


14. KR-Sitzung, Montag, 28. August 2023, 14:30 Uhr

 Vorsitz: *Sylvie Matter (SP, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 3**
- 2. Weisung Regierungsrat an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG (Verlängerung der Pisten 28 und 32, Umsetzung der Sicherheitsvorgaben aus dem SIL und Verbesserung der Stabilität des Flugbetriebs) .. 3**
 Antrag des Regierungsrates vom 19. Mai 2022 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 28. März 2023
 Vorlage 5720a (*Fortsetzung der Beratung der Morgensitzung*)
- 3. Umweltbericht: Bericht Veloinfrastruktur verbessern und Veloverkehrsanteil erhöhen 5**
 Antrag des Regierungsrates vom 8. Juni 2022 zum Postulat KR-Nr. 9/2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 31. Januar 2023
 Vorlage 5840
- 4. Sharing Economy – lösen statt verbieten..... 10**
 Antrag des Regierungsrates vom 8. Juni 2022 zum Postulat KR-Nr. 25/2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 7. Februar 2023
 Vorlage 5689
- 5. Strassengelder für Strassen (Fonds im Eigenkapital) 13**
 Antrag des Regierungsrates vom 14. Dezember 2022 zum Postulat KR-Nr. 346/2016 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 14. März 2023
 Vorlage 5633b
- 6. Internalisierung externer Kosten Strassenverkehr 16**

Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 14. März 2023 zur parlamentarischen Initiative Thomas Wirth
KR-Nr. 340b/2012

7. Experimentierartikel zur Freiheit der Gemeinden zur Vergünstigung des ÖV 31

Motion Felix Hoesch (SP, Zürich), Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Markus Bärtschiger (SP, Schlieren) vom 12. September 2022
KR-Nr. 314/2022, RRB-Nr. 1586/30. November 2022
(Stellungnahme)

8. Kaufkraft-Paket III: Temporär günstigere ÖV-Tickets 38

Postulat Nicola Siegrist (SP, Zürich), Sibylle Marti (SP, Zürich) vom 3. Oktober 2022
KR-Nr. 366/2022, RRB-Nr. 1647/14. Dezember 2022
(Stellungnahme)

9. Verankerung Nachhaltigkeitsthemen in der Eigentümerstrategie für den Flughafen Zürich 46

Postulat Stefanie Huber (GLP, Dübendorf), Hanspeter Göldi (SP, Meilen), Michael Bänninger (EVP, Winterthur) vom 3. Oktober 2022
KR-Nr. 371/2022, Entgegennahme, Diskussion

10. Optimierung des ÖVs in der Stadt Winterthur - Standortevaluation Busdepot Strassenverkehrsamt Winterthur 46

Postulat Susanna Lisibach (SVP, Winterthur), Michael Bänninger (EVP, Winterthur), Roland Kappeler (SP, Winterthur), Michael Zeugin (GLP, Winterthur) vom 12. Dezember 2022
KR-Nr. 473/2022, RRB-Nr. 250/1. März 2023 (Stellungnahme)

11. Verschiedenes 54

Fraktionserklärungen

Rücktrittserklärungen

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

Rückzug

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Dies ist nicht der Fall. Wir fahren fort wie vorgesehen.

2. Weisung Regierungsrat an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG (Verlängerung der Pisten 28 und 32, Umsetzung der Sicherheitsvorgaben aus dem SIL und Verbesserung der Stabilität des Flugbetriebs)

Antrag des Regierungsrates vom 19. Mai 2022 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 28. März 2023

Vorlage 5720a (*Fortsetzung der Beratung der Morgensitzung*)

Detailberatung

I.

Minderheitsantrag Florian Meier, Markus Bärtschiger, David John Galeuchet, Felix Hoesch, Rosmarie Joss:

I. Die am 19. Mai 2021 ...

... zuzustimmen, wird nicht genehmigt.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Ich frage Sie: Wie sollen wir der Flughafenleitung vertrauen, aber auch der Volkswirtschaftsdirektion? Und wie sollen wir den bürgerlichen Parteien vertrauen, wenn Sie Feuer und Flamme für diesen Pistenausbau sind und sich gleichzeitig die Parteikasse von der Flughafen Zürich AG füllen lassen? Die Parteispendenaffäre hat einen langen Schatten auf diese Ratsdebatte geworfen; sie wird ihren Schatten auch auf die Volksabstimmung, die sicherlich kommen wird, werfen. Wem können wir vertrauen, wird sich die Bevölkerung fragen? Den Parteien, die die hohle Hand bei der Flughafen Zürich AG gemacht haben? Der Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), die dieser Alimentierung zugesehen hat? Oder denjenigen Parteien vielleicht, die eine Flughafenpolitik machen, ohne

auf ihren eigenen Profit in der Parteikasse zu schauen, so wie die Grünen und ihre Verbündeten?

Das verspielte Vertrauen auf Seiten der FDP, der SVP und der Mitte wird bei dieser Volksabstimmung der entscheidende Faktor sein. Ich sage Ihnen schon heute: Je mehr Hochglanz-PR Sie in dieser Abstimmung bringen werden, desto verdächtiger wird das Ganze. Wer soll Ihnen glauben, dass es bei mehr Pistenkapazität nicht irgendwann auch mehr Flugbewegungen geben wird?

Der zweite entscheidende Faktor bei der Volksabstimmung wird das Klima sein. Angesichts der Klimakrise, in die wir gerade immer stärker hineinschlittern, ist es doch völlig unverständlich und völlig kontraintuitiv, dass man in eine klimaschädliche Infrastruktur investiert, in eine Infrastruktur, die dann wieder jahrzehntelang hinhalten muss, beansprucht wird und amortisiert werden muss. Sie haben meinen Kollegen David Galeuchet gehört. Die ETH und das Paul-Scherrer-Institut (*Schweizer Forschungsinstitut*) weisen glasklar in ihren jüngsten Untersuchungen daraufhin, dass wir mit den Sustainable Fuels punkto Klimaschutz nicht über die Runden kommen werden. Erstens, heute kann niemand sagen, woher die gewaltigen energetischen Ressourcen zur Herstellung der SAF (*Sustainable Aviation Fuel*) in Tat und Wahrheit kommen sollen. Zweitens ist Fliegen wegen der Kondensstreifen auch mit den SAF klimaschädlich. Es führt also kein klimaschützerischer Weg an der Reduktion – Sie hören es richtig – an der Reduktion der weltweiten Flugbewegungen vorbei. Ergo besteht auch keine Notwendigkeit für einen Pistenausbau in Kloten weder aus Sicherheitsgründen noch aus wirtschaftlichen Gründen, da die Zahl der Flugbewegungen aus klimaschützerischen Gründen zwingend abnehmen muss. Ich weiss, dazu können Sie auf der rechten Ratsseite nur den Kopf schütteln, doch Sie haben nicht bemerkt, dass Sie von der Bevölkerung in diesen Fragen längst überholt worden sind.

In der neuesten, sehr breit angelegten GfS-Studie (*Schweizer Meinungsforschungsinstitut*) zur Zufriedenheit der Bevölkerung in der Schweiz nehmen inzwischen 69 Prozent der Menschen in der Schweiz den Klimawandel als ein grosses Problem wahr. Besonders interessant für diese Debatte hier aber ist, dass sage und schreibe 75 Prozent der Befragten angeben, in Zukunft weniger fliegen zu wollen oder das Fliegen ganz zu lassen. Anders als die Flughafen Zürich AG und anders als die rechte Ratsseite hat die Bevölkerung also längst erkannt, dass Fliegen klimaschädlich ist und bleiben wird und dass es deshalb für alle ratsam ist, weniger zu fliegen.

Angesichts solcher Tendenzen ist der Pistenausbau vor allem eine hoch riskante Investition, beziehungsweise er ist sogar – entschuldigen Sie – wirtschaftlicher Unsinn. Wenn die Nachfrage nach Flügen zurückgeht, brauchen wir doch keine grösseren Pisten. Da müsste der Kanton als Drittelsbeteiligter – allen voran die Volkswirtschaftsdirektion – beim Flughafen schon längst die Handbremse gezogen haben, wenn nicht aus klimapolitischen, dann auf jeden Fall aus wirtschaftlichen Gründen. Ich komme zum Schluss: Wir Grünen werden zusammen mit der SP und AL auf jeden Fall der Volkswirtschaftsdirektion unter die Arme greifen und das Referendum einreichen, sollte die Vorlage heute eine Mehrheit finden. Es geht uns darum, sowohl klimapolitischen als auch wirtschaftspolitischen Schaden abzuwenden. Und selbstverständlich geht es uns um die fluglärmgeplagte Bevölkerung; je mehr Flüge, desto mehr Lärm. Das lehnen wir Grünen ganz entschieden ab.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag Florian Meier gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 83 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

II. und III.

Keine Bemerkungen; erledigt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Umweltbericht: Bericht Veloinfrastruktur verbessern und Verkehrsanteil erhöhen

Antrag des Regierungsrates vom 8. Juni 2022 zum Postulat KR-Nr. 9/2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 31. Januar 2023

Vorlage 5840

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt dem Kantonsrat einstimmig, das Postulat betreffend Umweltbericht als erledigt abzuschreiben.

Mit dem Postulat wurde die Regierung aufgefordert, die Datenlage für den Veloverkehr zu verbessern. Zudem sollte ein Massnahmenplan aufzeigen, wie die Veloinfrastruktur verbessert und wie der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden kann. Seit Einreichung des Postulats hat der Kantonsrat auf Antrag des Regierungsrats das Velo-Förderprogramm 2 – das ist die Vorlage 5671 – beschlossen. Damit soll spezifisch die Veloinfrastruktur verbessert werden. Zudem hat der Regierungsrat in Aussicht gestellt, für die zehnjährige Laufdauer des Förderprogramms beim Kantonsrat jährlich mindestens 20 Millionen Franken für die beschleunigte Behebung von infrastrukturellen Schwächen und den Bau neuer Veloweg-Infrastrukturen zu beantragen. Das Programm soll dazu beitragen, dass bis 2030 der Veloanteil von heute 5,5 Prozent auf 8 Prozent steigt.

Die Datengrundlage für den Veloverkehr wurde bereits in den letzten Jahren verbessert. So bestanden 2016 nur drei permanente Velo-Zählstellen, 2022 waren es bereits 33 Stellen. Dieser Ausbau soll weitergeführt werden. Im Rahmen von Strassensanierungen kommen jährlich fünf bis sieben neue Velo-Zählstellen dazu. Damit ist das Postulat materiell erfüllt und kann abgeschlossen werden.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Ich danke für den Bericht, den wir erhalten haben. Leider konnte damit kein Licht ins Dunkel gebracht werden. Ein Anliegen des Postulats war es, Klarheit zu erhalten, ob der Veloanteil am Gesamtverkehr steigt, denn während der Dauer des ersten Velo-Förderprogramms hat der Regierungsrat dieses Ziel klar verfehlt. Gerne hätte ich erfahren, wo wir heute stehen. Steigt der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr? Was ich erfahre, ist, dass die Datengrundlage seit 2013 ausgebaut wurde. Es gibt mehr Zählstellen. Es wurden GIS-Layer (*Geoinformationssystem*) geschaffen und Studien erstellt. Ich habe erwartet, dass man mir aus den erhobenen Daten aufzeigt, wie sich der Veloverkehr entwickelt hat. Dies wurde leider nicht gemacht.

Im April dieses Jahres wurde der Mikrozensus 2021 aufgelegt. Er zeigt auf, dass der Anteil der Wegstrecken mit dem Velo im Kanton Zürich nur eine leichte Zunahme verzeichnet. Ich hoffe, dass der Regierungsrat diese Tatsache und auch, dass die Stadt Zürich ihre Ziele für das Velo bisher nicht erreicht hat, aufnimmt und die nötigen Massnahmen schneller als bisher vorantreibt. Denn in einer zukünftigen Mobilität muss das Velo eine wichtige Rolle spielen.

