt hier. Trotzdem, zu den einzelnen Vorstössen:

Zum Postulat «Non-Stop-Zugsverbindung Zürich–Mailand»: So schön dieser Vorschlag auch sein mag, nebst den technischen Problemen, die unsere Präsidentin andeutete, ist das Nachfragepotenzial kaum auszumachen. Die meisten Fahrgäste haben Start und Ziel im Tessin. Selbst mit dem Flugzeug werden in Kloten nicht mehr als 250 bis 400 Fluggäste transportiert. Mit dem Angebot der Mehrstrom-Neigezüge können bereits Reisezeitgewinne von ungefähr 15 Minuten erreicht werden. Bei allen Überlegungen, die wir in der Kommission machten, scheint es mir allerdings wichtig, dass die Anschlüsse bei den entsprechenden Bahnhöfen, insbesondere auch in Mailand, optimiert werden sollten. Das Postulat ist gut gemeint. Das entsprechende Potenzial fehlt aber auf dieser Zugsverbindung. Warten wir also auf die NEAT.

Zum Postulat «TGV Zürich–Paris über Basel statt über Bern»: Das Postulat ist natürlich ein Wunsch von Zürich und aus dieser Sicht auch zu befürworten. Nun ist diese Strecke Zürich–Basel aber – wie von meinen Vorrednern schon erwähnt – bereits so stark belastet, dass wir hier von einer Optimierung kaum reden können, ohne viel Geld in die Hand nehmen zu müssen. Die Strecke müsste wohl ausgebaut und erweitert werden. Fraglich ist, ob auch auf französischer Seite ein Bedürfnis besteht und die Fahrpläne entsprechend angepasst werden können. Das Postulat sollte als Anregung an die eidgenössischen Parlamentarier weitergeleitet werden. Auf unserer Stufe können wir glaube ich keinen wesentlichen Einfluss ausüben.

Zum Postulat «Bahn-Shuttlebetrieb Flughäfen Zürich und Basel»: Wir haben heute eine Viertelstundenanbindung an Basel. Das ist schon eine recht gute Leistung. Heute mehr zu erreichen, wäre aus Rentabilitätsüberlegungen schwierig. Im Rahmen der zweiten Etappe der Bahn

2000 werden wir allerdings mehr erfahren. Wenn wir aber neue Wege einschlagen wollen, so müssen wir eine ganz andere Ebene anpacken. Dann müssen wir nämlich mit der Vakuum-Magnetbahn der Swissmetro Verbindung aufnehmen. Diese Vision – und vorläufig bleibt es eine Vision – wird vom Bund und einer privaten Gesellschaft weiter verfolgt. Ob wir die Realisierung dieser Schnellverbindung unter dem Boden aber noch erleben werden, steht wohl noch lange in den Sternen. Das heutige System und die angestrebten Verbesserungen der SBB genügen zurzeit. Aus wirtschaftlichen Überlegungen empfehlen wir Ihnen, dieses Postulat ebenfalls nicht zu überweisen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Ich spreche zu diesen Zugverbindungen. Eine Meldung der Agentur Reuters vom 15. April 2002 ruft den konkreten Hintergrund der Postulate in Erinnerung. Es ist die Substitution von Kurzstreckenflugverbindungen durch die Bahn. Die Agentur Reuters vermeldet den Untersuchungsbericht des Büros für Flugunfalluntersuchungen BFU. Eine gefährliche Annäherung zweier Flugzeuge im Dezember 2000 veranlasste die BFU zu einer Untersuchung. Diese macht deutlich, dass die vorschriftsmässigen Sicherheitsabstände der An- und Abflugfolgen in Kloten massiv unterschritten werden. Die ICAO, die internationale Zivilflugorganisation, empfiehlt Abflugfolgen von mindestens fünf Minuten. Auf dem Flughafen Kloten beträgt der Abstand zwischen einer und zwei Minuten. Die Einhaltung der Sicherheitsempfehlungen der ICAO hat spürbare Folgen, nämlich eine Verringerung der Kapazität des Flughafens Kloten. Offiziell hat sich zu diesen Auswirkungen und Konsequenzen auf den Flugbetrieb bis jetzt keine involvierte Stelle gemeldet. Wir tun das. Es ist offensichtlich, dass die Annahme von 250'000 Flügen pro Jahr, wie sie für die fünfte Ausbaustufe angenommen worden war, offensichtlich richtig ist, vor allem aus Sicherheitsgründen. Ergo muss der Flughafen Zürich durch die Bahn von Kurzstreckenflügen von 300 bis 600 Kilometern entlastet werden. Eine enge Kooperation von Bahn und Fluggesellschaften, aber auch der Flughäfen, ist notwendig. Das Konkurrenzprinzip, sich gegenseitig Flugpassagiere abzujagen, ist schädlich. Es ist erforderlich, den Streckenausbau für höhere Geschwindigkeiten bei der Bahn für kürzere Zeitdistanzen Richtung Mailand, Paris, aber auch Frankfurt, Stuttgart, München mit Hochdruck voranzutreiben. NEAT Gotthard, zweiter Juradurchstich, TGV-Strecke Basel–Mülhausen–Dijon und Anschluss an die TGV-Strecke Strassburg–Paris sind notwendig und mit allem Hochdruck vorwärts zu treiben.

Die Zeitpläne sind einzuhalten und wenn möglich zu verkürzen. Der Gotthard-Basistunnel ist unbedingt spätestens im Jahre 2013 zu eröffnen.

Kurzfristig sind Fahrplanverbesserungen, wie mit den Postulaten gefordert, notwendig. Wir müssen allerdings zur Kenntnis nehmen – das haben Sie schon gehört –, dass die Möglichkeiten mangels geeignetem zusätzlichem Rollmaterial beschränkt sind. Dies gilt vor allem Richtung Mailand und Paris. Die verschiedenen Stromsysteme erfordern spezielle Mehrstromtriebwagenzüge, und diese werden von fremden Bahngesellschaften – Cisalpino und SNCF, das ist die französische Staatsbahn, mit dem TGV – zur Verfügung gestellt. Die haben sie nur in begrenzter Zahl in Richtung Schweiz zur Verfügung, je drei bis vier Zugseinheiten für die Verbindungen Zürich–Mailand und Zürich–Paris. Für die Verbindung von der Schweiz nach Paris gibt es ausserdem noch die Notwendigkeit, Bern, Basel und Lausanne anzubinden. Dafür bestehen Wünsche, aber parallel alles zu machen, dafür reicht es eben nicht. Gesamtschweizerisch und vom Nutzen her gesehen ist sicher die Verbindung Zürich–Bern–Paris richtig. Auch die Zeitunterschiede zwischen Zürich–Basel–Paris und Zürich–Bern–Paris sind relativ klein. Über Bern sechs Stunden, über Basel mit dem normalen Zug sechseinhalb Stunden. Würden wir dort den TGV einsetzen, wären es auch etwa sechs Stunden. Der Grund ist eben, dass wer mit dem TGV über Basel fährt, ebenfalls nach Dijon gelangen muss, um dort auf die TGV-Strecke zu kommen. Das ist ein Umweg.

Hoffnungslos ist die kurzfristige Situation aber nicht. In den nächsten zwei bis drei Jahren wird einiges passieren, wie man dem Agglomerationsbericht des Bundes entnehmen kann. Eine neue Bahnstrecke von der Schweiz nach Mailand, von Mendrisio über Stabio und Varese zum Flughafen Malpensa, ist im Bau. Sie wird im Jahr 2004 eröffnet werden. Zu diesem Flughafen werden also Züge als Flugersatzbetrieb geführt werden können. Im Jahr 2004 wird es bei den SBB Mehrstromtriebwagenzüge geben, die vermehrt nach Mailand und Paris eingesetzt werden können. Die Strecke von Bern nach Dijon wird jetzt zum Teil ausgebaut, was einen Fahrzeitgewinn von etwa 30 Minuten bringen wird. Das heisst, ab dem Jahr 2004 werden wir in fünfeinhalb Stunden nach Paris fahren können. Der «TGV Est» von Paris nach Strassburg wird im Jahr 2006 fertig sein. Dies wird von Zürich über Basel und Strassburg noch einen Zeitgewinn von anderthalb Stunden bringen. Wenn auch nicht ganz zufrieden, so können wir doch die Postulate abschreiben. Wie gesagt, es passiert einiges.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich bitte Sie, die drei Postulate abzuschreiben.

Zuerst zum Shuttlebetrieb: Im Hintergrund des Vorstosses stand unter anderem, günstige Bedingungen zu schaffen, um Flugverkehr besser zu verteilen. Es zeigt sich aber, dass die Kapazitätsgrenzen das Hauptproblem sind und dass diesbezüglich noch etwas zu machen ist. Ich bin froh, dass von allen Parteien darauf hingewiesen wurde, dass jetzt unbedingt etwas in Richtung weiterer Juradurchstich geschehen muss.

Zwei der Postulate betreffen den internationalen Schienenverkehr und bewegen sich – Entschuldigung, dass ich das so sagen muss – leider nur auf Nebengeleisen. Sie dürfen aber den Blick nicht von den Hauptproblemen ablenken. Ich erlaube mir, Sie kurz auf die Hauptgeleise zu führen. Ich bin der Ansicht, dass der internationale Fernverkehr Richtung Süden und Westen verbessert werden muss. Peter Stirnemann hat gesagt, diesbezüglich sei einiges aufgegleist. Hier besteht nicht unbedingt Handlungsbedarf des Kantons Zürich. Beim öffentlichen Schienenverkehr sollten unverzüglich Vorleistungen erbracht werden. Die neusten Verkehrsprognosen sprechen eine deutliche Sprache. In den nächsten 25 Jahren wird der nationale Ziel- und Quellverkehr um zirka 45 Prozent wachsen, der internationale Verkehr um rund 200 Prozent. Dieser Verkehr soll nicht mangels Attraktivität der Fernverbindungen beim Schienenverkehr in der Luft oder auf der Strasse abgewickelt werden.

Dringender Handlungsbedarf besteht aber vor allem beim Fernverkehr – und hier komme ich nun aufs Hauptgeleise – Richtung Nordosten und Osten. Vor zehn Jahren reichte ich den ersten Vorstoss betreffend eines besseren Schienenfernverkehrs zwischen dem Wirtschaftsraum Zürich und den Wirtschaftsräumen Stuttgart, München und Wien ein. Schon damals herrschte Handlungsbedarf. In der Zwischenzeit ist fast nichts geschehen. Nichts an ernsthafter Planung auf Ebene des Bundes und der SBB, fast nichts an wirksamer Kooperation zwischen den Ländern! Einzig besseres Rollmaterial wurde eingesetzt, ohne die Fahrzeit wesentlich zu verkürzen. Was aber in diesen zehn Jahren geschehen ist, ist ein Verteilkampf unter Kantonen. Dieser Verteilkampf gipfelt jetzt darin, dass FinöV-Geld – immerhin vom Volk mit einem klaren Zweck gesprochen – für regionalpolitische Wünschlein zweckentfremdet werden soll – ausgerechnet wieder für ressourcenarme

Kantone, die mit dem Neuen Finanzausgleich ohnehin begünstigt werden wollen. Also neben dem Wasserbau auch beim ÖV noch eins drauf auf den Neuen Finanzausgleich, und der Kanton Zürich wird wahrscheinlich wieder einmal über den Tisch gezogen. Von Regierungsrat Christian Huber habe ich heute Morgen im Stadthaus kein Wort gehört, dass auch da eine Umlagerung stattfindet. Lesen Sie zur Umlagerung von FinöV-Geldern den Artikel in der NZZ vom 15. Februar 2002. Dort wird unmissverständlich vor Illusionen gewarnt. Zitat: «Die vereinbarten Reisezeitverkürzungen Richtung Stuttgart und München sind ohne massive Infrastrukturbauten unreal.» Allerdings bin ich – im Gegensatz zur NZZ – der Meinung, dass eine Anbindung Winterthurs und des Flughafens an diesen Fernverkehr verkehrs- und wirtschaftspolitisch unbedingt gewährleistet werden muss. Erlauben Sie mir dieses Quäntchen Regionallobbyismus. Anhand dieser Vorstösse bitte ich Sie also, den Blick auf die wahren Probleme nicht zu verlieren.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Wir sprechen jetzt alle über internationale Zugverbindungen. Das ist sicher nicht schlecht. Aber ich möchte eines zu bedenken geben: Der Hauptteil der Strecken – mit Ausnahme derjenigen nach Mailand – liegt in den Nachbarländern. Ich werde jetzt dann gleich die Verbindung nach Paris über Strassburg oder Mulhouse–Besançon–Dijon besteigen. Die französischen Staatsbahnen haben eine Haupttransversale, die von Paris über Dijon nach Marseille führt. Dort liegt ihr Potenzial. Und die Züge von Zürich sind ein Nebeneffekt. Wenn sie auf der Hauptstrecke zwischen Dijon und Paris noch Platz haben für die Zürizüge aus Zürich, so werden sie eingefädelt, und sonst wird der Fahrplan so gestaltet, dass diese Züge halt warten müssen, was wiederum zu Fahrzeitverlängerungen führt. Wir können hier einfach zum Ausdruck bringen, dass wir unsere Regierung in ihren Bestrebungen vehement unterstützen. Aber es wird kaum möglich sein, dass wir die SNCF oder die französische Regierung dazu bringen, dass sie für die Züge aus Zürich besondere Trassen festlegen. Man kann sicher sagen, es führen viele Wege nach Paris, seien sie nun über Bern, über Basel–Strasbourg oder über Besançon. Wichtig ist, dass wir diese Verbindungen und Anstrengungen unterstützen. Aber noch einmal: Wir müssen uns hier in Geduld wappnen. Es ist Frankreich, welches den Löwenanteil der Strecken zu bieten hat, nicht die Schweiz. Was wir machen können, ist, die Anbindung nach Basel besser zu gestalten, nämlich indem wir nun wirk-

lich dazu schauen, dass der zweite Juradurchstich gefördert wird. Hier ist es aber wieder unsere zürcherische Deputation in Bern, welche darauf hinwirken muss, dass diese Verbindung so rasch als möglich kommt. Dabei möchte ich doch noch darauf hinweisen, dass wir bereits heute eine Art Shuttlebetrieb zwischen Zürich und Basel kennen, nämlich die stündlich verkehrenden Schnellzüge zwischen Zürich-Flughafen und Basel SBB. Diese Züge erfüllen noch einen ganz wichtigen Nebeneffekt. Sie vermitteln ebenfalls Verbindungen Richtung Aargau und in die Vororte von Basel. Hier kann bereits an Stelle des Flugzeugs ein direkter, mit sehr gutem Rollmaterial ausgerüsteter Zug genommen werden.

Ich komme schliesslich noch zur Direktverbindung von Zürich nach Mailand. Es wäre eigentlich schön, man könnte in die Vergangenheit zurückkehren, so wie es Toni W. Püntener vorhin gesagt hat. Bereits im Jahr 1960 war es möglich, mit Fahrzeiten nach Mailand zu gelangen, wie es heute auch mit den Cisalpino-Zügen möglich ist. Das war also bereits vor 40 Jahren so. Bedauerlich ist eigentlich nur, dass die Mehrstromtechnik der damaligen Triebzüge nicht weiter entwickelt wurde. Bedauerlich ist für mich persönlich auch, dass die gute Qualität des Speisewagens und der Komfort des Zuges nicht mehr so vorhanden sind, wie sie es damals waren. Auch die Zuverlässigkeit, wie wir sie damals kannten, ist heute nicht wieder erreicht. Hier hat das Sprichwort «back to the future» durchaus seine Berechtigung.

Wenn wir in den Süden gehen, ist aber selbstverständlich auch wichtig, dass wir das Tessin nicht ausser Acht lassen dürfen. Wenn der einst die direkte Verbindung über Malpensa nach Mailand steht, so wird es unumgänglich sein, dass die Züge auch dort Halt machen. Die Direktverbindung nach Mailand, so wie sie im Postulat gefordert wurde, ist also nicht machbar, es sei denn, man führe zwei Züge, den einen über Malpensa und einen direkt. Aber dafür reicht das Potenzial wirklich nicht aus.

Aus all diesen Überlegungen heraus können diese Postulate abgeschrieben werden. Wir müssen aber am Ball bleiben und uns allerdings besser bewusst sein, dass wir kein so grosses Gewicht haben, wie es bei dieser Debatte vielleicht den Anschein macht.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Gestatten Sie mir, dass ich mich auch noch in dieses Beerdigungszeremoniell von drei vernünftigen Verkehrsvorstössen einmische, denn ich bin einer der Postulanten. Es

betrifft das Postulat einer Direktverbindung von Zürich nach Mailand. Wenn Sie selber auf Geschäftsreisen gehen, so wissen Sie, dass Geschäftstreffen, also Sitzungen, in anderen Metropolen morgens zwischen neun und zehn Uhr beginnen. Wenn Sie mit der Eisenbahn nach Mailand fahren wollen, so sind Sie um halb elf Uhr in Mailand, und das ist definitiv zu spät. Deshalb steigen die Geschäftsleute aufs Flugzeug um. Wir haben mit unserem Postulat – das übrigens ein freisinnig-sozialdemokratisches Postulat war – genau dieses Ziel verfolgt, nämlich schneller in Mailand zu sein beziehungsweise die Mailänder schneller nach Zürich zu bringen. Das zweite Ziel war eigentlich – und dies ging aus der Begründung hervor – den lombardischen Raum für den Flughafen Zürich besser zu erschliessen. Wir haben im Januar darüber abgestimmt, 300 Millionen Franken in die Swiss investieren zu wollen. Damit haben wir das Konzept Phoenix, also 26 plus 26, gestützt. Dieses Konzept 26/26 kann man aber nur stützen, wenn man diese Flugzeuge auch tatsächlich voll bekommt. Der Sinn unseres Postulates war schon vor über drei Jahren ein Konzept, den Hub Zürich mit der Eisenbahn auszulasten. Sie wissen alle, dass Malpensa sehr schlecht erschlossen ist. Vom Zentrum von Mailand dauert es beinahe zwei Stunden, wenn man die Stauzeiten einberechnet, um nach Malpensa zu gelangen. Da wäre es eine gute Alternative gewesen, einen komfortablen Zug direkt nach Zürich und Zürich-Flughafen zu haben. Das hat der Regierungsrat nicht gemerkt. Er hat es offenbar auch heute noch nicht gemerkt, nachdem wir die Verantwortung dafür tragen, dass die investierten 300 Millionen auch noch einen Gewinn abwerfen. Das können sie aber nur, wenn diese 26/26-Konzeption ausgelastet ist. Ich bitte Sie, das zu berücksichtigen. Es geht nicht einfach nur darum, Ferienpassagiere oder Geschäftsleute hin und her zu karren, sondern es geht auch darum, den Flughafen vernünftig auszulasten und die Passagiere mit der Eisenbahn direkt hinzubringen.

Regierungsrat Rudolf Jeker: Ich nehme mit Freude zur Kenntnis, dass wir hier einen Rat voll Experten in Bahnfragen haben. Das ist auch gut so. Die Regierung bedankt sich für die Gelegenheit, bei den Postulaten den Stand der Dinge darlegen zu können. Sie wissen auch, dass der Wirtschaftsstandort Zürich nicht in Konkurrenz steht mit Basel, Genf, St. Gallen oder Zug, sondern eben international europäisch, genau mit diesen in den Postulaten angesprochenen Zielverbindungen, beispielsweise Basel–Frankfurt oder Mailand oder – vielleicht in einer zweiten Priorität – Stuttgart. Ich kann Ihnen versichern, der Regie-

rungsrat des Kantons Zürich und die Volkswirtschaftsdirektion bewirken mit ihrem Handeln einiges. Wir setzen uns ebenso mit Verve für die Bahn ein, wie wir das auch für die übrigen Verkehrsträger tun. Das können wir bei diesem Thema für uns in Anspruch nehmen. Es ist aber auch ganz klar, dass die Geduld nicht immer ausreicht und die einzelnen Prioritäten gegeben sein müssen, denn letztlich sind wir nicht die einzigen Akteure. Wir können hier nur anschieben und unsere Kraft als Wirtschaftsstandort einbringen. Aber auch die Schiene kostet Geld.

Zu Hartmuth Attenhofer: Wir haben als Faktum an Flugangeboten nach Mailand drei Flüge der Alitalia mit 70 Plätzen und fünf Flüge der

Crossair mit 50 bis 70 Plätzen. Das ergibt bei einer angenommenen Auslastung von 70 Prozent rund 450 Fluggäste. Gehen wir davon aus, dass die Hälfte auf die Schiene geht – Sie können aber auch davon ausgehen, dass 100 Prozent auf die Schiene gehen – so sehen Sie das Wunschangebot von etwa 450 Passagieren. Ich sage dies, um die Verhältnismässigkeit Ihrer Wünsche und Vorstellungen in Fakten einzubinden. Wir setzen darauf, konventionelle Züge auf Mehrsystemneigezüge umzustellen und damit ein stündliches Angebot in den Raum der Lombardei bringen zu können. Aber Sie müssen sich auch im Detail gefallen lassen, dass man die Schlussfolgerungen ziehen muss. Letztendlich wissen Sie so gut wie ich, dass die NEAT – und hier engagiert sich der Volkswirtschaftsdirektor auch als Präsident des Gotthardkomitees – wirklich im Jahre 2013 auf die Schiene kommt. Dann sind die Infrastrukturmöglichkeiten gegeben, diese Wünsche einzubringen.

Zu Regula Ziegler-Leuzinger und zur Swissmetro: Diese Gesellschaft arbeitet immer noch in einer Arbeitsgruppe an den Streckenplanungen. Und ich muss Sie leider enttäuschen: Die Swissmetro hat bis jetzt den in Aussicht gestellten Bericht über die Streckenführung nicht abliefern können. Ich glaube, es dürfen auch noch Visionen für die nächsten Generationen offen bleiben, denn es wäre wirklich eine Illusion zu glauben, dass eine Swissmetro innerhalb der nächsten 25 Jahre finanzierbar wäre, sei es nur zwischen Zürich und Basel oder Zürich und Lausanne. Halten wir uns mit Augenmass an diejenigen Bahnprojekte, die realisierbar sind! Konzentrieren wir auch unsere politischen Kräfte zur Realisierung beispielsweise des TGV – über Basel, muss ich jetzt einschränkend sagen, auch wenn die Wunschlinie am Südfuss des Jura selbstverständlich gegeben ist. Wie es aussieht, kann die

Strecke gemäss den französischen Staatsbahnen voraussichtlich auf den Fahrplan 2006 so in Betrieb genommen werden, dass eineinhalb Stunden weniger Fahrzeit zwischen Zürich und Paris resultieren werden. Das ist ein greifbarer, veritabler Erfolg in der internationalen Anbindung nicht nur der Schweiz, sondern auch des Wirtschaftsstandortes Zürich. Daran arbeiten wir und – das darf ich in Anspruch nehmen – wir arbeiten mit Erfolg und sind weiterhin für Ihre politische Unterstützung dankbar. Dazu können Sie diese drei Postulate gestrost abschreiben.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung der drei Postulate vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Wenn sich niemand dagegen ausspricht, schlage ich Ihnen vor, über die Abschreibung aller drei Postulate gemeinsam abzustimmen. Ich frage Sie ausdrücklich, ob Sie damit einverstanden sind. Das ist der Fall.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 124 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 3903 zuzustimmen und die Postulate KR-Nrn. 413/1998, 282/1999 und 182/2000 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Schäden durch den Borkenkäfer im Kanton Zürich

Interpellation Hans Heinrich Rath (SVP, Pfäffikon) vom 24. September 2001

KR-Nr. 293/2001, RRB-Nr. 1815/21. November 2001

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Der Borkenkäfer hat diesen Sommer in den Zürcher Wäldern riesige Schäden angerichtet. Es ist damit zu rechnen, dass die Menge des befallenen Holzes bis Ende September auf 200'000 Kubikmeter anwächst, was der Hälfte allen Holzes entspricht, das pro Jahr in den Zürcher Wäldern geschlagen wird. Ursache der Käferplage ist der Sturm «Lothar» vom Stephanstag 1999. Der Kantonsforstingenieur

erwartet den Höhepunkt des Befalls in den nächsten beiden Jahren. Der tiefe Holzpreis trägt dazu bei, dass Waldbesitzer befallene Bäume nicht mehr im nötigen Umfang beseitigen.

Nach §25 des Kantonalen Waldgesetzes ist es Aufgabe des Kantonalen Forstdienstes, den Waldzustand zu erfassen und die erforderlichen Massnahmen anzuordnen.