Der zweite Punkt des Postulats: Ein Massnahmenplan zur Verbesserung der Veloinfrastruktur und zur Erhöhung des Veloverkehrs am Gesamtverkehr wurde seit dem Einreichen erarbeitet und heisst Velo-Förderprogramm 2. Darin sind gute Massnahmen definiert. Damit ist dieser Teil des Postulats erfüllt.

Ich danke der Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) für den Bericht und hoffe, dass sie uns in der KEVU, wo jetzt der Mikrozensus traktandiert ist, über die Entwicklung informieren kann und uns eine Werkschau zu den Zürcher Velodaten und deren Verwendung geben kann. Somit kann das Postulat abgeschrieben werden.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Wir haben die Überweisung dieses Postulats abgelehnt, standen aber alleine da. Der Bericht der Regierung und die Kommissionsberatung haben genau das gebracht, was wir in unseren Argumenten zur Ablehnung vorgebracht haben: nichts. Es wird sehr viel fürs Velo getan. Die Veloinfrastruktur wird laufend ausgebaut. Im Bereich Velo läuft es, läuft sehr viel. Aber zaubern kann niemand. Es bestehen bekanntermassen diverse Abhängigkeiten. Der Modalsplit erhöht sich marginal und infolge Corona (*Corona-Pandemie*) haben wir Datenlücken. Verlässliche Daten bezüglich Veloanteil erhalten wir erst wieder Ende 2023. Zudem werden kontinuierlich weitere Messstellen eingerichtet.

Es wurden und werden verschiedenste Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs ergriffen. Hier sei das Velo-Förderprogramm 2 erwähnt, die neuen Velostandards und vieles mehr. Weitere Postulate im Zusammenhang mit dem Velo sind in der Pipeline. Auch diese Antworten werden vermutlich ähnliche Rohrkrepiierer produzieren wie nun das abzuschreibende Postulat.

Der SVP ist es ein grosses Anliegen, das endlich eine Nachführung der vor Jahren erhobenen 1200 Veloschwachstellen erfolgt. Diese Zahl geistert bei allen Velovorstössen herum, obwohl vermutlich schon sehr viele Schwachstellen in der Zwischenzeit behoben wurden. Ausser der Beschäftigung der Verwaltung, der Kommission und des Rates hat dieses Postulat aus unserer Sicht, wie erwartet, praktisch nichts gebracht. Wir schreiben es ab.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Manchmal sind die Optiken unterschiedlich. Als regelmässige Velofahrerin muss ich sagen, velomässig hat der Kanton Zürich noch ziemlich viel Luft nach oben. Das Postulat fordert, aufzuzeigen, wann und wo Velo unterwegs sind und wo es eine bessere Infrastruktur gibt.

Man hat sich bis jetzt sehr auf den Mikrozensus abgestellt. Der hat gerade beim Velo sehr grosse Schwächen, weil das Velo stark wetterabhängig ist. Wenn wir ein verregnetes Jahr haben, dann hat es weniger Velofahrende, bei einem sonnigen Jahr, hat es mehr Velofahrende. Eine Erhebung der Daten alle fünf Jahren bringt nichts. Es gibt jetzt zwar mehr permanente Velozählstellen, aber 33 ist auch noch verbesserungswürdig und bringt jetzt nicht wirklich ein Flächenbild.

Zum Velo-Förderprogramm 2: Wir haben es gehört, es soll in die Infrastruktur investiert werden. Ich muss sagen, das klingt zwar gut, doch bleiben mir Zweifel, dass es mit der Veloinfrastruktur im Kanton Zürich wirklich schnell vorwärtsgeht. Ich habe nämlich das Gefühl, dass wenn ich im Aargau mit dem Velo unterwegs bin, die Infrastruktur um Welten besser ist. In der Hoffnung, dass sich meine Zweifel zerschlagen, kann das Postulat abgeschrieben werden.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): 2010 setzte der Kantonsrat mit dem Beschluss des Velo-Förderprogramms 2 ein deutliches Zeichen. Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll wachsen. Das war aber bis 2019, als das Postulat eingereicht wurde, nicht der Fall. Das Ziel, den Veloanteil am Gesamtverkehr zu erhöhen, wurde bis dahin verfehlt. Seither wächst dieser Anteil zum Glück langsam.

Bezüglich der Datengrundlage macht der Kanton tatsächlich einen guten Job. Es kommen immer mehr Zählstellen hinzu. Auch am Velo-Förderprogramm 2, das vielmehr auf Infrastruktur setzt als sein Vorgänger, möchten wir nichts aussetzen. Mit dem Velonetzplan sind nun auch die planerischen Grundlagen vorhanden, und die Überarbeitung der dringend nötigen Standards wurde durchgeführt. Aber, und dieses «Aber» ist eben die Knacknuss: Bei der Behebung der vielen Schwachstellen und beim Bau von neuen Velo-Infrastrukturen muss noch ein Zacken zugelegt werden. Für die Schwachstellenbehebung und den Netzausbau bleiben gemäss Bundesgesetz nur 20 Jahre; diese kommen schneller, als gedacht. Wir müssen einen Velogang höher schalten, damit die Veloschnellrouten und die Behebung der Schwachstellen nicht tröpfchenweise, sondern gleich kilometerweise geplant und umgesetzt werden. Dies ist auch eine Voraussetzung, damit der Modalsplit auch wirklich stattfinden kann. Und ja, verbindliche Ziele mit Veloverkehrsanteile in Prozenten sind wichtig. Der Kanton Zürich wäre auch für mehr als 8 Prozent sehr geeignet, vor allem auch in der Agglomeration müssen gute Bedingungen geschaffen werden. Es braucht also gute Veloinfrastrukturen, wie beispielsweise eine fertige Veloschnellroute

«Limmattal» und weitere gute Alltagsrouten. Wir sind mit der Abschreibung einverstanden.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Das Velo 2023 ist nicht mehr das Velo aus dem Jahr 2000. Die technische Weiterentwicklung ist rasant. Das hat – zusammen mit der wachsenden Verkehrsnachfrage – Folgen für die Veloinfrastruktur. Velos sind platzsparend, sie sind gesund, sie sind ökologisch. Deshalb ist es ein in vielen Situationen zweckmässiges Verkehrsmittel. Auch wenn das Velo nie ein vollständiger Ersatz für den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) sein wird, können wir alle froh sein, wenn das Verkehrswachstum überproportional im Velobereich stattfindet. Lange Jahre wurde das Velo als Randerscheinung im wahrsten Sinne des Wortes gehandhabt. Als ich jung war – das ist schon länger her – durfte man am Rand fahren, ohne Markierung, da war nichts. Der Rand der Strasse war mehr oder weniger der Veloweg. Für die FDP ist es richtig, dass die Veloinfrastruktur unter diesen Voraussetzungen verbessert wird. Velo-Förderprogramme sind hier ein Instrument. Genauso wichtig ist es uns aber, dass die Veloinfrastruktur bei Verkehrsvorlagen immer auch mitgedacht wird, beispielsweise über den Velonetzplan, über Velostandards, aber auch darüber hinaus. So soll letztlich auch mehr Sicherheit für Velofahrende geschaffen werden. Die FDP ist der Ansicht, dass der Regierungsrat die Zeichen der Zeit erkannt hat und teils zusammen mit dem Kantonsrat geeignete planerische Grundlagen geschaffen hat. Wir sind uns bewusst – dies an die Adresse der Grünen –, dass das Gras nicht schneller wächst, wenn man daran zieht. Aber man kann es düngen und dann ein wenig Geduld haben. Vielen Dank.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet. Das Postulat ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Sharing Economy – lösen statt verbieten

Antrag des Regierungsrates vom 8. Juni 2022 zum Postulat KR-Nr. 25/2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 7. Februar 2023

Vorlage 5689

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Wir haben Kurzdebatte beschlossen. Mario Senn tritt für dieses Geschäft in den Ausstand.

Marcel Suter (SVP, Thalwil), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die WAK beantragt Ihnen einstimmig, das Postulat «Sharing Economy – lösen statt verbieten» abzuschreiben.

Mit dem Postulat wurde der Regierungsrat gebeten, konkrete Lösungswege aufzuzeigen, wie Geschäftsmodelle der Plattform-Ökonomie, beispielsweise der Fahrdienst Uber, mit den Versicherungs- und Sozialwerken in Einklang gebracht werden können. Auch wenn die Plattform-Ökonomie bislang ein Randphänomen darstellt, anerkennt die Kommission, dass die Plattformarbeit als Teil der neuen digitalen Arbeitswelt für den Wirtschaftsstandort Zürich Entwicklungsraum bieten muss. Gleichzeitig muss jedoch auch das Sozialversicherungsrecht im Zuständigkeitsbereich des Bundes ausreichend gewährleistet werden. Namens der WAK beantrage ich Ihnen, der Abschreibung zuzustimmen.

Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon): Ziel dieses Postulates der GLP ist es, Lösungswege für die Sharing Economy zu finden. Ja, die Gesetzeskompetenz für Versicherungs- und Sozialwerke liegt auf Bundesebene. Doch wer soll die Plattformarbeit als Teil der neuen digitalen Arbeitswelt vorantreiben, wenn nicht der Wirtschaftsstandort Zürich?

Immer mehr Menschen nutzen Onlineplattformen oder bieten ihre Produkte oder Dienstleistungen darüber an. Dies führt zu einer effizienteren Allokation von Gütern, zu einem grösseren Angebot, geringeren Preisen und häufig einer besseren Qualität. Zu den Profiteuren der Sharing Economy gehören aber auch Privatanbieter, die ohne grosse Kosten und Risiken ihre Güter und Fähigkeiten anbieten können.

Die Ängste der traditionellen Anbieter sind verständlich. In einigen Punkten sollten historisch gewachsene und nicht mehr zeitgemässe Regulierungen abgeschafft werden, wie beispielsweise die klassische Ortskundeprüfung bei Taxis. Kaum ein Fahrgast erwartet, dass eine Fahrerin oder ein Fahrer die Adresse des Konsulates von Madagaskar auswendig kennt.

Während die Wiege des Schweizer Car-Sharings im ländlichen Nidwalden liegt und mit einem geteilten roten Opel Kadett begann, entwickelt sich die Sharing Economy vor allem in den Städten rasant. Wie eine Studie der Hochschule Luzern kürzlich festgestellt hat, gibt es dennoch keinen Stadt-Land-Graben. Bei der Nutzungsbereitschaft und insbesondere auch der Sharing Readiness, also der generellen Bereitschaft zu teilen statt zu besitzen, da zeigt sich die Landbevölkerung genauso offen wie die Stadtbevölkerung. Die Behörden schaffen und beeinflussen die Rahmenbedingungen, unter denen Sharing stattfindet oder nicht. Gemäss derselben Studie haben bloss 18 Prozent der Städte und Gemeinden überhaupt eine Sharing-Strategie. Unsere Räume werden durch Sharing lebenswerter. Teilen erlaubt uns, bei geringerem Ressourcen-Verbrauch eine gleichbleibende Lebensqualität zu erreichen. Richtig angewandt, kann Sharing zu ökologischer, ökonomischer und sozialer Nachhaltigkeit beitragen.

Wir Grünliberalen setzen uns für eine rundum nachhaltige Sharing Economy ein, welche die Wirtschaftsfreiheit und Selbstverantwortung mitberücksichtigt und sozialverträglich ist. Dieses Anliegen verfolgen wir weiter – auch in Bern. Dankeschön.

Patrick Walder (SVP, Dübendorf): Die SVP/EDU-Fraktion unterstützt die Abschreibung des Postulats. Wie der Regierungsrat erläutert, handelt es sich beim Thema nicht nur um eine kantonale, sondern vor allem auch um eidgenössische Herausforderung, eine Herausforderung, welche zwingend gelöst werden muss, da das Geschäftsmodell der Plattform-Ökonomie – wie zum Beispiel Fahr- oder Reinigungsdienste – mit der Fortschreitung der digitalen Möglichkeiten eher zu- als abnehmen wird.