Die Strategie und die Empfehlungen des zuständigen Amtes für Landwirtschaft und Natur sind, zumindest gegen aussen, nur ungenügend bekannt.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist eine Früherkennung des Borkenkäfers möglich, und sind die Verantwortlichen rechtzeitig informiert worden?
2. Welche Massnahmen werden empfohlen, um für die Zukunft das Ausmass der Schäden möglichst niedrig zu halten und vor allem den Befall weiterer Gebiete zu verhindern?
3. Können heute bereits Vergleiche in Bezug auf die Verbreitung des Borkenkäfers in Wäldern, in denen nach dem Sturm Lothar das Holz liegen gelassen worden ist, und solchen, in denen aufgeräumt wurde, gemacht werden?
4. Erachtet der Regierungsrat Zwangsmassnahmen als notwendig, und wenn ja, ist er bereit, sich an den Kosten zu beteiligen?
5. Ab wann ist die Holzvermarktungsstelle, die der Kanton zusammen mit dem Waldwirtschaftsverband des Kantons Zürich (WVZ) aufbaut, operativ tätig, und welche Beiträge hat der Kanton dafür gesprochen?
6. Welche Strategie und welche Massnahmen und Mittel sind für die Wiederherstellung der zerstörten Flächen vorgesehen?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Der schädlichste unter den Borkenkäfern ist der so genannte Buchdrucker. Er befällt vor allem geschwächte und verletzte Fichten. Als Folge des Sturms Lothar und der trockenen und warmen Witterung im Jahr 2000 trat, wie befürchtet, eine Massenvermehrung dieses Schädlings ein. Befallen viele Buchdrucker einen Baum, können die Larven durch ihre Fresstätigkeit unter der Rinde den Saftstrom des Baumes unterbrechen und ihn so zum Absterben bringen. Der Käferbefall ist anhand folgender Merkmale erkennbar: Auswurf von braunem Bohr-

mehl um das Einbohrloch herum und am Stammfuss, so genannter «Rindenspiegel» (von Spechten über den Brutgängen abgeschlagene einzelne Borkenschuppen), Rötung der Krone von unten her, Spechteinschläge, sobald sich die Käferbrut im Larvenstadium befindet. Ab Hochsommer fällt die Rinde bei noch grüner Krone ab. Trotz klaren Merkmalen ist bei grossen Schäden die Früherkennung sehr aufwändig, da jeder Einzelbaum genau beobachtet werden muss. Sind die Schäden von weitem sichtbar, z.B. bei der Rötung der Krone, ist der Zeitpunkt zur frühzeitigen Bekämpfung bereits verpasst.

Im Hinblick auf die erwartete Entwicklung wurden die Revierförster noch während der Lothar-Aufräumarbeiten im Jahr 2000 mit regelmässigen Bulletins informiert. Im Jahr 2001 wurde die Borkenkäfersituation anlässlich von Försterrapporten in den Forstkreisen thematisiert. Am 12. Juli 2001 informierte die Volkswirtschaftsdirektion in einer Medienmitteilung über die Borkenkäfersituation, die notwendigen Bekämpfungsmassnahmen und über geplante staatliche Beiträge. Am 7. September 2001 erfolgte eine aktualisierte Information über die Schweizerische Depeschagentur. Zudem wurden auch sämtliche Revierförster und der Waldwirtschaftsverband des Kantons Zürich (WVZ) mit einem separaten Schreiben orientiert. Weiter sind im Internet (Homepage der Verwaltung, Amt für Landschaft und Natur, Abteilung Wald/news) ausführliche Informationen über die Borkenkäfersituation im Kanton Zürich abrufbar.

Als vorbeugende Massnahmen werden die Begründung ungleichförmiger, standortgerechter Mischbestände, der Entzug von Nahrungs- und Brutmaterial und die regelmässige Überwachung der potenziell gefährdeten Fichtenbestände empfohlen. Werden Bäume vom Buchdrucker befallen, müssen sie sofort, im so genannten weissen Stadium (Eier, Larven, Puppen), gefällt und abtransportiert oder entrindet werden. Hingegen sind die vom Käfer bereits verlassenen Stämme mit Vorteil stehen zu lassen, da sie Lebensraum für viele Nützlinge darstellen.

Die Borkenkäferschäden treten sowohl am Rande der Lothar-Schadenflächen als auch in noch intakten Fichtenbeständen auf. Ein direkter Zusammenhang zwischen dem Ausmass der Aufräumarbeiten nach Lothar und dem Borkenkäferbefall ist nicht feststellbar.

Gemäss §18 des Kantonalen Waldgesetzes (LS 921.1) sind die Waldeigentümerinnen und Waldeigentümer verpflichtet, Waldschäden dem Forstdienst zu melden und zu beheben. Sie haben die vom Forstdienst

angeordneten Massnahmen umgehend auszuführen. Von der Anordnung von Zwangsmassnahmen wurde bis jetzt nur sehr zurückhaltend Gebrauch gemacht, da die Wirkung wesentlich von der nachfolgenden raschen Aufarbeitung und dem sofortigen Abtransport des Käferholzes abhängt. Dies kann aber der Staat nur unzureichend beeinflussen.

Staatliche Beiträge für die Aufarbeitung des Borkenkäferholzes sind nicht vorgesehen, da diese lediglich den angespannten Holzmarkt zusätzlich belasten und die Holzpreise noch weiter drücken würden. Sie kämen deshalb nicht den geschädigten Waldeigentümern, sondern allenfalls den Unternehmern, die das Holz aufarbeiten, zugute.

Die Auswertung der Lothar-Erfahrungen hat gezeigt, dass in Zukunft das Holzangebot für die Vermarktung gebündelt werden muss. Der Aufbau einer zentralen Holzverkaufsorganisation beim WVZ ist deshalb unverzüglich in die Wege geleitet worden. Die Abteilung Wald des Amtes für Landschaft und Natur hat zusammen mit dem WVZ ein entsprechendes Konzept ausgearbeitet und umgesetzt. Der vom WVZ angestellte Geschäftsführer ist seit dem 1. Oktober 2001 tätig. Die vollamtliche Geschäftsstelle finanziert sich aus Einnahmen aus dem Holzverkauf (Vermittlungsgebühr), Eigenmitteln des Verbandes und Subventionen. Im Sinne einer einmaligen, auf fünf Jahre befristeten Hilfe zur Selbsthilfe unterstützt der Kanton den Aufbau der Geschäftsstelle mit einem Gesamtbetrag von Fr. 135'000.

Analog zur Sturmbewältigung Lothar soll nicht das Aufarbeiten des Holzes, sondern die Wiederherstellung der Schadflächen unterstützt werden. Das Amt für Landschaft und Natur bereitet eine entsprechende Kreditvorlage für die Zeitspanne 2001 bis 2006 vor. Geprüft wird die finanzielle Unterstützung insbesondere von Massnahmen wie Käferholzentbindung, Flächenvorbereitung, Bestockung und Pflege von Kahlflächen mit Naturverjüngung oder Pflanzung, Unterstützung der kommunalen Forstdienste.

Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon): Der Borkenkäfer hat im letzten Sommer in unseren Wäldern sehr grosse Schäden verursacht. Der Kantonsforstingenieur erwartet den Höhepunkt des Befalls in diesem und im nächsten Jahr. Die sehr tiefen Holzpreise tragen dazu bei, dass viele Waldbesitzer vom Borkenkäfer befallene Bäume nicht mehr mit der nötigen Konsequenz beseitigen. Speziell für Waldbesitzer, die auf einen Verdienst aus dem Holzverkauf angewiesen sind, ist die Situation seit dem Sturm Lothar sehr schwierig. Gemäss Paragraph 25 des

Waldgesetzes ist es Aufgabe des kantonalen Forstdienstes, den Waldzustand zu erfassen und die erforderlichen Massnahmen anzuordnen. Weil der Höhepunkt des Befalls noch nicht erreicht ist, ging es uns mit der Einreichung der Interpellation darum, die zukünftige Strategie und die geplanten Massnahmen der Abteilung Wald des Amtes für Landschaft und Natur kennen zu lernen. Die Früherkennung ist ein zentraler Punkt bei der Bekämpfung der Käferplage. In diesen Wochen steht der Verbreitungsflug des so genannten Buchdruckers wieder an. Ich bitte deshalb die Abteilung Wald, die Revierförster mit allem verfügbaren geschulten Personal zu unterstützen, um Schäden möglichst frühzeitig festzustellen und zusammen mit der Anordnung von geeigneten Massnahmen zur Schadensminderung beizutragen. Ebenfalls bitte ich die Abteilung Wald ihre seinerzeitige Empfehlung, nicht alles Sturmholz sofort aufzuräumen, nochmals kritisch zu überdenken. Ich bitte an dieser Stelle auch die Waldbesitzer, dem Problem die nötige Aufmerksamkeit zu schenken. Ich danke dem Regierungsrat und der Abteilung Wald für die bereits realisierten Massnahmen und die in der Antwort in Aussicht gestellte Unterstützung zu Gunsten der betroffenen Waldbesitzer.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Der Borkenkäfer fordert seine Opfer, und zwar gleich reihenweise. Er ist unberechenbar und bewegt sich autonom. Er lässt sich nicht steuern und praktisch kaum eindämmen, geschweige denn ausrotten. Man kann nur gut beobachten und Feuerwehr spielen, aber lösen können wir das Problem nicht. Gemein am Ganzen ist, dass gerade dort, wo ohnehin schon grosse Sturmschäden hingenommen werden mussten, nun auch noch der Buchdrucker wirkt. Es fällt uns Menschen in unserem Machbarkeitsglauben immer wieder schwer, eingestehen zu müssen, dass wir gerade diesem klitzekleinen Tierchen, das sich epidemisch ausbreitet und wütet, wo es will, keine wirksamen Bekämpfungsmassnahmen entgegenhalten können. Nicht einmal das peinlich genaue Aufräumen der Sturmholzflächen hätte die Borkenkäferinvasion verhindern können, befallen sie doch nur grüne und lebendige Fichten. Es ist im Gegenteil darauf zu achten – so sieht es auch die Regierung –, dass bereits abgedorrte und vom Borkenkäfer wieder verlassene Bäume, nicht weggeräumt sondern stehen gelassen werden sollen, damit die Nützlinge gefördert und so richtige Präventivmassnahmen eingeleitet werden können. Auch diese wird den Borkenkäfer sicher nicht ausrotten, aber doch einiges zur Verminderung beitragen können. Es ist kein Geheimnis, dass vor

allem die grossen, sehr oft nicht standortgerecht angelegten Fichtenanlagen von Borkenkäfern befallen werden. Daraus müssen wir lernen. Die EVP-Fraktion begrüsst es daher, dass seit einigen Jahren auf die einseitige grossflächige Neupflanzung von Fichtenbeständen verzichtet wird und stattdessen auch in den Schadenflächen standortgerechte Mischbestände vorwiegend durch Naturverjüngung aufgezogen werden.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Es knistert im Wald, es knarrt im Gebälk und es soll in den forstwirtschaftlichen Kassen klingeln. Mit dieser Interpellation haben wir einerseits sehr interessante, biologische Informationen über den Borkenkäfer erhalten, wie wo und warum er sich verbreitet. Aber andererseits – und ich denke, das ist das Hauptanliegen von Hans Heinrich Rath – haben wir die volkswirtschaftlichen Einflussmöglichkeiten im Bereich der ökonomischen Unterstützung der Forstwirtschaft zu sehen. Es ist klar, dass die Forstwirtschaft in einer angespannten Situation ist, dass die Holzpreise gesunken sind und dass das nicht zum Spassen ist. Aber – und ich will das hier ganz klar sagen – es darf nicht sein, dass wir weitere Zahlungen und Subventionen in diesen Bereich reingeben. Es darf auch nicht sein, dass wir uns plötzlich zu Aufräumarbeiten ad absurdum hingeben. Es soll viel eher sein, dass der Staat die Rolle einnimmt im Bereich beispielsweise dieser Holzvermarktungsinstitution, welches dann auch die Fixkosten der einzelnen Waldbesitzer senken wird, und wenn dies andererseits zwar eine Anlaufstelle für Käuferinnen und Käufer geben wird mit einem gewissen Label des Zürcher Holzes. Die 135'000 Franken, die da investiert werden, sind gut investierte Gelder. Meine Empfehlung und die Empfehlung der SP in diesem Bereich – wir können leider sehr wenig über die Forstwirtschaft sprechen – ist eine wichtige Rolle, die die Forstwirtschaft und die Waldbesitzer einnehmen. Die Rolle hier, sei das über die Sicherheit, sei das zum Bereich der Landschaftspflege, aber auch – und das ist das wichtigste Element – eine Förderung der Vielfalt von Fauna und Flora, muss sachgerecht angegangen werden. Fauna und Flora sind nicht vielfältig in diesen Fichtenmonokulturen. Dieser Anbau ist vielleicht billig – und das haben wir jetzt mit diesem Lotharsturm auch gesehen mit diesen Klagen über den Borkenkäfer – aber das fällt nur dann an, wenn wir Monokulturen haben, wenn wir nicht eine Vielfalt haben. Vielleicht sind das teurere Wälder, aber es sind Wälder, die weniger empfindlich und eher resistent sind, die das Gleichgewicht, auch das ökologische Gleichgewicht, auffan-