Wichtig aus kantonaler Sicht erscheint uns folgende Feststellung in der Postulatsantwort, Zitat: «Die Plattformbetreibenden äussern denn auch insbesondere den Wunsch, dass die bürokratischen Hürden im Bereich der Sozialversicherungen möglichst gering sein sollen. Die Ausgleichskassen und insbesondere die SVA (*Sozialversicherungsanstalt*) Zürich als grösste kantonale Ausgleichskasse der Schweiz sind sehr daran interessiert, bürokratische Hürden möglichst gering zu halten und die Aufwände und Abläufe für die Betroffenen zu vereinfachen. Dazu gehört auch in erster Instanz schnelle und klare Entscheidungen, um möglichst rasch Rechtssicherheit zu schaffen. In diesem Zusammenhang erscheint es sinnvoll, ein digitales Instrument zur Klärung des Statusent Scheides zu erstellen, welche das Statusverfahren vereinfacht und trans-

parenter gestaltet. In dem ist die Vorhersehbarkeit der Entscheide erhöht.» Dem Ruf nach weniger Bürokratie und einfacheren und rechtssicheren Abläufen schliessen wir uns an. In diesem Sinne werden wir für die Abschreibung stimmen. Besten Dank.

Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich): Wir Grünen befürworten die Abschreibung des Postulats. In der Plattform-Wirtschaft und bei den neuen Geschäftsmodellen ist der Status der Beschäftigten nicht immer klar und ihre soziale Absicherung nicht immer gewährleistet. Das zeigt der Bericht «Digitalisierung – Prüfung einer Flexibilisierung des Sozialversicherungsrechts», den der Bundesrat an seiner Sitzung vom 27. Oktober 2021 verabschiedet hat.

Plattformarbeit wird häufig in Teilzeitarbeit und als Nebenerwerb ausgeübt. Sie bietet für gewisse Personen – zum Beispiel Rentnerinnen und Rentnern – einen willkommenen Zusatzerwerb. Der Bericht verweist jedoch auf Personengruppen, die ein hohes Prekarisierungsrisiko aufweisen, insbesondere Personen, die die Eintrittsschwelle in die zweite Säule nicht erreichen und sich keine ausreichende Vorsorge aufbauen können.

Die Arbeit auf Plattformen ist in der Regel formal selbstständige Arbeit, bei der die Risiken auf die Arbeitnehmenden verlagert werden und die zudem oft noch schlecht bezahlt ist. Der Bundesrat kommt aber zum Schluss, dass das schweizerische Sozialversicherungssystem genügend flexibel und ein gutes Anpassungspotenzial für neue Arbeitsformen aufweise. So sei momentan kein Handlungsbedarf vorhanden. Wenn sich also in der Schweiz für Plattformarbeitende in nächster Zeit etwas ändert, so ist das also eher der Wirkung des Urteils des Bundesgerichtes als der Politik geschuldet. Allerdings erscheint es unwahrscheinlich, dass allen, die über Plattformen arbeiten, der Arbeitnehmerstatus zugerechnet werden kann. Viele werden formal selbstständig bleiben und wollen das zum Teil auch selber. Als Selbstständige sind sie jedoch selbst für ihre soziale Absicherung verantwortlich. Nur bietet Plattformarbeit häufig kein Einkommen, das die Möglichkeit dieser Absicherung gewährleistet. Entscheidend sind deshalb Lösungen, die die soziale Absicherung von Selbstständigen verbessern. Das hat übrigens auch die Corona-Krise (*Corona-Pandemie*) gezeigt. Wir schreiben ab.

Harry Robert Brandenberger (SP, Gossau): Die Plattform-Ökonomie ist ein nicht mehr ganz neues Phänomen, die wichtige Fragen offenlässt, welche durch dieses Postulat behandelt wurden – der Präsident der WAK und meine Vorrednerinnen haben das bereits geschildert.

Der Stein des Anstosses dieses Postulates ist – wenn auch in allgemeiner Form formuliert – der Fahrdienstleister Uber. Die Firma hat es geschafft, sich in kurzer Zeit als Mobilitätsalternative zu etablieren und sich den Ärger bei Taxifahrerinnen, Gewerkschaften und Sozialversicherungsanstalten einzuhandeln. Uber steht für eine rücksichtslose Profitmaximierung angelsächsischer Ausprägung auf Kosten der Fahrerinnen und Fahrer. Gerichte haben Uber immer wieder zu Nachzahlungen von Sozialversicherungsbeiträgen und Änderungen ihres Businessmodells gezwungen. So wurde im März dieses Jahres ein Urteil vom Bundesgericht gefällt, dass Uber für das Jahr 2014 Sozialversicherungsbeiträge nachzahlen muss.

Die SP wird genau hinschauen, wie sich Uber in den folgenden Jahren positioniert und ihre Fahrer nicht als Pseudo-Selbständige ausbeuten kann. Da diese Thematik nicht durch das Postulat abgedeckt wurde, können wir es guten Gewissens abschreiben.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet. Das Postulat ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Strassengelder für Strassen (Fonds im Eigenkapital)

Antrag des Regierungsrates vom 14. Dezember 2022 zum Postulat KR-Nr. 346/2016 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 14. März 2023

Vorlage 5633b

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt dem Kantonsrat einstimmig, das Postulat betreffend Strassengelder für Strassen nach Vorliegen des Ergänzungsberichts als erledigt abzuschreiben.

Mit dem Postulat wurde die Regierung aufgefordert aufzuzeigen, wie die Mittel des Strassenfonds zweckgebunden und bedarfsgerecht verwendet werden können. Der Fonds sollte zudem – gleich wie der Fonds für den öffentlichen Verkehr – nicht mehr erfolgswirksam auf die Staatsrechnung sein. Aufgrund des finanztechnisch komplexen Themas

verlangte der Rat am 10. Januar 2022 einen Ergänzungsbericht. Dieser zeigt die Auswirkungen auf den Staatshaushalt bei Führung des Strassenfonds analog zum Verkehrsfonds und bietet auch finanztechnische Lösungsvorschläge bezüglich Erreichung des mittelfristigen Ausgleichs bei einem etwaigen Systemwechsel. Ebenso werden darin die Auswirkungen der Weiterentwicklung neuer Technologien wie etwa der E-Mobilität auf die Finanzierung des Strassenfonds thematisiert. Damit ist der Bericht befriedigend und das Postulat kann abgeschrieben werden.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Die SP hat dieses Postulat ursprünglich abgelehnt. Der Grund für die Ablehnung war im Wesentlichen der, dass der Wechsel vom Eigenkapital ins Fremdkapital eine massive Auswirkung auf den mittelfristigen Ausgleich gehabt hätte. Dies wurde einfach – gelinde gesagt – ausgeblendet. Mit dem Ergänzungsbericht wird aber nun aufgezeigt, wie man dies sauber machen kann und welches die finanztechnischen Auswirkungen sind, das heisst, genau der Punkt, den wir am ursprünglichen Postulat kritisiert haben, wird implizit beantwortet. Das heisst, man wüsste jetzt, wie man es machen würde. Es wurde eine Lösung aufgezeigt, wie das innerhalb des Eigenkapitals gehen könnte, und wegen der PI Brunner (*KR-Nr. 321/2013*) wären die Auswirkungen auf den mittelfristigen Ausgleich auch nicht mehr so gross wie in der Vergangenheit.

Wir sind allerdings der Meinung, wenn das jetzt jemand unbedingt haben möchte, dann müsste dieser auch einen entsprechenden Vorstoss machen, denn sonderlich dringlich ist diese Umschichtung nicht. Da muss sich jemand finden lassen, der das will. Wir werden die entsprechende Motion sicher nicht einreichen.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Wir haben es hier mit einem sehr finanztechnischen Thema zu tun. Die Postulanten störten sich daran, dass die Einlagen und die Entnahmen beim Strassenfonds in den mittelfristigen Ausgleich fliessen und diejenigen des Verkehrsfonds nicht. Wichtig dabei ist, dass beide Fonds im Eigenkapital sind. Aber der Verkehrsfonds bildet eine Ausnahme und ist nicht im mittelfristigen Ausgleich abgebildet. Mit dem Ergänzungsbericht wurde eine Auslegungsordnung gesetzlicher Anpassungen gefordert, um den Strassenfonds ohne Auswirkungen ins Fremdkapital zu überführen. Dabei ist der Strassenfonds im Eigenkapital eigentlich richtig geführt. Der Regierungsrat schlägt deshalb eine Änderung des CRG (*Gesetz über Controlling und Rechnungslegung*) vor. Es sollen gerade alle Fonds neu nicht

mehr in den mittelfristigen Ausgleich fliessen; Ausnahmen wie die des Verkehrsfonds bräuchte es dann keine mehr. Um die dadurch entstehenden Verschlechterung des Ausgleichs zu kompensieren, schlägt der Regierungsrat vor, die LSVÄ (*leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*) zur Hälfte in den allgemeinen Staatshaushalt und zur Hälfte in den Strassenfonds fliessen zu lassen. Da stellt sich die Frage, inwiefern dass mit Artikel 85 der Bundesverfassung zur zweckgebundenen Verwendung der LSVÄ vereinbar ist. Denkbar wäre eine Deckung der externen Gesundheits- und Umweltkosten des Strassenverkehrs, wie sie im nächsten Traktandum behandelt werden.

Nun sind die Auswirkungen einer CRG-Änderung auf gerademal ein-einhalb Seiten abgehandelt – für eine Änderung, die sieben Fonds betrifft, eine etwas gar dürftige Übersicht. Vor einer allfälligen Gesetzesänderung wäre da bestimmt noch sehr, sehr viel Vertiefungsarbeit notwendig. Wir schreiben das Postulat ab.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Heute bringt der Strassenfonds positive Beiträge zum Jahresergebnis des Kantons, obwohl die Gelder zweckgebunden sind. Der frei verfügbare finanzielle Handlungsspielraum wird dadurch überschätzt. Aus unserer Sicht ist zu unterstützen, dass der Strassenfonds nicht mehr im mittelfristigen Ausgleich erfasst wird. Es sind noch weitere kleine Fonds vorhanden, welche gleichbehandelt werden müssten, einzig der Verkehrsfonds bildet heute in der Rechnungslegung eine Ausnahme. Geplant ist zudem eine Änderung der Verkehrsabgaben in Bezug auf die Elektromobilität. Die Befreiung von Verkehrsabgaben soll ab 2025 angepasst werden. Die gleiche Stossrichtung ist im Beschluss des Strategie- und Handlungsprogramms «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich» des Amtes für Mobilität geplant. Der Strassenfonds wird durch kürzlich gefällte Entscheide – PI Brunner 70 Millionen Franken pro Jahr an die Gemeinden und die Fördermassnahmen der Ladestationen 50 Millionen Franken – in vier Jahren zusätzlich belastet. Die Regierung ist bereit, allfällige Änderungen aufzugleisen. Der Ergänzungsbericht hat wichtige Informationen geliefert. Die SVP schreibt das Postulat ab.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Ich begrüsse auf der Tribüne eine Klasse der ZAG (*Zentrum für Ausbildung im Gesundheitswesen*), zukünftige Fachpersonen Gesundheit. Schön, dass ihr einen Blick in unseren Rat werft.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Es war ursprünglich ein FDP-Postulat. Wir sind jetzt aber mit der Abschreibung ebenfalls einverstanden. Insbesondere der Ergänzungsbericht hat gezeigt, wie wichtig und komplex das Thema ist. Der Ergänzungsbericht ist sehr ausführlich. Wir werden ihn auch prüfen und schauen, ob wir Änderungen machen können – mit oder ohne SP. Wir werden das seriös prüfen. Besten Dank.

Yvonne Bürgin (Die Mitte, Rüti): Auch ich bedanke mich sehr herzlich für den aufschlussreichen Ergänzungsbericht. Ich war Mitunterzeichnerin des Vorstosses. Ich bin aber noch die einzig Verbliebene; Christian Schucan und Christian Lucek sind nicht mehr im Rat. Der Ergänzungsbericht ist wirklich sehr aufschlussreich. Er hat auch gezeigt, dass es sich dabei um ein – wie wir gehört haben – finanztechnisch sehr komplexes Thema handelt. Strassenfonds und Verkehrsfonds werden ja unterschiedlich gehandhabt. Als wir das eingereicht haben, waren die Beträge noch viel höher. Wir sehen jetzt aber, wenn ich die Zahlen vergleiche, dass es so viel dann auch nicht ausmacht. Wir werden aber sicher auch prüfen – wie Sonja Rueff-Frenkel gesagt hat –, was Sinn macht. Man müsste dann wirklich alle Fonds berücksichtigen, sodass es eben keinen Einfluss auf den mittelfristigen Ausgleich hat. Es sind aber auch viele neue Fragen aufgetaucht. Die PI Brunner ist in der Zwischenzeit umgesetzt worden; wir haben die gesamte Thematik des Einbezugs der Mobilitätstechnologien. Das werden wir sicher alles anschauen. Aber, es ist ein wirklich spannender Bericht. Wir werden das weiterhin prüfen. Ich bedanke mich herzlich. Wir sind selbstverständlich mit der Abschreibung einverstanden.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet. Das Postulat ist abgeschlossen.

Das Geschäft erledigt.

6. Internalisierung externer Kosten Strassenverkehr

Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 14. März 2023 zur parlamentarischen Initiative Thomas Wirth
KR-Nr. 340b/2012

Marcel Suter (SVP, Thalwil), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Wir könnten über die Leiden der PI Wirth in allen Schattierungen sprechen. Es wäre wohl eher eine Tragödie als eine Komödie; eine PI, die von einer Kommission zur nächsten gereicht wurde. Ich verschone Sie mit den einzelnen Etappen. Zehn Minuten würden dafür nicht ausreichen. Aber, wenn wir Ihnen als WAK beantragen müssen, das Gesetz in der Schlussabstimmung abzulehnen, zeigt dies, wie verfahren die Situation ist. An dieser Stelle sei auch festgehalten, dass die diversen Stellen innerhalb der Verwaltung nicht immer alle umgehend hilfreich waren, die Entscheidungsfindung zu vereinfachen. Ich danke meinem Vorgänger, dem WAK-Präsident Beat Bloch, dass er sich stark dafür eingesetzt hat, eine pragmatische Lösung zu finden – zusammen mit den Vertretern der Volkswirtschaftsdirektion – für die Behandlung dieses Geschäftes in der WAK.

Die Initiative will die externen Kosten im Strassenverkehr auf die Verursacherinnen und Verursacher übertragen. Was sind die externen Kosten? Externe Kosten werden durch die Mobilität verursacht, sind aber im Preis für die Mobilität nicht enthalten. Es sind Folgekosten wie beispielsweise Gesundheitskosten, Kosten an Gebäuden oder Kosten, die durch Waldschäden oder Schäden am Klima entstehen. Diese Kosten können nur geschätzt werden. Aufgrund einer Studie des Bundes, welche die Volkswirtschaftsdirektion auf den Kanton Zürich umrechnete, belaufen sich die Kosten auf 1,218 Milliarden Franken pro Jahr. Würde man diese Kosten auf die Personenwagen im Kanton Zürich umwälzen, würden sich die Verkehrsabgaben pro Fahrzeug von 400 auf 2000 Franken verfünffachen. Da die Umsetzung sozialverträglich sein müsste und auf die regionalen Unterschiede Rücksicht genommen werden müsste, wäre das einzige Mittel das Mobility Pricing. Ein solches einzuführen, liegt jedoch in der Kompetenz des Bundes.

Wir sind in der zweiten Lesung der PI Wirth und mussten feststellen, dass das ursprünglich verfasste Gesetz sprachlich verschiedene Unklarheiten aufweist und nicht umgesetzt werden kann. Die Kommission beantragt Ihnen deshalb mit elf zu vier Stimmen, die PI in der Schlussabstimmung abzulehnen. Das Verfahren und die geänderte PI kann nicht ohne Verletzung der bundesstaatlichen Kompetenzordnung umgesetzt werden, und wir können es uns nicht nochmals leisten, eine Revision zu beschliessen, die vom Bundesgericht kassiert werden könnte.

So deutlich aber diese Mehrheit ist, so segmentiert sind die Meinungen darin. Einerseits wird die PI abgelehnt, weil sie zu einer massiven, volkswirtschaftlich gefährlichen Verteuerung des Individualverkehrs

führt, das Gewerbe schwächt und einen bürokratischen Aufwand auslöst. Weitere Stimmen sind nicht grundsätzlich gegen das Anliegen, sondern gegen eine kantonale Umsetzung. Sie wollen das Anliegen auf Bundesebene ansiedeln, um klare Zuständigkeiten zu schaffen. Eine Minderheit von GLP, Grünen und CSP beantragt eine nochmalige Rückweisung an die WAK und eine bundeskonforme Ausarbeitung, indem Anreize geschaffen werden, auf klimaverträgliche Mobilität umzusteigen.

Die PI mag ein wichtiges und diskutierbares Anliegen aufwerfen. Die WAK beantragt Ihnen aber dezidiert, die PI in der Schlussabstimmung abzulehnen, weil sie nicht das richtige Gefäss ist, um dieses Anliegen einfach und klar umzusetzen. Anders zu entscheiden würde bedeuten, die PI so lange durch den parlamentarischen Prozess zu schleppen, bis sie nicht mehr lebt. Namens der WAK beantrage ich Ihnen, der Abschreibung zuzustimmen.

Paul Mayer (SVP, Marthalen): Dieses Geschäft wird schon seit 2012 behandelt und verhandelt. Dies zeigt schon, dass vieles nicht stimmen kann und sich alle schwer damit tun.

Der MIV (*motorisierter Individualverkehr*) hat nicht nur Nachteile; viele gehen oder müssen damit zur Arbeit. Viele müssen damit unterwegs sein, damit sie diverse Dienstleistungen für die Bevölkerung, für unseren Kanton erbringen können. Die Initianten bewegen sich auf der falschen Flughöhe – bei allem Respekt für ihr Anliegen. Ich kann nicht glauben, dass Sie den Kanton Zürich schlechter stellen wollen. Dazu ein Beispiel von meinem Metallbaubetrieb: Wir haben zwölf Fahrzeuge, die zirka 20'000 Kilometer im Jahr fahren. Gemäss den Berechnungen des Amtes für Mobilität würde ein Kilometer zusätzlich 16 Rappen kosten. Rechnen Sie selber: Zwölf mal 20'000 mal 16 Rappen ergibt 40'000 Franken Mehrkosten alleine für meinen KMU-Betrieb. Schlatt im Thurgau ist fünf Kilometer von meinem Wohnort entfernt, nach Schaffhausen sind es keine zehn Kilometer. Mit dieser kantonalen Verteuerung würden Sie im Kanton Zürich ansässige Unternehmer stark benachteiligen. Wir wären nicht mehr konkurrenzfähig. Auch werden uns Mittel entzogen, mit denen wir unsere Fahrzeugflotte auf den neuesten Stand bringen müssen.

Bei der Behandlung dieses Geschäfts wurde ganz vergessen, was der MIV dem Kanton bringt. Im Jahr 2018 setzte die Automobilbranche in der Schweiz rund 95 Milliarden Franken um. Einen grossen Posten stellen der Automobilhandel mit einem Umsatzvolumen von 15,6 Milliarden Franken, das Garagengewerbe mit 18 Milliarden Franken, das

Transportgewerbe ebenfalls mit 18 Milliarden Franken, der Treibstoffhandel mit 11,5 Milliarden Franken und die Zulieferfirmen für die Automobilindustrie mit 9 Milliarden Franken. Das Auto ist aber nicht nur ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Schweiz und den Kanton Zürich, sondern auch eine bedeutende Finanzquelle für Bund, Kantone und Gemeinden. Dabei liegt der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad des privaten Personenverkehrs nach Berechnungen des Bundesamtes für Statistik bei über 100 Prozent.

Ich komme zum Fazit: Die SVP/EDU-Fraktion lehnt eine Benachteiligung des Kantons Zürich gegenüber anderen Kantonen entschieden ab. Es wurden nur die negativen Seiten angeschaut. Was wir hier im Kanton davon haben, wie wir alle hier vom MIV profitieren, wurde nicht berechnet und erwähnt. Auch werden ländliche Gebiete benachteiligt, weil diese nicht – wie in den Stadtgebieten – Trame und Busse in nächster Nähe haben. Ein grosser Teil der Landbevölkerung ist auf das Auto angewiesen. Wir lehnen die PI ab.

Harry Robert Brandenberger (SP, Gossau): Dies ist wohl ein einmaliger Vorgang, dass nach einer ersten Lesung mehr als vier Jahre vergehen, bis man wieder im Rat darüber debattiert. Der WAK-Präsident hat es bereits relativ milde formuliert: Es ist wirklich keine Sternstunde dieses Rates. Wir haben ein unendliches Pingpong erlebt. Die PI ging durch zwei Kommissionen. Heute sind wir wieder bei dieser Internalisierung der externen Kosten.

Ich möchte mein Votum von zwei Seiten her beleuchten: Erstens, was ist der Weg? Zweitens, was ist das Ziel? Ich beginne mit dem Ziel. Grundsätzlich hat die PI ein hehres Ziel, das die SP unterstützt, eine Kostenwahrheit zu erzeugen. Das sieht nicht nur die SP so, das sehen natürlich auch die Parteien so, die das «L», das Liberale, in ihrem Namen tragen. Diese parlamentarische Initiative stammt aus der Feder der GLP. Die FDP schreibt in ihrem Strategiepapier von «Vision Schweiz 2050», ich zitiere: «Internalisierung externer Effekte, Investitionsentscheidungen unter Abwägung von verursachten externen Kosten tätigen.» Hier haben wir grundsätzlich also mal einen relativ breiten Konsens, nämlich, dass eine Kostenwahrheit erreicht werden soll. Wie gesagt, die SP unterstützt dieses Prinzip, dies gilt besonders für den Verkehr. Beim ÖV haben wir eine Kostendeckung von etwa 60 Prozent. Dementsprechend werden etwa 40 Prozent durch die öffentliche Hand alimentiert. Beim MIV ist das anders. Dort haben wir, wie gesagt, einen sehr grossen Anteil von externen Kosten, die so jetzt nicht im Fahrpreis enthalten sind. Wir sehen, dass der MIV seit vielen Jahren gleich hoch

ist; der geht nicht zurück. Auch die klimaschädlichen Gase sind auf hohem Niveau. Wir können diese fast nicht reduzieren; wir bringen sie kaum runter.

Nun, die parlamentarische Initiative wurde geändert. Es gab einen neuen Vorstoss, der es ermöglichen sollte, über das Verkehrsabgabengesetz diese Kostenwahrheit zu erbringen. Hier muss ich in gewissen Punkten meinem Vorredner Paul Mayer recht geben: Die kantonale Ebene ist hier nicht richtig. Wir von der SP versuchen, das auf der nationalen Ebene zu lösen, sei das mit einem Mobility Pricing, wie wir das schon lange fordern, oder dann ein ganz spezifisches Road Pricing, das sich zum Beispiel in Agglomerationen und Städten relativ einfach umsetzen liesse.

Welche weiteren Konsequenzen hätte der Vorschlag von Thomas Wirth noch? Jedes Privatauto müsste irgendeinen Fahrtenschreiber haben. Das gäbe wieder unendliche Diskussionen über Datenschutz, über Aufzeichnungen, wo wer wann wie durchgefahren ist et cetera. Wir sehen das als nicht praktikable Möglichkeit.

In der Fraktion sind wir ein wenig gespalten: Gewisse gewichten das Ziel höher, andere gewichten den Weg höher. In diesem Sinne sind wir zwar gespalten, aber eine Mehrheit lehnt diese parlamentarische Initiative ab. Besten Dank.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Ich nehme es vorweg: Wir lehnen das geänderte Verkehrsabgabengesetz zur Internalisierung der externen Kosten im Strassenverkehr ab und werden es auch nicht zur erneuten Beratung an die WAK zurückweisen.