gen können. Also bitte: Vielfalt statt Monokultur! Weihnachtsbäume müssen wir nicht immer pflanzen. Es dürfen auch andere Wälder sein. Es ist auch sehr zentral und wichtig, dass die Waldbesitzerinnen und Waldbesitzer stärker zusammenarbeiten, vielleicht auch im Bereich der Holzvermarktungssituation und Holzvermarktungsstelle. Ich sehe auch – und das ist der wichtigste Punkt – dass wir auch Einfluss nehmen auf Käufer und Käuferinnen, die wirklich auch einheimisches Holz kaufen sollten und sich wirklich nicht nur auf Billigimporte stützen sollen. Wir brauchen das Holz. Das hat auch einen Sinn. Es hat auch seinen Zweck. Also: Es knistert im Wald. Es knistert weiterhin im Wald. Es knarrt weiterhin im Gebälk. Und es soll weiterhin auch in den forstwirtschaftlichen Kassen klingeln, aber bitte ohne Investitionen im Bereich der Subventionen, aber im Bereich der Vermarktung.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Ich kann Sabine Ziegler beruhigen. In den forstwirtschaftlichen Kassen klingelt es schon seit Jahren nicht mehr. Dort herrschen rote Zahlen auch keine schwarzen Nullen oder so, sondern rote Zahlen. Es gibt ja im Parlament des eidgenössischen Standes Zürich eine ausserparlamentarische Gruppe Wald. Sie trifft sich zweimal im Jahr unter der Leitung des honorablen Revierförsters Werner Honegger zu einer Besichtigung. Wir haben im Frühjahr oder im Herbst gerade im Gebiet von Hans Heinrich Raths einen Besuch dieser Lotharschäden gemacht. Esther Guyer hat sogar einen Borkenkäfer, einen Buchdrucker, zu neuem Leben erweckt mit ihrem Charme. (*Heiterkeit.*) Wir haben es also eins zu eins erlebt. Was mir als Fachmann aufgefallen ist, ist die Problematik – gerade im Zürcher Oberland –, dass die Wälder stark zersplittert und verkleinert sind bei höchstem Anteil an Privatwald im Kanton Zürich mit sehr kleinen Parzellen. Das sind pro Revierförster – wie bei demjenigen, den wir gesehen haben – bis zu 400 bis 500 Eigentümer. Und diese Eigentümer in den Griff zu bekommen beziehungsweise Sanierungsmassnahmen einzuleiten, ist fast unmöglich. Das ist praktisch unmöglich. Das Zweite, was auffiel, ist, dass die Erschliessung dieser topografisch recht schwierigen Gebiete sehr schlecht ist. Schönwetterwege, auf denen schon kleine Fahrzeuge kaum fahren können, und dies nur bei schönem, trockenem Wetter. Die Problematik ist eben auch etwas das Aufräumen, das Management in diesen schwierigen Bedingungen des Berglandes im Tössgebiet. Dem muss man vielleicht eine vermehrte Aufmerksamkeit schenken. Dass die Artenvielfalt im Vordergrund ist,

steht überall im Forstgesetz drin und wird von den Forstorganen auch so praktiziert.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Das Wort wird weiter nicht gewünscht. Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Hauptsitz der neuen Schweizer Luftfahrtsgesellschaft

Postulat Lorenz Habicher (SVP, Zürich) und Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil) vom 19. November 2001

KR-Nr. 349/2001, RRB-Nr. 384/6. März 2002 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, sich mit seinem ganzen politischen Einfluss, besonderem Augenmerk und grosser Sorgfalt für den Erhalt des Hauptsitzes der neuen Schweizer Fluggesellschaft im Kanton Zürich einzusetzen.

Begründung:

In den Medien häufen sich die Anzeigen, dass als Standort für den Hauptsitz der neuen Schweizer Luftfahrtsgesellschaft nur der Kanton Basel in Frage kommt. Auch deutet die Einladung zur ausserordentlichen Generalversammlung der Crossair vom 6. Dezember 2001 auf diesen Umstand hin. Die Regierungen beider Basel setzen sich vehement für die eigenen Interessen – Standort Basel – im Zusammenhang mit der Crossair ein.

In Anbetracht der kommenden Volksabstimmung müsste sich der Regierungsrat für seine über Jahre errungene Standortgunst, primär mit dem Hub Zürich, für einen positiven Entscheid als Standortkanton für den Hauptsitz der neuen Fluggesellschaft einsetzen.

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

Eine juristische Person ist im Kanton Zürich steuerpflichtig, wenn sie hier entweder ihren Sitz oder eine Betriebsstätte hat. Da die neue Schweizer Luftfahrtgesellschaft im Kanton Zürich auf jeden Fall eine Betriebsstätte hat, unterliegt sie der zürcherischen Steuerpflicht unabhängig davon, ob sie ihren Sitz in Basel oder im Kanton Zürich hat. Die Frage des Sitzes hat jedoch Einfluss auf das Ausmass der Besteuerung. Nach den Grundsätzen des interkantonalen Doppelbesteuerungsrechts sind bei einer interkantonalen Unternehmung der Gesamtgewinn und das Gesamtkapital nach Quoten auf den Betriebsstättenkanton und den Sitzkanton zu verteilen.

Von weit grösserer Bedeutung als die steuerrechtlichen Aspekte ist jedoch der volks- und verkehrswirtschaftliche Nutzen, den die neue Schweizer Luftfahrtgesellschaft dem Wirtschaftsraum und damit dem Kanton Zürich bringt. Dadurch, dass die neue Gesellschaft den Schwerpunkt ihres Flugbetriebes am Flughafen Zürich haben wird, wird die Wirtschaft nach wie vor unmittelbaren Zugang zu den wichtigsten Destinationen und Märkten in Europa und Übersee haben. Darüber hinaus entfaltet die neue Gesellschaft auch als Arbeit- und Auftraggeber den grössten Nutzen im Kanton Zürich.

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

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Das Bundesamt für Justiz verneint die Möglichkeit eines doppelten Sitzes in Basel und Zürich. Ganz im Gegensatz zur UBS – damals bei der Fusion von Bankgesellschaft und Bankverein, war ein Doppelsitz möglich. Parallelen bestehen durchaus, zum Beispiel gab es beide Male eine Sondersession der eidgenössischen Räte. Das Zürcher Volk hat in der Abstimmung vom 13. Januar 2002 einen Grundstein zur Entstehung der nationalen Fluggesellschaft Swiss gelegt. Mindestens das zehnfache der Basler Investition fliesst aus dem Kanton Zürich in die Swiss International Airlines. Die Fluggesellschaft Swiss wird in Zürich doppelt so viele Personen beschäftigen wie in Basel. Der Flughafen, die «home base» der Fluggesellschaft, die wichtigste Verkehrsinfrastruktur liegt mitten im Wirtschaftsraum Zürich. Damit sind alle steuertechnischen Angaben in der Stellungnahme der Regierung richtig, und trotzdem nicht wirklich von Bedeutung. Politisch ist dieses Postulat der einzige Rettungsanker der Regierung, die Frage des Firmensitzes, eines Doppelsitzes der Swiss, noch einmal zu thematisieren. Es gibt keine klare Begründung aus

Bern, warum Basel einziger Sitz der nationalen Fluggesellschaft sein sollte. So wird ohne Überweisung dieses Postulates ein Standort als klarer Verlierer dastehen: der Wirtschaftsstandort Zürich und somit der ganze Kanton. Nach dem «grounding» und dem Swissair-Schock ein Verliererimage? Nein! Die Bevölkerung erwartet mehr Engagement, mehr Einsatz der Regierung in dieser Frage. Zürich nimmt bezüglich wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit im Metropolenvergleich nur einen Platz im Mittelfeld ein. Zudem wird das Zürcher Branchenportfolio vom Finanzsektor dominiert. Und dem Finanzplatz Zürich stehen tendenziell eher schwierige Zeiten bevor. Ich bitte Sie um Überweisung des Postulates. Denn treffender könnten es nur die Basler Schnitzelbankgesellschaften formulieren: «Eb A, B oder C, es brucht kai Wett, am Schluss isch immer alles Z. Z für Ziri, d'Schtatt vo Wält, wo mer umeschiebt unser aller Gält. Friener noo isch s'Wiisse Chrüz im rote Fäld, d'Swissair sicher gflooge rund um d'Wält. D'Lüüt händ gschtuunt und gruefe «Gott sei Dank, deert obe, lueg, fliegt unseri Bank!»» Ich möchte Ihnen danken für die Unterstützung unseres Anliegens. Ein Doppelsitz ist möglich, das Engagement der Regierung dazu aber dringend erforderlich!

Germain Mittaz (CVP, Dietikon): Wir hätten erwarten können, dass dieser Vorstoss zurückgezogen wird. Dem ist nicht so. So reden wir halt darüber.

Das kantonale Zürcher Stimmvolk hat richtig entschieden. Die neue Gesellschaft, die Swiss AG, ist gut gestartet. Noch sind allerdings nicht alle Schwierigkeiten ausgeräumt. Die Swiss-Mannschaft verdient jedoch Anerkennung. Für ihre Zukunft verdient sie unsere Unterstützung. Für mich ist die Politik wichtiger als die Basler Fasnacht. Das Wir-Gefühl für diese Gesellschaft muss selbstverständlich mit unserer Hilfe und mit Hilfe der SVP und der Zürcher Regierung noch wachsen. Da können wir alle einen Beitrag leisten.

Die Stellungnahme der Regierung ist klar und deutlich. Die Anliegen der Postulanten sind meines Erachtens erfüllt. Eine allfällige Überweisung hätte den Effekt von kaltem Kaffee. Ich bitte Sie, im Sinne der Regierung und nicht zuletzt im Sinne der Effizienz hier keine Unterstützung zu gewähren.

Anna Maria Riedi (SP, Zürich): Auch wir sind davon ausgegangen, dass Lorenz Habicher zurückzieht. Aber er ist noch cleverer. Er macht

das nicht. Er macht es noch besser. Er reicht grad einen neuen Vorstoss ein. Statt wie im Postulat vom Hauptsitz zu sprechen, sprechen Sie heute morgen plötzlich von diesem Doppelsitz. Die SP-Fraktion wird der Überweisung mehrheitlich nicht zustimmen. Einmal mehr fragen wir uns: Weiss denn die SVP eigentlich, was sie will? Zuerst alles bodigen, und dann die grossen Retter spielen! Im Januar dieses Jahres hat sich Ihre Partei mit allen Mitteln gegen die kantonale Beteiligung von 300 Millionen Franken gewehrt. Und im April dasselbe nochmals bei den 50 Millionen Franken der Stadt. Heute, wo die Fluggesellschaft tatsächlich steht und sogar besser dasteht, als viele je geglaubt haben, will sich die SVP mit Rosinenpicken profilieren. Zuerst die Tafelrunde verunmöglichen wollen, dann beim Dessert aber grad dreifach zuschlagen! Die SVP macht sich mit diesem Vorstoss in Sachen schweizerischer Luftfahrtslinie absolut unglaublich und, Lorenz Habicher, in Ihrem Postulat steht drin, dass es um den Hauptsitz gehe. Heute sprechen Sie vom Doppelsitz.

Selbstverständlich begrüsst auch die SP, wenn die neue schweizerische Fluggesellschaft Swiss ihren Sitz in Zürich hätte. Wir glauben auch, dass die Regierung sich nicht grundsätzlich dagegen wehren würde, wenn ihr das beantragt oder angeboten würde. Dagegen ist ja grundsätzlich nichts einzuwenden. Wer den Lärm und andere Belastungen hat, der soll auch die Kohle bekommen. Das denken viele. Und das ist in dem Sinne auch richtig. Nur ist es in diesem Fall aber nicht genau so. Es ist nicht so, dass Zürich nur die Belastungen hätte und Basel die ganzen Steuern bekäme. Wie die Regierung festhält, hat der Sitz der Gesellschaft zwar einen Einfluss auf das Ausmass der Besteuerung. Nach Quoten wird das Gesamtkapital auf Betriebstättenkanton und Sitzkanton verteilt. Im Vergleich jedoch zu dieser Quotierung, die ausgerechnet wird, sind die Vorteile, die der Kanton Zürich auf Grund des volkswirtschaftlichen Nutzens, den die Swiss im Kanton Zürich erbringt, weit höher einzustufen. Deshalb war die Beteiligung des Kantons mit den 300 Millionen Franken an der neuen Luftfahrtsgesellschaft wichtig. Wirklich wichtig im Vergleich zu Ihrem Vorstoss, Lorenz Habicher, den Sie jetzt, im Nachhinein noch schnell aufspringend, eingereicht haben. Die SVP hat mit allen Mitteln versucht, die neue Fluggesellschaft zu bodigen. Es ist ihr nicht gelungen. Und jetzt springen Sie noch symbolträchtig auf den fahrenden Zug – oder besser, auf das in Schwung gekommene Unternehmen – auf.

Die Frage des Doppelsitzes ist für die SP tatsächlich eine Möglichkeit, die wir gerne weiter unterstützen würden. Zürich und Basel zugleich

macht von der Sache her Sinn, aber auch von der symbolischen Bedeutung her, die ein Sitz eben hat und die Sie jetzt zu diesem Postulat geleitet haben. Nach dem Entscheid des Bundesrates – oder besser, des Bundesamtes für Justiz –, dass dieser Doppelsitz nicht in Frage kommt für die neue Swiss, weil sie die Bedingungen nicht erfüllt, im Gegensatz zur UBS, wäre eigentlich der einzige Weg für Sie gewesen, Lorenz Habicher, dieses Postulat, das nach dem Hauptsitz ruft, zurückzuziehen und allenfalls mit einem neuen Postulat zu brillieren, das den Regierungsrat auffordert, nochmals gegen das Bundesamt für Justiz anzutreten und diesen Doppelsitz zu verlangen. Vermutlich könnte die SP dann Ihrem Postulat zustimmen. Diesem vorliegenden Rosinenpickerpostulat aus der SVP-Ecke wird eine Mehrheit unserer Fraktion nicht zustimmen.

Lukas Briner (FDP, Uster): In diesem Postulat war in der Tat nicht von einem Doppelsitz die Rede, Lorenz Habicher, sondern davon, dass der Sitz der Gesellschaft in Zürich sein solle. Leider ist der Entscheid anders herausgekommen, allerdings nicht sehr überraschend. Die bisherige Crossair hatte ihren Sitz in Basel. Basel musste in diesem Zusammenhang sehr viel schlucken. Dass man den Baslern nicht auch noch eine Sitzverlegung zumuten wollte, war zu erwarten. Es bestanden hingegen tatsächlich gewisse Hoffnungen, dass ein Doppelsitz der neuen Gesellschaft Swiss bewilligt würde. Auch hier bedaure ich, dass nicht so entschieden wurde. Ich bedaure das als Staatsbürger. Als Jurist habe ich ein gewisses Verständnis für das Bundesamt, denn die rechtlichen Grundlagen sind in der Tat etwas fragwürdig. Sie waren es im Übrigen auch schon im Zusammenhang mit der mehrfach erwähnten Bankenfusion. Ein richtigerer Weg wäre es, die gesetzlichen Grundlagen zu ändern und diese Problematik dann erneut anzugehen.

Die Regierung sagt mit einem gewissen Recht, der Entscheid habe steuerlich nur beschränkte Auswirkungen. Die Betriebsstätte hier wird jedenfalls besteuert. Es kommt noch dazu, dass diese Gesellschaft zuerst einmal in die Gewinnzone kommen und die Anfangsverluste abschreiben muss. So lange zahlt sie überhaupt keine Steuern. Das schadet uns also in dieser Phase nicht. Hingegen ist es viel wichtiger und entscheidender, dass dank dieser neuen Gesellschaft die betroffenen Zuliefererbetriebe, ein Teil der Arbeitnehmer und so weiter nach wie vor Gewinne und Einkommen erzielen und Steuern bezahlen können.

In diesem Punkt war die ganz entscheidende Frage jene, ob es gelingt, einen Homecarrier am Leben zu erhalten. Genau diese Frage wurde von der SVP ja abschlägig beschieden, und die Vorlage wurde bekämpft. Hier scheint doch ein gewisses widersprüchliches Verhalten vorhanden zu sein. Ein Postulat heute zu unterstützen, das diesen Doppelsitz angeblich – im Wortlaut jedenfalls den Hauptsitz – in Zürich will, würde gar nichts nützen. Es wäre eine leere Demonstration, die wir uns als Zürcher nicht leisten können. Die ganze Schweiz ist über Zürich erbost. Heute Morgen haben wir im Stadthaus erfahren, wie wichtig es ist, beim Finanzausgleich noch das eine oder andere zu retten. Da würde es als Aufbegehren verstanden, wenn Zürich den Sitz dieser Gesellschaft jetzt noch für sich reklamieren würde. Lorenz Habicher, der richtige Weg wäre doch, wenn die Parlamentarier in Bern Wege beschreiten, die die gesetzlichen Grundlagen für Doppelsitze so ausgestalten, dass sie erleichtert würden. Und wenn das in aller Stille geschehen ist, so könnte man mit vereinten Kräften einen zweiten Anlauf nehmen und versuchen, einen zweiten Sitz dieser Gesellschaft in Zürich zu errichten. Heute ist es Schaumschlägerei. Wir werden das Postulat nicht unterstützen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Die Regierung hat dargelegt, weshalb dieses Postulat abgeschrieben werden kann. Man kann ohne weiteres sagen, dann solle es eben so sein. Andererseits möchte ich aber doch in Erinnerung rufen, dass das Zürcher Volk 300 Millionen Franken zur Rettung der schweizerischen Luftfahrt bewilligt hat. Auch die EVP war dabei. Es geht nun auch darum, dass steuermässig die Einnahmen wiederum dem Kanton Zürich zugute kommen sollten. Ich komme nicht ganz um den Eindruck herum, als ob der Kanton Zürich halt einmal mehr über den Tisch gezogen worden ist. Ich finde, es wäre nichts als recht und billig gewesen, wenn seitens dieser Gesellschaft nach Mitteln und Wegen gesucht worden wäre, wie man vielleicht einen Kompromiss gefunden hätte. Das ist aber nicht der Fall, wie wir erst letzte Woche erfahren haben. In diesem Zusammenhang ist auch die Reaktion unseres Finanzdirektors aufschlussreich, der gesagt hat, dieser Entscheid komme einem Affront gleich. Das finde ich persönlich auch. Und wenn wir jetzt schon einen Fuss in der Schwelle haben und um zu verhindern, dass diese Türe noch ganz zugemacht wird, beantrage ich, dieses Postulat zu überweisen. Ich bleibe bei meiner Meinung.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Zürich oder Basel? Das ist hier die Frage – aber eher für eine Schnitzelbank bei der nächsten Basler Fasnacht. Der Entscheid ist gefallen. Und damit wird die Kantonsratsdebatte heute eigentlich witzlos. Man kann von der neuen Gesellschaft halten, was man will. Man kann auch von staatlicher Finanzierung halten, was man will. Aber dieser Vorstoss ist eigentlich nur peinlich. Die neue Airline ist eine Schweizer Airline, und keine zürcherische. Notabene bleibt die Swiss trotz Millioneninvestition der öffentlichen Hand eine private Firma. Es ist noch nicht Aufgabe dieses Parlamentes, Firmensitze zu vergeben. In dem Sinne ist die Antwort des Regierungsrates klar. Die Überweisung wäre nur eine Peinlichkeit, die uns an die Basler Fasnacht bringt. In dem Sinne werden die Grünen das Postulat nicht überweisen.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Das Postulat, den Hauptsitz nach Zürich zu holen, ist überholt. Ich bitte Sie, es nicht zu überweisen. Lorenz Habicher, ich glaube, Sie schätzen das politische Gewicht Ihres Postulat etwas zu hoch ein, wenn Sie uns zurufen, es sei der einzige Rettungsanker, um den Hauptsitz mit Verhandlungen nach Zürich zurückzuholen und der Wirtschaftskanton Zürich sei praktisch davon abhängig, dass dem auch so sei. Vielleicht zwei oder drei Worte zu den Fakten: Der Vergleich mit der UBS hinkt. Dies war seinerzeit eine Fusion. Was wir hier haben, ist leider keine Fusion, sondern ist ein Konkurs und das Neuaufstarten der Gesellschaft Swiss aus der Crossair heraus. Es ist ja selbstverständlich, dass der Sitz dieser Gesellschaft in Basel war und jetzt, zum Start der Swiss, auch in Basel geblieben ist, nach dem Verdikt des Bundes. Ich kann Ihnen versichern, dass wir nicht auf diesen Vorstoss warten mussten, bis wir mit Crossair und Swiss Verhandlungen aufgenommen haben. Darum hat der Verwaltungsrat der Crossair und der neuen Swiss ja den Doppelsitz auch beantragt. Das war das Verhandlungsergebnis der Regierung des Kantons Zürich mit Basel, und nichts anderes. Es ist selbstverständlich, dass wir weiterhin mit der Swiss – und ich muss das auch ganz klar sagen – im Gespräch sind und dass man der Swiss nicht den politischen Vorwurf machen könnte, sie lasse Zürich links liegen. Dem ist nicht so! Der Verwaltungsrat der Swiss hat einen Doppelsitz beantragt. Und es ist mir wichtig, dass die Öffentlichkeit das auch entsprechend so wahrnimmt. Selbstverständlich sind wir weiterhin in

Verhandlungen mit dieser privaten Aktiengesellschaft, die sehr wohl weiss, was «comment» bedeutet und wem sie sich verpflichtet fühlt. Wir werden die Möglichkeiten ausloten, die wir haben, um in Bern wieder vorstellig zu werden, damit wir in Zukunft wenn immer möglich und rechtlich gangbar einen Doppelsitz Zürich-Basel einführen können. Das wollen wir in der Ruhe der Verhandlungen machen. Dazu brauchen wir keinen politischen Lärm. Ich danke Ihnen, wenn Sie dieses Postulat als überholt nicht überweisen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Der Vorstoss wurde ja am 19. November 2001 eingereicht. Dort war es klar, dass wenn man den politischen Willen aufgebracht hätte, dass... Die Regierung wird ja nur gebeten, dass sie sich mit dem politischen Einfluss und besonderem Augenmerk für den Erhalt des Hauptsitzes hingibt. Und es ist ja so, dass der Erhalt des Hauptsitzes nicht heisst, dass es der einzige Sitz sein muss. Aber es wäre gut und schön, wenn der Sitz, der Doppelsitz, doch noch im Kanton Zürich wäre. Die Regierung hat sich auch entsprechend lange Zeit mit der Beantwortung gelassen. Wäre diese Sache nämlich so offensichtlich, wie Lukas Briner es formuliert hat, auf der Hand gelegen, so hätte man nicht vom 19. November 2001 bis zum 6. März 2002 gebraucht, um eine kurze, zweiseitige Antwort zu schreiben. Und diese Antwort ist nicht erschöpfend. Anna Maria Riedi, ich glaube Ihnen, Sie würden den Doppelsitz unterstützen. Nur der Erhalt des Hauptsitzes, eines alten Hauptsitzes, widerspricht nicht einem Doppelsitz. Ich glaube, man kann das Postulat überweisen. Wir fordern vom Regierungsrat, das Augenmerk, die grosse Sorgfalt und sich einzusetzen. Ich glaube, der Wähler im Kanton Zürich fordert nichts anderes vom Regierungsrat als das, was in diesem Postulat gefordert ist.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 68 : 56 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Perspektiven des Wirtschaftsstandortes Zürich auf Grund der Folgen der Swissair-Krise

Interpellation Liliane Waldner (SP, Zürich) vom 19. November 2001
KR-Nr. 354/2001, RRB-Nr. 21/8. Januar 2002

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Auf Grund der zu erwartenden Auswirkungen der Swissair-Krise bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen betreffend die Perspektiven des Wirtschaftsstandortes Zürich:

1. Welche Auswirkungen hat die Swissair-Krise auf Beschäftigung und Entwicklung des Bruttoinlandproduktes während der kommenden drei bis fünf Jahre?
2. Welche Auswirkungen hat die Swissair-Krise auf den «Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan 2002–2005»? Welche Korrekturen sind vorzunehmen?
3. Welche Standortpolitik wird der Regierungsrat in Zukunft einschlagen, damit Zürich weniger stark einseitig vom Hub Zürich sowie vom Finanzsektor abhängig ist? Welche Massnahmen sind erforderlich, damit Zürichs Branchenportfolio mit internationalen Spitzenpositionen in anderen Bereichen wie Chemie/Pharma/Biotechnologie sowie Informatik/Kommunikationstechnologie besser ausgewogen gestaltet werden kann? Sieht der Regierungsrat andere zukunftssträchtige Wirtschaftszweige, mit denen im internationalen Vergleich Zürich Spitzenpositionen belegen könnte? Am Benchmarking Forum Zürich 2001 am 30. Oktober 2001 im Technopark Zürich wurde dargelegt, dass Zürich im internationalen Vergleich vor allem im Finanzsektor eine Spitzenposition einnimmt. Ein besserer Branchenmix würde Zürich weniger von Schwankungen in der Finanzbranche abhängig machen.