Es gibt bei der Mobilität nebst internen auch externe Kosten sowohl beim Strassenverkehr wie auch bei allen anderen Mobilitätsformen. Genauso gibt es aber auch den externen Nutzen. Kostenwahrheit begrüssen wir natürlich, aber es müssen auch alle Faktoren berücksichtigt werden. Die Ermittlung der Daten des Nutzens und der Kosten liegt beim Bund, präziser beim ARE (*Bundesamt für Raumentwicklung*). Dieses trägt mit Akribie jegliche Kosten zusammen, weigert sich aber beharrlich, beim Nutzen genauso präzise vorzugehen und lässt den wirtschaftlichen Nutzen der Mobilität komplett ausser Acht. Für ein Preisschild zur Mobilität wäre dies aber ebenso wichtig.

Die vorliegende PI ist aber auch aus anderen Gründen abzulehnen. Eine umfassende Umfinanzierung der Verkehrsabgaben müsste auf Bundesebene geschehen. Diese auf Kantonsebene einzuführen, führt zu Wettbewerbsverzerrungen und Ungerechtigkeiten zu Ungunsten des Kantons Zürich, des Gewerbes und der Bevölkerung. Dabei dürfte auch ein

enormer Verwaltungsaufwand entstehen. Auch ist nicht klar, wie sozialverträglich eine solche Lösung ausgestaltet werden könnte. Ebenso ist die Lenkungswirkung – und darauf stützt sich die PI ab – sehr gering. Das alles können wir nicht unterstützen.

Gleichzeitig will die PI einseitig die Finanzierung nur beim Strassenverkehr neu regeln und lässt die ungedeckten Kosten beim ÖV ausser Acht. Eine faire neue Finanzierung der Mobilität müsste aber alle Mobilitätsträger neu regeln, zum Beispiel mit einem umfassenden Mobility Pricing. Für uns ist klar: Dies ist nur auf Bundesebene realisierbar, auch müssen die Herausforderungen der Sozialverträglichkeit sowie die zusätzlichen Belastungen berücksichtigt werden. Dabei wären sowohl Kosten wie Nutzen zu berücksichtigen, natürlich für alle Verkehrsträger. Für den Kanton Zürich sehen wir dies nicht und lehnen die PI entsprechend ab.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): «Was länger währt, wird endlich gut», sagt man gemeinhin. In diesem Fall trifft das nicht zu. Diese PI habe ich vor mehr als zehn Jahren eingereicht. Seither hat sich das Parlament vor allem in Arbeitsverweigerung geübt, Unterbrechungen kurzer Phasen der Diskussion in Kommissionen, bevor sie dann – wie eine heisse Kartoffel – weitergereicht wurde. Auch jetzt liegt wieder ein Antrag vor, der auch nicht behandelt werden will, weil man irgendwie sagt, ja, wir wollen den gar nicht behandeln, aus irgendwelchen Gründen. Die Vorredner haben es teilweise schon gesagt. Ich werde darauf noch eingehen. Also man will diese PI gar nicht behandeln.

Was wollen diese Ideen jetzt und der Antrag, der vorliegt? Es geht hier ganz klar um eine liberale Umweltpolitik. Die Internalisierung der externen Kosten ist ein ganz zentrales Anliegen und eigentlich das wichtigste Instrument. Es gehört seit den Neunzigerjahren zur politischen Diskussion. Die FDP, die sich als selbsternannte Liberale fühlt, die spricht dieses Thema seit den Neunzigerjahren in den Sonntagsreden immer wieder an: «Ja, wir brauchen die Internalisierung der externen Kosten; das ist liberale Umweltpolitik.» Dies kommt immer auch dann zum Tragen, wenn es um ein Verbot geht, um sagen zu können, ein Verbot sei falsch. Wir brauchen Kostenwahrheit. Das ist das liberale Instrument. Wenn man aber jetzt in einem Vorstoss Kostenwahrheit fordert, dann ist die FDP auch dagegen. Dann sagt sie, ja, es passt irgendwie nicht oder es ist zu teuer oder es verschiebt etwas. Im Endeffekt, wenn man diesen Vorstoss ablehnt, dann sagt man einfach Ja dazu, dass man die Privilegien der Umweltzerstörer schützen möchte. Man könnte auch sagen, das ist «Nach-mir-die-Sintflut-Liberalismus».

Dass wir dieses Thema gerade an einem Tag diskutieren, in dem wegen Hochwasser Gebiete in der Schweiz evakuiert werden müssen, ist vielleicht dem Zufall geschuldet. Der Verkehr verursacht externe Kosten im Bereich des Klimaschutzes, er trägt zur Klimakrise bei, er bringt hohe Gesundheitskosten mit sich, die nicht gedeckt sind, beispielsweise ungedeckte Unfallkosten oder die durch Lärm und Luftschadstoffe verursachten Kosten. Der Wald wird geschädigt. In der Landwirtschaft haben wir Wertausfälle und einen enormen Flächenverbrauch von Kulturland. Wir zerstören Habitate, zerschneiden Lebensräume. Das reduziert die Biodiversität. Jetzt wird gesagt, man muss all diesen Kosten den Nutzen entgegenstellen. Ja, das ist klar, der MIV hat einen Nutzen. Hätte er keinen Nutzen, würde niemand Auto fahren. Dieser Nutzen ist aber privat. Wenn dann diese Firmen, die davon profitieren, Steuern bezahlen, ist das nur gut und recht – gilt genau gleich, wenn man mit dem Zug unterwegs ist.

Wir sprechen in dem Sinn über Subventionen. Es gibt drei verschiedene Kategorien von Subventionen: Es gibt die sogenannten On-Budget-Subventionen. Das ist dann der Fall, wenn der Staat für einen Zweck Geld gibt. Wir haben Off-Budget-Subventionen. Das ist dann der Fall, wenn der Staat auf Einnahmen verzichtet, die ihm von Gesetzes wegen zustehen. Und schliesslich gibt es die impliziten Subventionen. Die ersten beiden sind gesetzlich bestimmt. Die impliziten Subventionen entstehen einfach durch Unterlassung, beispielsweise durch Unterlassung einer liberalen Umweltpolitik. Wenn wir den ÖV anschauen – das wurde bereits erwähnt –, dann haben wir 400 bis 450 Millionen Franken explizite On-Budget-Subventionen, die wir dem ÖV, dem Kanton und den Gemeinden geben. Und wir haben implizite Subventionen beim MIV von 1,2 Milliarden Franken, also rund 2,5 Mal so viel. Diese Subventionen sollen aber nicht zurückbehalten werden, sondern an die Bevölkerung zurückfliessen. Es ist nicht so, dass dann die Betriebe auf ihren Geldern sitzenbleiben, sondern sie bekommen Geld zurück. Es ist auch nicht so, dass die Personen, die Privatpersonen, die unterwegs sind, auf diesen Kosten sitzenbleiben. Sie bekommen ihren Anteil auch wieder zurück. Das wären dann tatsächlich 16 Rappen pro Kilometer. Vielleicht würde sich der eine oder andere Bürger oder die eine oder andere Bürgerin überlegen und sich dazu bewegen lassen, wenn sie 16 Rappen pro Kilometer bezahlen müsste, in der Schweiz oder im Kanton Zürich einzukaufen und nicht mit dem Auto nach Deutschland zu fahren, um dort günstiger einzukaufen.

Als Argument wurden die sozialen Gründe angeführt, weshalb wir das nun nicht machen könnten. Es wurde gesagt, wir haben Arme, die werden davon ausgeschlossen, sie könnten es sich nicht mehr leisten; wir haben ländliche Gebiete, in denen der ÖV nicht verfügbar ist, oder wir haben Personen im Schichtbetrieb, die auf das Auto angewiesen sind. Dem möchte ich gar nicht widersprechen. Die Frage aber stellt sich: Brauchen wir 1,2 Milliarden Franken implizite Subventionen, die wir einfach willkürlich quer über den Kanton verteilen, wenn wir eigentlich gezielte Subventionen ausrichten könnten und dafür sorgen, dass die Leute, die es sich nicht leisten können, am Verkehr teilhaben können? Können wir mit diesem Geld nicht den ÖV ausbauen, damit es Alternativen gibt für jene, die nicht Auto fahren können? Oder können wir nicht auch die Arbeitgeber, die von einem Mehrschichtbetrieb profitieren, dazu verpflichten, dass sie sich an der Fahrt ihrer Mitarbeitenden beteiligen müssen?

Auch wurde angeführt, es dürfe nicht kantonale, sondern müsse national sein. Reiner Eichenberger (*Professor für Volkswirtschaftslehre*) hat gesagt, jede Lösung sei besser als keine Lösung. Und wir leben glücklicherweise in der Schweiz, in der Schweiz haben wir den Föderalismus und wir haben den Föderalismus als Labor. Was wir hier beschliessen könnten, wenn wir wollten und den Mut dazu hätten, ist ein Testlauf. Es ist unbestritten, dass wir Herausforderungen haben, die gelöst werden müssen bezüglich Erhebung, Datenschutz. Weiter gibt es aus sozialen Gründen Herausforderungen. Wo, wenn nicht im Kanton Zürich ist es sinnvoll, da, wo die Probleme nicht ganz so gross sind hinsichtlich der ländlichen Räume wie beispielsweise in Bern oder Graubünden, das zu testen? Es ist sinnvoll, im Kanton Zürich einen Testlauf durchzuführen, wo wir eine gute Verwaltung haben, wo wir eine gut aufgestellte Verwaltung haben, eine leistungsfähige Verwaltung und nicht mit so wenigen Leuten auskommen müssen wie beispielsweise der Kanton Appenzell. Also, haben Sie Mut, sagen Sie, wir brauchen in der Zukunft eine liberale Umweltpolitik. Stimmen Sie dem Minderheitsantrag zu und sorgen Sie dafür, dass wir hier endlich vorwärtskommen. Es ist Zeit dafür.

Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich): Dank der PI Wirth debattieren wir heute über die unsägliche Gewohnheit, dass rund 75 Kilogramm Mensch in zwei Tonnen Stahl preiswert umherfahren können – das trotz Klimakrise, Biodiversitätskrise und dauernder Verkehrsüberlastung. Ein Drittel des CO₂-Ausstosses in der Schweiz geht auf den Verkehr zurück. Seit 1990 sind die CO₂-Emissionen durch den Verkehr nicht

gesunken. Der technische Fortschritt und die effizienteren Motoren haben sich als Pseudo-Massnahmen erwiesen, denn gleichzeitig sind immer mehr und immer schwerere Autos unterwegs. Unsere Regierung setzt sich, wenn überhaupt, nur zögerlich für eine Verkehrswende ein. Viel lieber hindert sie die Stadt Zürich daran, die nötigen Schritte für eine tatsächliche Verkehrswende zu tun.

Nun zu den Kosten, die die Autofahrer und Autofahrerinnen verursachen und nicht selbst bezahlen. Der Verkehrslärm beeinträchtigt die Lebensqualität und die Gesundheit der Menschen; die Kosten fallen unter anderem in Form von Krankheiten und folglich von Gesundheitskosten an. Weiter verursachen Verkehrsunfälle beträchtliche Ausgaben. Hinzu kommen die Waldschäden, Ernteaufschläge, Bodenschäden, Schäden an Natur und Landschaft und Klimafolgeschäden. Insgesamt verursachen Autofahrer und Autofahrerinnen im Kanton Zürich externe Kosten, also Kosten, die die Allgemeinheit trägt, in Höhe von 1218 Millionen Franken pro Jahr. Die externen Kosten des Schienenverkehrs liegen bei rund 1,2 Milliarden Franken, jedoch in der gesamten Schweiz. Und der Fuss- und Veloverkehr generiert sogar einen externen Nutzen, weil er die Gesundheit fördert.

Die Internalisierung der Kosten würden die durchschnittlichen Abgaben pro Personenwagen um rund 1600 Franken im Jahr erhöhen. Heute wird im Schnitt 400 Franken pro Jahr bezahlt. Das kümmert niemanden. Wie wir alle wissen, hat diese Abgabe null lenkende Wirkung. Deshalb macht es eben Sinn, eine fahrleistungsabhängige Lenkungsabgabe zur Deckung externer Kosten einzuführen. Damit würden Anreize entstehen, auf unnötige Autofahrten zu verzichten.

Der Grossteil der Bevölkerung im Kanton Zürich lebt in der Stadt und in der Agglomeration; in der Regel also gut angebunden an den öffentlichen Verkehr. Tagtäglich Auto zu fahren, ist oft reine Gewohnheit. Im Schnitt misst eine Autofahrt etwas mehr als dreizehn Kilometer und zwei Drittel dieser Autofahrten sind höchstens zehn Kilometer lang, jede zweite Etappe misst gar weniger als sechs. Weitaus am meisten Autokilometer legen die Zürcherinnen und Zürcher jedoch während der Freizeit zurück. Für uns Grünen muss endlich ein Anreiz für eine klimaverträgliche Mobilität gesetzt werden, zusätzlich zur Verkehrsabgabe – im Sinne der Kostenwahrheit – auch eine fahrleistungsabhängige Lenkungsabgabe zur Deckung der vom Strassenverkehr verursachten Kosten zu erheben. Wenn wir die Überlastung der Infrastruktur, die Klima- und Biodiversitätskrise in den Griff kriegen wollen, braucht es

eine Verkehrswende. Hier muss der Kanton Zürich vorangehen. Deshalb stimmen wir Grünen zu, damit die geänderte PI in der WAK erneut beraten wird.

Donato Flavio Scognamiglio (EVP, Freienstein-Teufen): 75 Kilogramm mit zwei Tonnen; ich wäre froh, wenn ich nur 75 Kilo schwer wäre. Leider bin ich fast 90.

Ich provoziere nun etwas: Ich würde aufhören, immer Autos gegen den ÖV auszuspielen; das würde ich nicht machen. Weil, wenn ich in einem ländlichen Gebiet wohne – und ich wohne jetzt fast am Rhein, es gehört noch zum Kanton Zürich, es ist noch nicht Deutschland –, dann brauche ich einfach ein Auto bis zum nächsten ÖV. Da steige ich in den ÖV um und komme mit dem ÖV hierher. Andernfalls müsste ich hier fast übernachten, um rechtzeitig im Kantonsrat zu sein.

Dann möchte ich Sie auch darauf hinweisen, wenn Sie von 16 Rappen sprechen: Erinnern Sie sich, als die Benzinpreise nach oben geschneit sind? Wie viele haben dann das Auto zu Hause gelassen? (*Zwischenruf*) Niemand. Also, Sie haben die Antwort gleich selber gegeben. Also, es sind nicht 16 Rappen, die es ausmachen, dass Sie das Auto zu Hause lassen.

Ich glaube, wir brauchen Lösungen, bei denen wir zusammenarbeiten. Wenn wir davon sprachen, dass wir CO₂ reduzieren wollen, dann machen wir das ja mit Elektromobilität. Wenn Sie die Zulassungen anschauen, dann haben wir Verkehrsteilnehmer, die nicht einfach die Augen vor den Problemen verschliessen.

Also, ich möchte meinerseits noch einen Hinweis erlauben: Wir sprechen von 1,2 Milliarden Franken. Wie sicher ist diese Zahl? Ich weiss nicht, ob ich der Einzige bin, der die Sicherheitsangabe zu dieser Zahl gelesen hat. Es stand dort: Minus 25 – und wenn ich richtig gelesen habe – bis plus 50, eventuell mehr. Also wenn Sie jetzt eine Lösung bringen und mir sagen, ich baue ein Haus, es kostet eine Million Franken oder 50 Prozent mehr, dann sage ich Ihnen, gehen Sie noch einmal zurück, kommen Sie mit guten Zahlen, damit wir auch gute Entscheidungen treffen – im Interessen der ÖV-Teilnehmer und der Autofahrer. Danke. Wir von der EVP werden diese PI so ablehnen müssen.

Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf): Ich mag mich an die Einreichung dieses Vorstosses von Thomas Wirth noch gut erinnern. «Endlich», fand ich damals als neue Kantonsrätin, «endlich nimmt jemand dieses wichtige Thema auf». Als Jugendliche bin ich neben einer Autobahn aufgewachsen. Unser Wohnblock stand schon viele Jahre, vor dem Bau

der Autobahn, und wir hatten das Pech, künftig an einer stinkigen und lärmigen Strasse zu wohnen. Niemand sprach in der damaligen Strasseneuphorie von den negativen gesundheitlichen Folgen des Strassenverkehrs, von Lärm, Gestank, Dreck und dem Pneu-Abrieb in der Luft. Denn schliesslich – so das damalige Narrativ, das auch heute noch in allen Variationen heruntergebetet wird – profitieren alle vom Strassenverkehr. Gerne vergessen geht dabei, dass jene, die an einer solchen Strasse wohnen, einen sehr hohen gesundheitlichen Preis bezahlen.

Für die Alternative Liste ist das Anliegen, die externen Kosten des Strassenverkehrs zu internalisieren, absolut richtig, wichtig und unbestritten. Im Verlaufe seines Weges, den der Vorstoss durch die Kommissionen gemacht hat, wurden die externen Kosten von Autos, Motorräder und Lieferwagen unter 3,5 Tonnen im Kanton Zürich auf jährlich mehr als 1,2 Milliarden Franken geschätzt. Das ist enorm. Würde man diese Kosten den Verursachenden anlasten, würden die Verkehrsabgaben von heute rund 400 Franken auf rund 2000 Franken ansteigen. Allein diese Verfünffachung der Verkehrsabgaben verdeutlicht die komplette Ineffizienz dieses Verkehrsmittels, was eigentlich nur den Schluss zulässt, dass man dieses Verkehrsmittel sofort verbieten müsste.

Obwohl das Anliegen, die externen Kosten des Strassenverkehrs zu internalisieren, absolut richtig und wichtig und innerhalb der Alternativen Liste unbestritten ist, lehnen wir die geänderte PI aber ab, dies vor allem aus zwei Gründen: Erstens, bei einem Referendum würden die Stimmberechtigten die Vorlage, die eine Verfünffachung der Verkehrsabgaben zur Folge hätte, höchstwahrscheinlich ablehnen. Zweitens, unserer Meinung nach ist dieses komplexe Thema auf Bundesebene anzugehen. Die Umsetzung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe würde in jedem Fahrzeug ein Gerät zur Erfassung der zurückgelegten Kilometer nötig machen, was nur der Bund bewilligen kann. Abgesehen davon, dass dies nur der Bund bestimmen kann, würde die Alternative Liste zu einem solchen Tracking aber prinzipiell Nein sagen. Vorlagen, die zu noch mehr Überwachung führen, lehnen wir prinzipiell ab. Aus diesem Grund lehnen wir die geänderte PI ab, ebenso eine weitere Schlaufe in der WAK. Besten Dank.

Nicola Siegrist (SP, Zürich): Ich stimme mit der Minderheit der SP-Fraktion für die geänderte PI beziehungsweise für die erneute Prüfung in der Kommission. Es ist mir schon klar, dass dies eigentlich im Wesentlichen eine Aufgabe wäre, die auf nationaler Ebene beziehungsweise auf Ebene Bund gelöst werden müsste. Aber wie so häufig, wenn

es weh tut oder wenn es etwas ist, wo man ein bisschen einen Wurfwagen müsste, da schiebt man das Anliegen wie eine heisse Kartoffel hin und her. Seit Jahren, wenn nicht Jahrzehnten, wird davon gesprochen, dass man im Verkehrsbereich etwas gegen die externen Kosten machen müsse. Es geschieht einfach nichts. Es sind mehr als 20 Jahre her, seit wir die LSWA (*leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*) eingeführt haben beziehungsweise in diesem Bereich etwas versucht haben zu machen. Nun traut man sich wieder nicht.

Herr Müller von der FDP, wenn Sie sagen, es sei eine Geschichte, die auf Bundesebene gehöre, weshalb sorgen Sie dann nicht dafür, dass ihre Fraktion im National- und Ständerat solche Dinge auch unterstützt? Dort lehnt Sie es aber ab. (*Zwischenrufe*) Doch. Es führt kein Weg an der Frage der Internalisierung beim motorisierten Individualverkehr vorbei. Die Elektromobilität wird das Problem alleine nicht lösen. Ich hoffe, da sind wir uns alle einig. Es wird auch nicht reichen, wenn nur der ÖV ausgebaut wird. Sondern man muss dafür sorgen, dass die heutigen Kosten, die sozusagen in die Natur hinausgeblasen werden, dass diese ein bisschen transparenter dargelegt werden. Für mich ist logischerweise auch klar: Es braucht eine Rückverteilung einer solchen Lenkungsabgabe, möglichst eine hundertprozentige Rückverteilung, damit das auch sozialgerecht funktionieren kann. Aber was sicher nicht geht, ist, dass wir für weitere zehn, zwanzig Jahre einfach nichts tun. Aktuell habe ich das Gefühl, hier im Rat hat die Mehrheit keine Lust, irgendetwas zu tun, in Bundesbern auch nicht. Dort hat man jetzt das Klimaschutzgesetz verabschiedet und jetzt ist alles schön, alles gelöst. Man fährt weiter offenen Auges mit Vollgas auf den Abgrund zu, mit Vollgas und mit einem Benziner. Das geht einfach nicht. Ich wünsche mir, dass wenigstens der Freisinn etwas Verantwortung übernimmt und zukünftig auch zu Lösungen auf Bundesebene bereit ist.

René Isler (SVP, Winterthur): Ich möchte da nicht schulmeistern, aber eine Anmerkung an die grüne Rednerin von vorhin muss ich doch machen. Vielleicht hat sie da etwas vergessen: die Reduktion der CO₂-Emissionen. Sie haben vergessen zu sagen, dass gemäss dem Bericht der europäischen Fachstelle von 1990 bis 2022 europaweit der CO₂-Ausstoss um 37 Prozent gesunken ist. Beim anderen, da haben Sie recht: Weltweit ist er aber brutal gestiegen, weil sich der Ausstoss allein in China im letzten Jahr um 87 Prozent erhöht hat. Sie haben 109 Kohlenkraftwerke gebaut. Sie haben letztes Jahr zusätzlich zu ihrem Fahrzeugbestand 55 Millionen Benziner neu in den Verkehr gebracht. Dies einfach zur Korrektur. Der Löwenanteil der Reduktion der CO₂-

Ausstösse innerhalb von Europa ist in den letzten neun Jahre geschehen. Das müsste man ehrlicherweise auch sagen. Aber die Reduktion, die nimmt jetzt Fahrt auf, weil, die Technik muss zuerst einmal vorhanden sein. Das geschieht, aber das geschieht eben nicht weltweit. Da haben Sie absolut recht. Wir könnten vermutlich zurück in die Höhle, in die Steinzeit, wenn aber China natürlich das Zigfache ausstösst im Vergleich zur Schweiz, dann können wir da nur im Mikrobereich schrauben. Wir müssen zu Luft und Wasser, zu den elementaren Elementen, Sorge tragen. Aber es nützt nichts, wenn wir reduzieren. Alleine China weist ein Plus von 87 Prozent auf. Keine Ahnung, wie Sie da den Chinesen ihre Alpeninitiative präsentieren wollen. Ich denke, diese geht deren Führung am Allerwertesten vorbei. Ich hoffe, das ist jetzt nicht allzu stark polarisiert. Aber, so ist nun mal das Leben. Man müsste eigentlich die ganz grossen Player an einen Tisch bringen. Dann könnten wir denen sagen, schaut doch mal, was mit unseren Gletschern passiert – wenn es dann nur das Klima ist.

Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Lieber Herr Isler, also, es ist sagenhaft, was Sie da von sich geben. Ich höre da raus: Ich, Herr Isler, will nichts verändern; ich, Herr Isler, will die Schweiz so haben, wie sie ist und so soll sie bleiben, egal was passiert. Aber wir haben als Schweiz, als einem Land mit guter Bildung, mit viel Ressourcen eine Verantwortung. Darauf sind wir ja auch noch stolz. Nur, wir müssen sie auch wahrnehmen.