4. Welche Massnahmen sind zu ergreifen, damit der Wirtschaftsstandort Zürich für wachstumsträchtige Branchen mit hoher Wertschöpfung attraktiv wird, welche weniger auf den Hub Zürich angewiesen sind? Das Benchmarking Forum Zürich 2001 hat gezeigt, dass für junge, wachstumskräftige Unternehmen der Hub einen weniger hohen Stellenwert einnimmt als für etablierte Firmen und damit auch für die vorherrschende Finanzbranche.
5. Welche Voraussetzungen sind zu schaffen, damit nicht nur die Stadt Zürich ein international überdurchschnittliches BIP pro Kopf sowie überdurchschnittliche Wachstumsraten aufweist, sondern auch deren Region und weiteres Umland? Am Benchmarking Forum Zürich 2001 wurde dargelegt, dass die Regionen um die Städte Basel und München wirtschaftlich weit dynamischer sind als die Region um die Stadt Zürich. Dies wirkt sich in insgesamt besseren Gesamtergebnissen der beiden Wirtschaftsstandorte im Vergleich zu Zürich aus.
6. Was kann der Kanton Zürich unter den erschwerten finanziellen und wirtschaftlichen Umständen beitragen, damit anstehende Grossprojekte in Zürich finanziert und baldmöglichst umgesetzt werden können? Stichworte sind «neues Kongresszentrum» sowie «international wettbewerbsfähige Sportstadien». Hätte es der Kanton Zürich selber in der Hand, innert nützlicher Frist selber die Voraussetzungen für einen grossen Meilenstein zu schaffen, zum Beispiel mittels eines internationalen Kongress- und Kulturzentrums an Stelle der alten Kaserne? Am Benchmarking Forum Zürich 2001 wurde festgehalten, dass Zürich zur internationalen Profilierung dringend einer «landmark» bedarf, die weltweit bekannt wird.

Begründung:

Die Krise um die Swissair wird während Jahren ihre Spuren in der Zürcher Volkswirtschaft hinterlassen und die Position des Wirtschaftsstandortes Zürich im internationalen Standortwettbewerb beeinflussen. Tausende von Stellen werden vernichtet. Der Hub Zürich ist akut gefährdet. Es kommt hinzu, dass auch die für Zürich wichtige Finanzbranche auf Grund der lange anhaltenden Börsenbaisse in einer Krise steckt. Ich ersuche deshalb den Regierungsrat, umfassend über die Perspektiven des Wirtschaftsstandortes Zürich auf Grund der Folgen der Swissair-Krise zu informieren. Die Antwort sollte auch Emp-

fehlungen über die künftige Standortpolitik enthalten. Die aktuelle Krise könnte genutzt werden, die Lage des Wirtschaftsstandortes Zürich sowie dessen Perspektive neu zu überdenken, neue Möglichkeiten zu erkennen und wahrzunehmen. Dann besteht eine Chance, dass Zürich gestärkt aus der Krise hervorgehen kann.

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Die schweizerische Luftfahrt befindet sich zurzeit in der grössten Krise ihrer Geschichte. Dies hat konkrete Auswirkungen auf den Wirtschaftsraum Zürich. Das Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) rechnet mit einem Abbau von rund 5200 Stellen bei der SAirGroup. Dazu kommt ein Verlust von Tausenden weiterer Stellen bei den Zulieferbetrieben und weiteren von der Luftverkehrsdrehscheibe abhängigen Wirtschaftszweigen, der heute noch nicht genau beziffert werden kann und sich erst mittelfristig voll auswirken wird. Verschärfend kommt dazu, dass die Krise in eine Zeit fällt, in der ein konjunktureller Umschwung bereits begonnen hat. Als Folge davon ist die Zahl der Stellensuchenden in kurzer Zeit von knapp 17'000 (Ende September) auf 21'400 (Ende November) gestiegen. Die Arbeitslosenquote kletterte im November von 2% auf 2,4%. Der Kanton Zürich weist heute die höchste Arbeitslosenquote aller Deutschschweizer Kantone auf.

Das Staatssekretariat für Wirtschaft hat die Herbstprognose des realen BIP-Wachstums der Schweiz gegenüber dem Vorjahr auf 1,3% zurückgenommen (Frühjahrsprognose 2,2%). Die ZKB hatte im April dieses Jahres für 2002 noch ein reales Wirtschaftswachstum im Kanton von 2,2% erwartet. Bis im November hat sie diese Prognose auf 1,5% korrigiert. Die Krise der internationalen Luftfahrt und die Auflösung der SAirGroup überlagern die allgemeinen konjunkturellen Effekte. Von grosser Bedeutung wird das Gelingen der Pläne für eine neue schweizerische Airline sein. Wenn das Unternehmen erfolgreich ist, dürfte die zürcherische Volkswirtschaft aus heutiger Sicht nicht nachhaltig beeinträchtigt werden. Andernfalls müsste gesamthaft mit einem direkten, vorwiegend den Grossraum Zürich treffenden jährlichen volkswirtschaftlichen Schaden von rund 4 Mia. Franken und mehr gerechnet werden.

Das Weltwirtschaftsforum stufte die Schweiz in der Beurteilung des künftigen Wachstumspotenzials von Rang 6 (1997) auf Rang 15

(2001) zurück. Damit Zürich seinen Platz unter den attraktivsten Wirtschaftsräumen Europas halten oder sogar verbessern kann, sind die Anstrengungen bezüglich Standortentwicklung und Standortmarketing unvermindert weiterzuführen und sogar zu verstärken. Das gilt sowohl für die Stadt Zürich als auch für die Region.

Standortentwicklung heisst, günstige Rahmenbedingungen zu schaffen, welche die Entwicklung und Innovationsfähigkeit der Wirtschaft und damit die Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen begünstigen. Sie ist mit Blick auf die Neuansiedlung und Neugründung von Unternehmungen von grosser Bedeutung. Ebenso wichtig ist sie für die ansässigen Unternehmungen und insbesondere für die rund 70'000 kleineren und mittleren Unternehmen (KMU), die zwei Drittel aller Arbeitsplätze im Kanton anbieten.

Viele Zürcher KMU sind innovativ und verzeichnen eine hohe Wertschöpfung. Die Zürcher Firmen und Forschungsstätten können bei der Anzahl der eingetragenen Patente mit den weltweit Besten mithalten. Defizite sind jedoch bei der Umsetzung zu verzeichnen. Im Vergleich zu anderen führenden Hochschulen weisen die Zürcher Institute eine unterdurchschnittliche Zahl von Firmengründungen aus. Der Regierungsrat setzt sich deshalb für die Forschungsförderung und insbesondere für den Technologietransfer ein.

Die Liberalisierung der Märkte und die Öffnung gegenüber Europa im Rahmen der bilateralen Verträge bringen den zürcherischen Unternehmungen zahlreiche Vorteile. Die voraussichtlich im Frühjahr 2002 in Kraft tretenden Abkommen erleichtern insbesondere den Zugang zum europäischen Binnenmarkt erheblich und werten dadurch den Investitionsstandort Schweiz wesentlich auf. Der freie Personenverkehr und die Öffnung der Arbeitsmärkte bringen weitere Vorteile für Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Die neuen Regelungen sollen deshalb im Interesse der Zürcher Volkswirtschaft rasch umgesetzt werden.

Wichtig ist nicht nur die Standortentwicklung, sondern auch das Standortmarketing, das dazu beitragen soll, den Bekanntheitsgrad und die Beurteilung des Wirtschaftsraums Zürich international weiter zu verbessern und damit die Neuansiedlung von Unternehmen zu fördern. Es ist angesichts der Kleinräumigkeit der Schweiz unerlässlich, diese Aufgabe im Rahmen der wirtschaftspolitischen Zusammenarbeit in einem weiteren Wirtschaftsraum Zürich anzugehen. Erste Früchte dieser Zusammenarbeit sind das gemeinsame Standortmarketing der Stiftung Greater Zurich Area (GZA) und verkehrsplanerische Projek-

te. Der Kanton Zürich ist bestrebt, die interkantonale wirtschaftspolitische Zusammenarbeit auch künftig zu stärken. Weiter legt er Wert auf die wirtschaftspolitische Zusammenarbeit mit dem benachbarten Ausland. Ein erster Schritt war die Beteiligung des Kantons an der Internationalen Bodensee-Konferenz. In die Wege geleitet ist ein Ausbau der bilateralen Zusammenarbeit mit Baden-Württemberg.

Die zürcherische Volkswirtschaft ist stark von Dienstleistungen im Finanzsektor abhängig. Rund ein Drittel des Zürcher Volkseinkommens wird direkt im Finanzsektor erwirtschaftet, zusammen mit Nebenbetrieben und Zulieferern ist es sogar rund die Hälfte. Eine Diversifizierung ist deshalb erwünscht. Entsprechend richtet die Stiftung Greater Zurich Area ihr Standortmarketing auf Unternehmen in zukunftssträchtigen und wertschöpfungsintensiven Branchen aus (so genanntes Clustermarketing). In den Bereichen Medizinaltechnik, Informatik und Telekommunikation zeigen diese Anstrengungen bereits Ergebnisse. In den letzten fünf Jahren wurden im Kanton Zürich über 50 Unternehmungen aus diesen zukunftssträchtigen Branchen angesiedelt. Gemäss einer jüngsten Erhebung sind im Raum Schaffhausen/Zürich über 2000 Informationstechnologie-Firmen ansässig, rund 46 Prozent des schweizerischen Bestandes. Informatik und Telekommunikation entwickeln sich somit zu einem wichtigen zweiten Standbein der Zürcher Volkswirtschaft. Ähnliche Entwicklungen zeichnen sich in weiteren Bereichen ab. Auf diesem Weg können Abhängigkeiten von traditionellen Wirtschaftszweigen gemildert und neue Arbeitsplätze in erfolgversprechenden Branchen geschaffen werden.

Die Stadt Zürich hat für den Kanton eine zentrale Funktion. Sie ist jedoch nicht die einzige Region mit hoher Wirtschaftskraft und dynamischer Entwicklung. Die BAK Konjunkturforschung Basel AG schätzt für einige Regionen im Kanton die Entwicklungsperspektiven positiver ein als für die Stadt Zürich. Gerade hier zeigt sich die Abhängigkeit vom Geschäftsgang im Finanzsektor. In den vergangenen Jahren konnten in der Stadt Zürich viele Arbeitsplätze geschaffen werden, in den Jahren zuvor war sie vom Arbeitsplatzabbau aber stärker betroffen als der Kanton insgesamt. Die Unterschiede zwischen den Regionen im Kanton sollen so weit wie möglich vermindert werden, dürften aber nie ganz zu beseitigen sein. Der Regierungsrat begrüsst deshalb die regionalen Initiativen, gemeinsam Wirtschaftsförderungs- und Standortentwicklungsthemen zu bearbeiten.

Bei der Erarbeitung des KEF 2003–2006 wird der Regierungsrat die Auswirkungen der «Swissair-Krise» berücksichtigen müssen. Diese lassen sich heute jedoch noch nicht quantifizieren; es zeichnen sich Auswirkungen auf der Einnahmen- wie auch der Ausgabenseite ab.

Zur Wettbewerbsfähigkeit eines Standortes gehören auch Projekte und Innovationen, die wesentlich zu einer internationalen Profilierung dieses Standortes beitragen. Die Auswahl solch herausragender Projekte muss auf die gegenwärtigen und die künftigen Bedürfnisse und Möglichkeiten ausgerichtet sein und in Zusammenarbeit mit den kommunalen Entscheidungsträgern erfolgen. Bei der Verkehrsinfrastruktur zum Beispiel hat der Kanton Zürich wesentliche Beiträge geleistet, damit im öffentlichen Verkehr ein System entstanden ist, das weltweit Anerkennung findet. Auch einzelne Kulturinstitute des Wirtschaftsstandortes Zürich haben internationale Ausstrahlung. Dieser internationalen Ausrichtung wird auch künftig das nötige Gewicht beizumessen sein.

Liliane Waldner (SP, Zürich): Dass der Niedergang der Swissair Spuren in der Volkswirtschaft hinterlassen wird, ist nun offensichtlich und wird vom Regierungsrat eingeräumt. Die Swissair-Krise verstärkt die ohnehin bestehende konjunkturelle Abkühlung. Es ist auch bedenklich, dass das Weltwirtschaftsforum die Schweiz in der Beurteilung des künftigen Wachstumspotenzials von Rang 6 auf Rang 15 zurückgestuft hat. Ich bin froh, dass der Regierungsrat in seiner Interpellationsantwort offen einräumt, dass die zürcherische Volkswirtschaft stark vom Dienstleistungs- und Finanzsektor abhängig ist. Seine Konklusion deckt sich mit meiner. Eine Diversifizierung ist deshalb erwünscht.

Krisen können auch Chancen sein, wenn wir die richtigen Schlüsse ziehen und Massnahmen ergreifen. Die Interpellation soll die öffentliche Debatte darüber eröffnen. Was ist zu tun? Welche Schwachstellen sind anzugehen? Zürcher KMU und Forschungsstätten seien innovativ, schreibt der Regierungsrat. Aber er verzeichnet Defizite bei der Umsetzung. Im Vergleich zu anderen führenden Hochschulen weisen Zürcher Institute eine unterdurchschnittliche Zahl von Firmengründungen auf, dies laut Interpellationsantwort des Regierungsrates. Ich bin der Sache selber nachgegangen und habe mit kompetenten Leuten an der ETH geredet. ETH Transfer weist eine Statistik über Unternehmensgründungen auf, mit der sie im Vergleich zu anderen Institu-

ten nicht ungünstig erscheint. Aber es wird eingeräumt, dass es zu wenige Unternehmensgründungen gibt. Wo klemmt es? Trotz Technopark wird die Raummiete als Hemmschwelle bezeichnet. Sie sollte für eine Neugründung nicht höher als 150 Franken pro Quadratmeter liegen. Zusatzfrage an den Volkswirtschaftsdirektor: Was kann der Kanton in diesem Bereich tun?

Ferner sollte die Jugend an den Mittel- und Berufsschulen, vielleicht bereits an den Sekundarschulen, zu unternehmerischem Denken und Handeln motiviert werden. Es sollten ihnen positive Beispiele über Leute vermittelt werden, die es mit eigenen Mitteln und aus eigenem Antrieb geschafft haben, ein Unternehmen aufzubauen und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Ich denke, so ein Gegengewicht wäre nötig zu dem, was wir an Affären im Bereich von grossen Managern und Abkassierern in letzter Zeit erfahren haben. Wir brauchen neue und andere, positive Beispiele. Auch hier meine Frage an den Volkswirtschaftsdirektor: Was kann im Bereich der Motivation und Information der Jugend in unseren staatlichen Bildungsstätten unternommen werden, allenfalls zusammen mit den Wirtschaftsverbänden?

Wir benötigen eine Mobilisation auf breiter Basis, um innovativ und dynamisch zu sein. Es braucht die Zusammenarbeit zwischen Bildung, Forschung und Wissenschaft. Das Potenzial der Bevölkerung kann mobilisiert werden, indem zum Beispiel auch die Frauen vermehrt für technische Berufe gewonnen werden. Ich habe zusammen mit Kolleginnen und Kollegen des Kantonsrates die Parlamentarische Initiative Stiftung Zukunft Zürich lanciert. Mit einer solchen Einrichtung aus Privatisierungsgewinnen hätten wir heute ein Instrument, mit dem wir mit Innovationen im Forschungs- und Bildungsbereich sowie der Transformation zwischen Wissenschaft und Wirtschaft den Wirtschaftsstandort Zürich nachhaltig stärken und unter den Klassenbesten der Welt positionieren könnten.

Mit einer solchen Politik wird man in Deutschland ernsthafter Bundeskanzlerkandidat, denn Edmund Stoiber macht in Bayern mit seiner Offensive Zukunft Bayern nichts anderes, als ich jetzt mit dem Kanton Zürich vorhabe. (*Heiterkeit.*) Mit der Interpellation ist auch die Frage nach der Nutzung des Kasernenareals in diesem Sinne gestellt worden. Nicht Sie, Regierungsrat Ruedi Jeker – das konnten Sie zu diesem Zeitpunkt noch nicht –, aber Regierungsrätin Dorothee Fierz hat danach mit der Präsentation der Verlegung von Polizei und Justiz eine teilweise Antwort gegeben. Diese Chance, die dieser freie Raum in

Zürich in Zukunft bietet, muss Zürich im Sinne der Stärkung des Wirtschaftsstandortes nutzen. Wir könnten hier ein Wahrzeichen der modernen Architektur setzen, wie Sydney mit seiner weltberühmten Oper. Dies würde dem Tourismus und den Innenstadtgeschäften gewaltig Auftrieb geben. Denn diese litten bekanntlich sehr stark nach dem Swissair-Zusammenbruch. Ich denke, Zürich könnte ein solches Wahrzeichen für das 21. Jahrhundert ganz gut gebrauchen. Bei der Nutzung könnte ich mir durchaus ein Kongresszentrum sowie in Kombination andere Nutzungen vorstellen. Sie denken jetzt, das koste wieder. Aber wir könnten bei der Planung und Realisation die Privatwirtschaft beiziehen und die Sache mit einer geschickten Nutzung finanzierbar machen. Ich meine, wer die Schweiz, ja wer Europa nach 2010 besucht, darf am neuen Wahrzeichen auf dem Kasernenareal nicht vorbeikommen. Wir brauchen einen starken Impuls, um Zürich ins neue Jahrhundert zu bringen, ein Gegengewicht zum Schoggibild unserer Stadt Zürich, das durch die Firma Sprüngli in die Welt verschickt wird. Das ist recht und gut, Zürich mit den Türmen und den Bergen im Hintergrund. Aber wir brauchen ein neues Bild, ein neues Image für unsere Stadt Zürich. Wir haben hier eine Chance, und wir sollten sie nutzen, um Zürich in Zukunft als starken Wirtschaftsstandort zu positionieren.

Ich meine dies ganz ernst, denn in letzter Zeit wird immer wieder diskutiert, wie das mächtige und stolze Bern arm geworden ist. Wir haben das heute Morgen im Stadthaus wieder gesehen. Dieser einstmals mächtige, starke und stolze Kanton ist heute Bezüger von Leistungen des Bundes. Aber Zürich ist noch stark, mächtig und reich! All das ist nicht selbstverständlich. Wir müssen dafür kämpfen. Und wenn wir das nicht machen, wer macht das sonst in der Schweiz, um die Volkswirtschaft entsprechend stark zu positionieren und vorwärts zu bringen?

Wir überwinden diese Krise um unsere Fluggesellschaft, wenn wir die Chancen und Stärken und die Position des Wirtschaftsstandortes Zürich nachhaltig stärken und Zürich in einem Spitzenrang im internationalen Vergleich dauernd und nachhaltig positionieren.

Pierre-André Duc (SVP, Zumikon): Ich nehme es vorweg: Die SVP betrachtet die Antwort der Regierung bis auf einige wenige Ausnahmen als ausreichend. Die SVP ist mit der Regierung klar der Meinung, dass die Anstrengungen bezüglich Standortentwicklung und Stand-

ortmarketing für die ganze Region Zürich weiterzuführen sind. Es sind sicherlich viele richtige Massnahmen in Vorbereitung, beziehungsweise bereits ergriffen worden. Es geht zweifellos darum, die Attraktivität unserer Region für die Ansiedlung von neuen Arbeitsplätzen zu erhöhen. Dies setzt im Wesentlichen das Schaffen von günstigen Rahmenbedingungen voraus, und weniger die Gründung einer Stiftung mit den Gewinnen der Privatisierungen. Nicht unerwähnt bleiben sollen unter anderem eine rasche und effiziente Bewilligungspraxis, wenig Vorschriften durch den Staat, gute Verkehrsinfrastruktur – wohlgemerkt auch Strassen –, tiefe Steuern und noch einiges mehr. Dass dies auch ohne die Swissair-Krise nötig gewesen wäre, versteht sich von selbst. Die allgemeine Wirtschaftsverlangsamung liefert dazu einen Grund mehr.

Zur Frage von Liliane Waldner zur Erarbeitung des KEF 2003–2006 wird von der Regierung festgehalten, dass mit tieferen Steuereinnahmen und mit höheren Ausgaben zu rechnen sei. Es wird angefügt, dass eine Quantifizierung noch nicht möglich sei. Wir verstehen, dass unsere Regierung noch keine definitiven Zahlen erwähnen kann. Wir können aber weniger verstehen, dass unsere Regierung nicht erwähnt, was sie mit der zu erwartenden Verschlechterung der Staatsrechnung machen will. Wenn wir den Bericht des Regierungsrates über den Voranschlag 2002 anschauen, so müssen wir feststellen, dass die Steuerquote zwischen 1998 und 2002 von 4,8 auf 5,7 Prozent steigen wird. Die tieferen Steuereinnahmen und die höheren Ausgaben wegen Swissair und der schlechteren allgemeinen Wirtschaftslage werden die Staatsrechnung belasten. Entweder muss die Steuerquote nochmals erhöht werden oder wir werden mehr Schulden machen, wenn keine Massnahmen auf der Ausgabenseite ergriffen werden. Wir vermissen daher klare Angaben, wie die Regierung damit umgehen will. Daher würde es die SVP sehr interessieren, ob unsere Regierung diesbezüglich konkrete Massnahmen erwogen oder bereits vorbereitet hat. Wurde zum Beispiel in Erwägung gezogen, gewissen neue Stellen nicht zu besetzen oder gewisse budgetierte Aufgaben nicht vorzunehmen? Wir meinen, dass dies nötig wäre.

Zu Liliane Waldner muss ich noch zwei Präzisierungen anbringen: Sie erwähnt in der Begründung, dass die Finanzbranche auf Grund der nach ihren Worten «lange anhaltenden Börsenbaisse» in einer Krise stecke. Ich kann nur folgendes erwähnen: Die Aktienbörsen haben wohl letztes Jahr zwischen 15 und 25 Prozent verloren. Wenn man aber weiss, dass die Aktienkurse immer noch zwei bis drei Mal höher

sind, als noch vor zehn Jahren, so ist die Korrektur von 2001 wohl stark, aber durchaus erklärbar. Von einer «lange anhaltenden Börsenbaisse» zu sprechen, ist wohl übertrieben. Ferner ist es falsch zu sagen, dass die Finanzbranche in einer Krise stecke. Wenn ich die letzten Studien anschau, muss ich feststellen, dass zum Beispiel für das Jahr 2002 die Aussichten im Finanzsektor gut sind. Es ist für mich klar, dass die Region Zürich nicht nur von der Finanzbranche leben kann. Dass man auch andere, starke Branchen für die Region Zürich haben will, unterstütze ich selbstverständlich. Man sollte aber den Finanzsektor nicht vernachlässigen. Ganz im Gegenteil, auch für diesen Wirtschaftsbereich müssen die durch den Staat fixierten Rahmenbedingungen stimmen.