Und nun zu China: Das bringt einfach nichts. Wir sind hier im Zürcher Kantonsparlament und müssen hier unsere Probleme lösen und nicht in China. Wir haben mit gutem Beispiel voranzugehen, vor allem als sehr privilegiertes Land, und nicht in der Haltung verharren, ich will nichts tun. Das reicht nicht, Herr Isler. Tut mir leid.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Mehr als zehneinhalb Jahre ist es her, seit der Kantonsrat Thomas Wirth die parlamentarische Initiative, «Internalisierung externer Kosten im Strassenverkehr», eingereicht hat. Nachdem dieser PI am 26. August 2019 – das habe ich nachgeschaut – in erster Lesung zugestimmt wurde, steht sie erneut zur Debatte. Das ist per se – das darf man schon sagen – bemerkenswert. Und erneut beantragt die zuständige WAK die Ablehnung dieser PI; das war schon am 26. August 2019 der Fall. Ich nehme es vorweg: Es war schon immer die Haltung der Zürcher Regierung, diese PI abzulehnen. Trotzdem möchte ich erwähnen, dass die Berücksichtigung externer Kosten im Verkehr selbstverständlich ein berechtigtes Anliegen ist. Aber diese

PI, wie sie vorliegt, kann man nicht unterstützen. Ich sage Ihnen nun auch, weshalb:

Erstens braucht es aus Sicht der Zürcher Regierung eine umfassende Gesamtschau. Man kann nicht nur die eine Mobilitätsart des Strassenverkehrs anschauen und dabei andere Mobilitätsformen – zum Beispiel den öffentlichen Verkehr – ausklammern. Es ist eben schon so, dass das Stichwort «Mobility Pricing», heisst, dass der Preis der Mobilität eigentlich der richtige Weg ist. Zweitens, der Weg in Richtung Kostenvahrheit im Verkehr kann nicht jeder Kanton für sich selber wählen. Es tut mir leid, aber eine solche Betrachtung muss man gesamtschweizerisch und koordiniert zwischen Bund und den Kantonen vornehmen. Ich habe Ihnen damals in den Beratungen vom 26. August 2019 folgendes gesagt: «Der Vorstoss lässt sehr viele Fragen offen, Abgrenzungsfragen. Das ist mein Problem. So wie der Vorstoss formuliert ist, ist er nur schwer umsetzbar.» Zitatende.

Die Redaktionskommission hat dann im Anschluss an die erste Lesung die PI zur Klärung einzelner Punkte des Wortlautes zurückgeschickt. Ich muss Ihnen sagen, diese Klärung konnte einfach nicht zur Zufriedenheit erfolgen. Eine Minderheit schlägt Ihnen nun vor, dass man die abgeänderte PI vom 11. September 2020 zur erneuten Prüfung zurückweist. Ich muss Ihnen sagen, die Volkswirtschaftsdirektion hat im Rahmen der Kommissionsarbeiten diese Vorschläge geprüft. Es gibt keine regierungsrätliche Haltung dazu, aber wir haben das sehr genau angeschaut. Die Folgen, die wären gravierend. Wir gehen davon aus, dass sich die Belastung für die im Kanton Zürich zugelassenen Personenwagen in etwa verfünffachen würde. Sie haben das schon gehört. Das heisst, wenn man jetzt durchschnittlich 400 Franken bezahlt, dann wären es 2000 Franken. 2000 Franken, das ist viel Geld. Wenn Sie das wollen, dann müssen Sie Antworten haben. Was heisst das volkswirtschaftlich für die KMU? Sie müssen Antworten haben zur Frage, was das sozial bedeuten würde. Wer kann sich das leisten? Ich denke, diese Antworten, die müssten wir haben. Wie wollen Sie der Zürcher Bevölkerung im Kanton Zürich klarmachen, dass sie für jeden mit dem Personenwagen in der Schweiz gefahrenen Kilometer – also zum Beispiel auch diejenigen im Kanton Thurgau oder Zug – Abgaben zu bezahlen haben, während jemand, der im Kanton Thurgau oder Zug lebt und im Kanton Zürich unterwegs ist, nichts bezahlt? Das ist einfach nicht durchdacht; das ist einfach nicht zu Ende gedacht. Übrigens sind die Belastungen in den anderen Kantonen geringer als im Kanton Zürich. Deshalb glaube ich auch, dass es keinen Sinn macht, diesen Vorstoss nochmals zurückzugeben. Sinn macht es aber selbstverständlich, dass

wir uns auf nationaler Ebene Gedanken machen, auch die entsprechenden nationalen Direktionen, aber in erster Linie der Bundesrat und das nationale Parlament, welche Schritte gemacht werden müssen, damit mehr Kostenwahrheit in unserem Land möglich wird. Und zwar so, dass wir nicht die einzelnen Bürgerinnen und Bürger in unserem Land gegeneinander ausspielen, sondern indem wir eine gesamtschweizerische Lösung anstreben, die übrigens auch den Infrastrukturbedürfnissen des Kantons Zürich – weil auch hier besteht grosser Bedarf an öffentlichem Verkehr – gerecht wird. In diesem Sinne bitte ich Sie, die parlamentarische Initiative abzulehnen und den Minderheitsantrag nicht zu unterstützen. Besten Dank.

Minderheitsantrag von Melissa Näf, Beat Bloch, Cristina Cortellini, Jasmin Pokerschnig:

I. Die geänderte parlamentarische Initiative KR-Nr. 340/2012 von Thomas Wirth in der Fassung aus der ersten Lesung vom 26. August 2019 wird an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben zurückgewiesen mit dem Auftrag, sie im Sinne des Vorschlags vom 11. September 2020 für eine neue geänderte parlamentarische Initiative zu beraten.

Abstimmung Minderheitsantrag

Der Antrag der Kommission wird dem Minderheitsantrag Melissa Näf gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 119 : 56 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Schlussabstimmung über die geänderte PI

Der Kantonsrat beschliesst mit 124 : 50 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die geänderte PI abzulehnen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Experimentierartikel zur Freiheit der Gemeinden zur Vergünstigung des ÖV

Motion Felix Hoesch (SP, Zürich), Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Markus Bärtschiger (SP, Schlieren) vom 12. September 2022
KR-Nr. 314/2022, RRB-Nr. 1586/30. November 2022 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 30. November 2022 bekanntgegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Vermeiden, verlagern, verbessern, wir haben es in diesem Saal schon oft gehört. Dieser Vorstoss gehört zum Thema Verlagern und zum Thema Gemeindeautonomie. Unsere Gemeinden sind die Keimzellen des Föderalismus und damit die idealen Gebiete, Neues auszuprobieren. Darum haben wir unsere Motion mit dem relevanten Wort «Experimentierartikel» eingeleitet. Wir wollen es den Zürcher Gemeinden ermöglichen, dass sie dauerhafte Rabatte denjenigen Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs gewähren dürfen, bei denen sie einen Versuch oder eine Reduktion für sinnvoll erachten. Das fördert die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und führt zu einer Verkehrsverlagerung. Das kommt der Umwelt zugute und gibt dem Gewerbe den nötigen Platz auf unseren Strassen. Wie und ob die Gemeinden das genau einsetzen, überlassen wir ihnen. So wird über die Jahre ein Strauss von Ideen und Umsetzungen entstehen, von denen andere Gemeinden wiederum profitieren können.

Die Volkswirtschaftsdirektion schreibt auf Seite drei, warum sie den Vorstoss nicht entgegennehmen will. Aber ich entnehme der Antwort nicht, dass die Motion unmöglich umzusetzen sei. Darum halten wir natürlich an ihr fest und freuen uns auf die Debatte heute. Auf ein paar Punkte der Motionsantwort will ich aber spezifisch eingehen: Ich freue mich sehr, dass das Amt für Mobilität (AfM) und der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) die Einfachheit und Verlässlichkeit der Tarife beim ÖV hoch gewichten. Das mache ich ebenso und werde mich auch bei allen zukünftigen Debatten zum Mobility Pricing daran halten. Dass es aber auf nationaler Ebene genau solche erfolgreiche Rabatte gibt, wird hier ignoriert. Erlauben wir doch den Gemeinden, ebenfalls etwas auszuprobieren. Damit wird das Grundsystem des stabilen Preises nicht verändert, sondern nur punktuell unterboten.

Dann kommt natürlich noch etwas Bashing zum neuen Euro-Ticket in Deutschland. Auch in meinen Augen wurde es überstürzt und ohne den notwendigen Angebotsausbau eingeführt. Aber zwei wunderbare Erkenntnisse werden in der öffentlichen Diskussion leider meist vergessen: Erstens hat das Beinahe-Gratisangebot den Menschen am Ende unserer gesellschaftlichen Schichten die zwischenmenschliche Teilhabe massiv verbessert und wieder Besuche ermöglicht. Zweitens ist der Stau auf den Strassen in den deutschen Innenstädten messbar reduziert worden. Also, erlauben wir doch auch unseren Gemeinden so etwas zu versuchen. Und wie das AfM richtigerweise schreibt, ist es den Gemeinden bereits erlaubt, das Angebot auf eigene Kosten auszubauen. Das wird auch schon erfolgreich eingesetzt.

Dann zum Flickenteppich, falls die Gemeinden das unterschiedlich einsetzen: Diese Gefahr erkenne auch ich. Aber ich denke aus meinem Innersten aus der Perspektive einer grossen Stadt und empfehle den kleineren Gemeinden in einer gemeinsamen ZVV-Tarifzone sich miteinander abzusprechen. Dann entstehen hier keine Probleme.

Eine Motivation zu diesem Vorstoss will ich natürlich noch explizit nennen: Bei uns in der Stadt Zürich wurde gerade der Gratis-ÖV gefordert. Ich störe mich daran, dass diese Idee wegen des übergeordneten Recht unmöglich ist. Auch für mich ist es richtig, dass eine Dienstleistung etwas kosten soll. Aber die Versuche in Luxemburg und Tallinn und so weiter finde ich aber sehr spannend. Wenn das bei uns auch angedacht werden soll, muss das Recht verändert werden. Genau diesem Zweck dient diese Motion. Also, geben wir den Gemeinden auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs mehr Rechte und verfolgen in den kommenden Jahren, was daraus entsteht. Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Die Genossinnen und Genossen möchten einen Experimentierartikel für die Freiheit der Gemeinden zur Vergünstigung des ÖV. Wenn etwas im Zusammenhang mit einem Experimentierartikel daherkommt, beschleicht mich ein mulmiges Gefühl. Man weiss so nicht, wohin die Reise genau geht und was da alles passieren könnte. Nach den Ausführungen der Regierung könnten wir eigentlich abstimmen. Die gesetzlichen Hürden und die weiteren Auswirkungen auf unser ÖV-System werden sehr ausführlich und hoffentlich für alle verständlich aufgezeigt. Welche Gruppen sollen hier bevorzugt werden? Alte, Junge, Gebrechliche, Männlein, Weiblein, IPV-Bezüger (*Individuelle Prämienverbilligung*), EL-Bezüger (*Ergänzungsleistungen zur AHV/IV*), Bezüger von Sozialhilfe? Wobei hier zum Beispiel die

Stadt Zürich bereits Vergünstigungen gewährt. Ich möchte Ihren Aufschrei hören, wenn eine reiche Goldküstengemeinde mit einem sehr tiefen Steuerfuss und einer sehr tiefen Sozialhilfequote ihren Einwohnern den ÖV gratis zur Verfügung stellen würde. Dagegen könnte sich eine Gemeinde zum Beispiel im Bezirk Dietikon mit einem hohen Steuerfuss und einer sehr hohen Sozialhilfequote nicht leisten. Das wäre mal das eine. Und das zweite: Durch den Finanzierungsschlüssel des ZVV würde aber auch die Gemeinde im Bezirk Dietikon der Goldküstengemeinde über ihren Anteil an der Kostenunterdeckung des ZVV dieses Gratisangebot mitfinanzieren. Der ÖV wird heute schon mit Steuergeldern massiv mitfinanziert. Personen, die – aus welchen Gründen auch immer – den ÖV nicht benutzen können, bezahlen hier einer anderen Gruppe die Mobilitätskosten. Es würde die Kostenwahrheit bezüglich der Mobilität massiv untergraben. Es ist ein Vorstoss für wenige statt für viele. Lehnen Sie diese Motion, wie von der Regierung beantragt, ab.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Da wünscht sich nun die SP ein kantonales Labor, nicht für Viren oder Ähnliches, sondern für neue Angebote im ÖV, und selbstverständlich sollen alle profitieren können. Die Gemeinden sollen mit der neu gewonnenen Freiheit – ich habe keine Kenntnis davon, dass sie sich gegängelt fühlen, dass sie keine Freiheiten hätten –, sie sollen nun einen Gemischtwarenladen an neuen Angeboten – alle natürlich subventioniert und verbilligt – anbieten können. Aktionen wie beim Grossverteiler, eine wunderbare Idee – so hat das Felix Hoesch genannt –, ein Potpourri an lustigen Ideen wie beispielsweise Gratis-ÖV in der Gemeinde wahlweise an Wochenenden oder für alle Tage. Ich bin schon froh, sollte es denn gratis sein, dass ich in Niederweningen wohne, immerhin haben wir zwei Bahnhöfe. So könnten dereinst am Wochenende – wie lustig ist denn das? – alle von Niederweningen Dorf gratis nach Niederweningen Bahnhof fahren; so weit so lustig experimentiert.