Germain Mittaz (CVP, Dietikon): Liliane Waldner hat einige interessante Fragen gestellt. Ich finde auch die Antworten sehr interessant. Ich danke der Regierung. Sie hat sich einmal mehr Mühe gegeben, um alles klarzustellen. Wir haben allerdings eine Warnung von unserer Seite, also der CVP-Seite. Wir hoffen sehr, dass der Geist dieser Antwort wirklich hautnah und unbedingt gelebt wird. Wir unterstützen solche Schritte und Massnahmen selbstverständlich, erwarten aber auch etwas dafür. Eine Kleinigkeit zuhanden des Protokolls: Die Interpellation wurde am 8. Januar 2002 durch den Regierungsrat behandelt. Auf Seite 3 oben steht aber, die ZKB habe «...im April dieses Jahres für 2002...» und so weiter. Das müsste natürlich «...im April 2001 für 2002...» heissen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Ich mache es kurz. Ich danke der Regierung für ihre Antwort. Sie zeigt auf, wie die Abhängigkeiten im Kanton Zürich gegenüber den Finanzplätzen, dem Flughafen und den KMU bestehen. Das muss ich hier nicht wiederholen. Ich habe aber auch sehr genau gelesen, dass die Regierung den Hinweis macht, dass das internationale Ansehen von Zürich und die Frage der Standortbestimmung der Wirtschaft auch davon abhängig sind, wie die Lebensqualität im Kanton Zürich ist, wie die Schulen für Ausländer im Kanton Zürich sind und auch wie die kulturellen Angebote und der öffentliche Verkehr mit seinem internationalen Ansehen in ganz Europa sind. Hier möchte ich einhaken und sagen, ich bin froh, wenn wir dies auch in diesem Rat ernst nehmen, wenn es darum geht, Standortmarketing zu diskutieren. Da habe ich von Ihrer Seite manchmal doch das

Gefühl, dass Sie nur Finanzjongleur spielen wollen und die übrigen Lebensaspekte aus Ihrem Repertoire der Überlegungen einfach streichen. Pierre-André Duc, ich denke, dass auch Sie aufpassen müssen, dass Sie nicht nur von Philosophien, von Gewinnern und Finanzjongleuren reden, das Leben geht eigentlich für die grosse Mehrheit in dieser Bevölkerung nicht über diesen Kanal, sondern es geht einfach dorthin, wo sie einkaufen, in die Schule gehen oder anderes machen. Das wird auch massgebend sein in der Auswahl, ob eine Firma hier nach Zürich kommt oder nicht. Wir müssen aufpassen, dass wir nicht in einem Elfenbeinturm politisieren, der für die Bevölkerung gar nicht relevant ist. In diesem Sinne bin ich und mit mir die EVP-Fraktion für die Antwort der Regierung.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Der Regierungsrat spricht in seiner Antwort von einer einseitigen Abhängigkeit der Zürcher Wirtschaft vom Finanzsektor. Wir wissen ja auch von der sehr fragilen Liebe der Hochfinanz zu ihrem Heimmarkt. Hier teilen wir die berechtigten Sorgen des Regierungsrates. Die Swissair-Krise hat ja auch aufgezeigt, dass die fluggeschäftsabhängigen Arbeitsplätze dem weltweiten Strukturwandel unterworfen sind und dass viele Arbeitsplätze verschwinden und schon verschwunden sind, aber zum Glück jetzt auch wieder neu entstehen. Heute ist nun alles zu unternehmen, um die Fehler der Vergangenheit nicht zu wiederholen und in der Region einseitig nur flughafenabhängige Arbeitsplätze geschaffen werden.

Der Regierungsrat und viele Redner hier im Saal sprechen viel von Standortentwicklung und Standortmarketing. Dabei werden immer wieder die gleichen Faktoren als bedeutsam angegeben: Steuerbelastung, internationale Verkehrsanbindung, die Anzahl von «global headquarters». Unter den Führungskräften ist man sich aber einig, dass zwei Voraussetzungen vor allen anderen gegeben sein müssen, damit ein Standort wirksam vermarktet werden kann: Der Zugang zu qualifizierten Arbeitskräften und eine hohe Lebensqualität. Ersteres bedingt eine fortschrittliche Bildungspolitik, die sich den sich verändernden Bedingungen der Gesellschaft und ihrer Arbeitswelt anpassen kann. Es wäre fatal für Wirtschaft und Gesellschaft, wenn wir aus Gründen der Sparwut, wie sie jetzt auch wieder postuliert wird, das Potenzial unserer Kinder und Jugendlichen nicht nutzen. Erlauben Sie mir hier die Randbemerkung, dass natürlich gerade bei Jugendli-

chen mit erschwerten Lernbedingungen – seien sie sozialer oder ethischer Herkunft, aber auch mit körperlichen Handicaps – ein grosses, noch unausgeschöpftes Potenzial liegt. Die Bildung ist eine langfristige Investition und unterliegt darum gerne der Gefahr, zurückgestellt zu werden, weil die Resultate oder die verpassten Chancen erst Jahre später sichtbar werden.

Die zweite Standortgunst liegt bei der Lebensqualität. Sowohl bei Neuansiedlungen wie bei Neugründungen spielt sie eine grosse Rolle. Untersuchungen zeigen, dass Gründer von neuen Unternehmen meist am Ort ihres Lebensmittelpunktes aktiv werden. Dabei sind ihnen Lebensqualität, lokales Marktpotenzial und qualifizierte Arbeitskräfte am wichtigsten – wichtiger, wenn auch nicht unwesentlicher, wie etwa Förderprogramme, Technoparks und Kapitalgeber. Das Gleiche gilt natürlich auch für Unternehmer, die mit ihren Betrieben den Standort wechseln. Eine Region, die wie Zürich auf die Innovation von KMU baut, muss diesen Trumpf ausspielen. Der Qualität der Umwelt und des Wohnumfeldes, der Qualität der Ausbildung und Betreuungseinrichtungen und nicht zuletzt auch dem Freizeitwert – also der Nähe und Qualität von Erholungs- und Kulturangeboten – muss ebenso Gewicht beigemessen werden, wie den anderen Faktoren. Die Ausstrahlung einzelner Kulturinstitute führt der Regierungsrat in seiner Antwort zuletzt, fast verschämt unter «Wirtschaftsförderung» auf.

Letztlich heisst das, dass nicht Wachstum um des Wachstums Willen erwünscht ist. Nur wenn neue Arbeitsplätze auch zukunftssträftig, sozial- und umweltverträglich sind, bringen sie dem Wirtschaftsraum nachhaltig einen Gewinn. Ich habe meine Ausführungen bewusst auf diese zwei Punkte fokussiert, die von den Fachleuten immer erwähnt werden, aber von den Interessenvertretern hier – sei es der Baulobby, der Verkehrslobby oder der Finanzlobby – gerne unerwähnt bleiben. Von den Anstrengungen im Bildungswesen und in der Förderung einer hohen Lebensqualität profitiert aber die Bevölkerung genau so wie die bestehenden und die neuen Unternehmen.

Lukas Briner (FDP, Uster): Seit über 20 Jahren zahlt mir eine Institution namens Zürcher Handelskammer ein Salär dafür, dass ich mich mit Standortfragen des Kantons Zürich auseinander setze – also nicht nur ich allein, aber ich auch. Seit 23 Jahren höre ich zum Teil immer wieder dieselben richtigen und falschen Ideen zu diesem Thema. Ich bin deshalb namens meiner Fraktion sehr froh, dass es der Regierung

gelungen ist, eine auf sehr wenigen Seiten – man könnte auch ein Buch schreiben – eine sehr treffende und gute Zusammenfassung der Problematik darzulegen. Ich möchte mich auf zwei Punkte beschränken. Der eine ist diese Diskussion, die Peter Reinhard und Thomas Hardegger als Anwälte der sogenannt «weichen Standortfaktoren» soeben geführt haben. Ich sage nicht, es seien weiche Argumente oder gar weiche Kantonsräte, es geht um weiche Faktoren. Das sind eben all jene, welche sich nicht direkt und zahlenmässig niederschlagen, sondern welche die Lebensqualität, im weitesten Sinne auch die Kultur, beschlagen. Es ist eine Binsenwahrheit und sämtliche Untersuchungen zur Standortgunst unserer Stadt und anderer vergleichbarer Standorte belegen, dass diese weichen Faktoren wie Lebensqualität – dazu gehören auch Erholungsraum, Natur und so weiter – eine wichtige Rolle spielen. Umgekehrt kann man nicht die beiden Sorten von Faktoren gegeneinander ausspielen. Es ist eben schon so, dass jene, die heute Standorte evaluieren – das sind meistens gar nicht die Firmen selbst, sondern Beratungsfirmen, die das für sie tun – bei den harten Faktoren beginnen. Es nützt gar nichts, eine gute Lebensqualität anzubieten, wenn die so genannten «harten Faktoren» nicht vorhanden sind. Umgekehrt ist aber auch richtig, dass die harten Faktoren allein nichts nützen. Es nützt also nichts, sie gegeneinander auszuspielen. Wir sind hier in einem klassischen «sowohl-als-auch-Gebiet». Wir brauchen gute Rahmenbedingungen, Zugang zu Arbeitskräften – das kommt jeweils sehr weit vorn –, einen einigermaßen gut funktionierender Zugang zum Immobilienmarkt, eine hervorragend funktionierende Infrastruktur, Rechtssicherheit, ein gutes Steuerumfeld und so weiter, und wir brauchen Lebensqualität.

Das zweite, was etwas Betonung verdient, ist die starke Auslandsverflochtenheit unserer Wirtschaft. Ich staune immer wieder, wie wenigen Schweizern bewusst ist, dass wir – im Gegensatz zu allen anderen europäischen Ländern – praktisch jeden zweiten Franken auf ausländischen Märkten verdienen müssen. Das wissen zwar die meisten, handeln aber nicht danach. Wir müssen in unserem Land nämlich, weil wir keine Rohstoffe und eine Menge Konsumgüter haben und produzieren, zur Hälfte Güter aus dem Ausland importieren. Deshalb ist für uns nicht jeder Standortfaktor gleich wichtig, sondern es sind jene, welche die auslandsverflochtene Wirtschaft besonders anziehen und auf die die Wirtschaft besonderen Wert legt. Dies sind all jene, welche internationale Unternehmungen verleiten, ihren Europasitz oder ihren Westeuropasitz oder noch lieber ihre Vertriebsgesellschaft

und am allerliebsten – wenn es auch selten ist – ihre Produktionsgesellschaft in der Schweiz zu haben. Hier ist ein besonders wichtiger Punkt, der auch noch etwas zusätzliche Erwähnung verdiente. Gesamthaft gesehen ist dies aber eine gute Interpellationsantwort.

Regierungsrat Rudolf Jeker: Ich möchte noch zwei Fragen von Lilia-
ne Waldner beantworten. Sie hat gefragt, was der Staat tun könne,
damit ein günstiges Angebot an Arbeitsflächen unter 150 Schweizer-
franken angeboten werden kann. Ich muss Ihnen sagen: Direkt nichts.
Es ist eben auch gut zu wissen, was der Staat nicht tun kann. Was er
hier tun kann, ist selbstverständlich im Rahmen der Bau- und Zonen-
ordnung der Gemeinden oder der Raumplanung vernünftige Rahmen-
bedingungen zu setzen, dass immer genügend baureifes Land vorhan-
den und erschlossen ist, damit die Konkurrenz auch auf dem Ange-
botsmarkt für Arbeitsflächen spielt.

Auf die zweite Frage, was der Staat tun könne oder tue, um die Jugend
zu motivieren und mit Information zu bedienen, sage ich Ihnen: Das
beste, was wir machen können, können wir alle zusammen tun. Das ist
ein gutes gesellschaftspolitisches Klima zu generieren, damit es unse-
rer Jugend auch wohl ist und sie sich in diesen modernen Arbeitsplät-
zen eine Zukunft ausmalen kann. Darum sind die so genannten wei-
chen Faktoren oder das Umfeld für den Wirtschaftsstandort Zürich
ebenso wichtig, wie die harten Faktoren, Kulturinstitute und so weiter.
Damit ist die Antwort weit gehend gegeben. Letztendlich ist es Kno-
chenarbeit für jeden Beteiligten und jeden Akteur. Keiner kann sagen,
der andere soll es tun. Darum können wir nur zusammen den Wirt-
schaftsstandort in eine gute Zukunft tragen. Wir tragen damit auch
gemeinsam die Verantwortung. Ich möchte dem Rat ankündigen, dass
wir für die «Greater Zurich Area», um unseren Standort international
bekannt machen zu können, weiterhin Geld brauchen werden, um ihre
Zielsetzungen und ihre Rahmenbedingungen erfüllen zu können. Ich
werde Sie beim entsprechenden Antrag dann an Ihre Vorstellungen,
die Sie heute eingebracht haben, erinnern.

Zu Pierre-André Duc möchte ich abschliessend nur kurz sagen: Es
lohnt sich nicht, einen separaten Bericht vom Regierungsrat einzuver-
langen, was es kostet und was es nicht kostet. Wir werden Ihnen ein
Budget für das Jahr 2003 und den KEF für die Jahre 2003 bis 2006
vorlegen. Dann können Sie beurteilen, wo die Kosteneffekte erschei-

nen, wo Sie noch Handlungsbedarf sehen und wo Sie den Eindruck haben, hier gehe der Staat zu weit.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Die Interpellantin hat ihre Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **An- und Abflugrouten während allfällig erweiterter Nachtsperre über Süddeutschland**
Dringliches Postulat *Heinz Jauch (EVP, Dübendorf)*
- **Asylverfahren**
Anfrage *Samuel Ramseyer (SVP, Niederglatt)*
- **Finanzielle Konsequenzen einer Aufnahme der Oberlandstrasse in den Sachplan Strasse des Bundes**
Anfrage *Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben)*
- **Sanierung von Schiessanlagen**
Anfrage *Roland Munz (SP, Zürich)*
- **Wartezeit für Bestrahlungstherapie am USZ**
Anfrage *Christoph Schürch (SP, Winterthur)*

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Zürich, den 6. Mai 2002

Der Protokollführer:
Renato Caccia

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 10. Juni 2002