Mit der Regierung lehnen wir natürlich diesen Vorstoss ab. Er ist schlichtweg nicht praktikabel, ist doch die Tarifierung des ZVV in regionale und interregionale Preisgestaltung eingebunden. Die angedachten Massnahmen verstossen gegen übergeordnetes Recht. Für uns ist auch klar, die Tarife des ZVV – ich weiss, wir werden über diese Tarife noch sprechen – sind seit Längerem nicht mehr angehoben worden. Wir lassen uns die Subventionierung doch einiges kosten, für alle. Das ist auch okay so.

Für mich ist erstaunlich, dass die SP eine derartige Ungleichbehandlung von Kundinnen und Kunden im Bereich der Tarife von Gemeinde zu Gemeinde überhaupt andenkt. Doch nicht alle so gleich? Doch nicht ganz die Partei der Gleichheit oder Gleichstellung in Bezug auf die Tarife? Vergünstigungen von Personen, die sich aufgrund von Wohnsitznahme ergeben, sind nämlich schlicht gegen das Bundesgesetz über die Personenbeförderung. Aus Sicht der FDP haben die Gemeinden heute genügend Instrumente, wenn sie das wünschen, mal ÖV-Aktionen zu ermöglichen. Dann kann damit auch wesentlich weiter gefahren werden als nur von einer Station zur anderen. Und zuletzt: Sozialpolitische Massnahmen sollten nicht über die Mobilitätspolitik eingeführt werden, auch wenn sie sich noch so fest als Gemeindeautonomie oder Föderalismus tarnen. Wir lehnen ab.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Ich kann mich ziemlich kurzfassen, denn ich stimme hier in den folgenden Chor ein: Dieser Experimentierartikel ist unnötig. Auch wir sind der Ansicht, dass die Gemeinden über die bestehenden Instrumente genügend Möglichkeiten haben, wenn sie allen Bahn-Billette verschenken möchten, oder sie können einzelnen oder gezielten Gruppen etwas vergünstigt abgeben. Sie haben die Möglichkeiten, hier etwas zu ändern. Sie können auch ein Angebot aufbauen und beim ZVV bestimmen. Das ist alles kein Problem. Diese Möglichkeit haben sie. Ob sie sie nutzen wollen, ist ihre Sache. Aber ein Experimentierartikel, der weitere Optionen ermöglicht und insbesondere dann dazu führt, dass andere dafür bezahlen, dass eine Gemeinde irgendetwas macht, erachten wir als unnötig und unsinnig. Wir lehnen diese Motion ab.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Auch wir Grünen wollen den ÖV fördern. Wir unterstützen Taktverdichtung und neue Angebote, Qualitätsverbesserungen, aber keine Gratis-ÖV-Angebote und keinen Experimentierartikel. Gratis-ÖV-Angebote kurbeln nur die Mobilität an. Da werden Mobilitätsbedürfnisse geschaffen, die vorher nicht existiert haben. Das kann nicht das Ziel einer nachhaltigen Mobilitätspolitik sein.

Sonderregelungen für einzelne Gemeinden oder ausgewählte Strecken sind im nationalen Tarifverbund nicht praktikabel und auch nicht erwünscht. Spezifische Unterstützungsmöglichkeiten bestehen schon heute. Es gibt den Bonuspass für Angestellte, den Ferienpass für Kinder, das seven25 für unter 25-jährige oder die Zürich Karte für Feriengäste. Wenn es darum geht, die Mobilität von Leuten mit kleinem

Budget zu ermöglichen, so braucht es spezifische und subjektbezogene Massnahmen und keine Gratisangebote nach dem Giesskannenprinzip. Wir Grünen haben zu diesem Zweck am 24. Oktober letzten Jahres die PI «Steuerermässigung für natürliche Personen mit Kaufkraftverlust» (KR-Nr. 392/2022) eingereicht. Sie wirkt spezifisch für diejenigen, welche es brauchen. Vorliegende Motion lehnen wir ab.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Diesen Sommer hatte ich das Vergnügen, mit einem E-Bike von unserem nördlichsten grossen Kanton zurück in die Schweiz zu reisen. Das war ein Abenteuer. Wir konnten keine Plätze reservieren für die Fahrräder, mussten Regionalzüge und S-Bahnen benutzen, ein wahrer Genuss. Es war sehr günstig: Nur 26 Euro für mehrere 100 Kilometer; wir sind 100 Kilometer gefahren. Wir brauchten etwa zwölf Stunden dafür; sehr abenteuerlich, weil, die Züge waren voll. In Deutschland hat man wirklich ein interessantes Tarifsystem. Das deckt nur halbwegs die Infrastrukturkosten, in die nicht wahnsinnig viel investiert wird, wie man da und dort feststellen kann. Also, mich hat das nicht überzeugt, was ich dort angetroffen haben. Bei jedem Umsteigen mussten wir Tetris spielen, die Reisekoffer mit den Fahrrädern und Fahrgäste und Kinder herumschieben, damit dann alle rechtzeitig raus und rein konnten. Das war für mich ein deutliches Zeichen, dass man mit Tarifen aufpassen muss. Man muss eine feine Klinge führen, wenn man an dieser Stellschraube etwas verändern will. Wir haben unsere ZVV-Strategie mit einem austarierten Tarifsystem. Wir alle wissen, man muss nur ein wenig schrauben an diesem System, zwei Prozente erhöhen, und sofort verändert sich der Personenstrom, oder man macht die Preise tiefer und dann geht es in die andere Richtung.

Ich möchte dringend empfehlen, dass wir diesen Experimentierkasten nicht anschaffen und solche Gedanken in die nächste ZVV-Strategie einfliessen lassen und dort schauen, wie wir Anreize zum Umsteigen auf den ÖV schaffen können. Unser ZVV ist ein Erfolgsmodell. Wir torpedieren dieses Modell, wenn wir solche Hauruck-Experimentier-Ideen haben und diese anwenden möchten. Wir empfehlen die Ablehnung dieser Motion.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Guten Tag! (*Heiterkeit*) Wie oft hört man, dass unser Staat träge sei und nicht allzu kreativ. Neue Modelle einzuführen und zu testen braucht Vorlauf, verursacht Kosten. Deshalb werden solche Ideen, wie wir sie hier hören, vielfach nicht umgesetzt. Insbesondere beim ZVV existiert ein festgesetztes und vielleicht ein

ziemlich streng reglementiertes System, das nur schwer aufzubrechen ist. Das hat sicher auch seine Berechtigung, da es sehr erfolgreich ist, wie man hier festhalten muss.

Diese Motion – dies ist vielleicht auch wichtig zu betonen – ist keine ausformulierte PI; sie ist eine Motion. Mit dieser Motion bietet sich die Möglichkeit, mit einem Kreativ-Artikel den Gemeinden zu erlauben, hier gewisse Experimente regional durchzuführen. Wenn es Ihnen dabei mulmig wird, Herr Pfister, dann teile ich dieses Gefühl, wenn es sich um eine Giesskannenidee handelt, je nachdem, welche Blüten diese treiben. Da wäre ich sicher auch nicht ganz glücklich. Aber wir von der AL sind hier zumindest ein wenig mutiger. Es wäre doch in einem solchen Fall genau vernünftig, wenn man solche Experimente regionale begrenzt durchführt und nicht gleich über den ganze Kanton. Genau diese würden damit ermöglicht.

Zum Stichwort «mutiger», das müssten Sie beispielsweise auch in anderen Lebensbereichen sein, auch Start-ups müssen mutig sein. So wie Sie jetzt alles ablehnen, kämen diese auch nicht weit. Wie bereits gesagt, könnte man mit diesem Vorstoss solche neuen Angebote wie beispielsweise Versuchslinien, die auf zwei Jahre begrenzt sind, machen. Man könnte hier auch über so etwas nachdenken, dass man solche Experimente auch evaluieren muss, wenn man solche durchführen will.

Auch wenn wir als AL nicht allen Kreativlösungen zustimmen würden, wie bereits erwähnt, sind wir hier trotzdem progressiv und mögen mutige Politik. Daher werden wir dieser Motion zustimmen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Auch der Regierungsrat setzt sich für einen starken öffentlichen Verkehr ein, aus sehr bekannten verkehrs-, klima-, raum- und entwicklungspolitischen Überlegungen. Daher befürwortet der Regierungsrat grundsätzlich Massnahmen, welche die Benützung des öffentlichen Verkehrs fördern. Aber Vergünstigungen von ÖV-Billetten, wie sie die Motion jetzt möchte, sind aus unserer Sicht für diesen Zweck nicht geeignet, auch der falsche Weg. Im öffentlichen Verkehr ist es einfach eine Tatsache, die man nicht genug wiederholen kann. Die wichtigsten drei Aspekte für eine hohe Nutzung des öffentlichen Verkehrs sind: Erstens, das gute Verkehrsangebot, zweitens, das gute Verkehrsangebot und drittens, das gute Verkehrsangebot. Faktoren wie Netz, Fahrplandichte, Reisedauer, Direktheit der Verbindungen, Zuverlässigkeit, Sicherheit, das hat für uns klar einen deutlich stärkeren Einfluss auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs als die Tarifgestaltung. Das zeigen auch die Entwicklungen in den letzten Jahren. Die Treibstoffpreise sind in letzter Zeit stark angestiegen, während

die Preise im ÖV seit Ende 2016 unverändert sind; also sie sind schon einige Jahre unverändert. Wenn also die Nachfrage tatsächlich primär vom Preis abhängig wäre, dann hätten wir einen viel stärkeren Zuwachs zulasten des MIV erleben müssen. Das hat nicht stattgefunden. Es gibt auch noch ein umgekehrtes Beispiel: Im letzten Sommer wurden enorme Verbilligungen des ÖV-Preises in Deutschland vorgenommen, Das Neun-Euro-Ticket in Deutschland hat nur am Schluss eine kleine Nachfragesteuerung ausgelöst. Sie hat aber zur unbestrittenen Erkenntnis geführt, dass in erster Linie – nun bin ich bei erstens, zweitens, drittens – die Qualität des ÖV-Angebots, das heisst, in die notwendig gute Infrastruktur investiert werden sollte. In diesem Sinne würde eine Vergünstigung der ÖV-Billette durch die Gemeinden aller Voraussicht nach nicht zu einer substanziellen Erhöhung der Nachfrage führen. Viel wirksamer wären zusätzliche Investitionen der Gemeinden in das ÖV-Angebot. Aber dafür haben wir bereits heute eine gesetzliche Grundlage. Zu beachten ist auch, dass für unbefristete Vergünstigungen durch die Gemeinden eine Delegation der Tarifzuständigkeiten erforderlich wäre. Das Resultat wäre dann ein unglaublicher tarifarischer Flickenteppich. Das hatten wir genau vor Einführung des ZVV, diesen Flickenteppich in den Tarifen. Und das wollen wir wirklich nicht mehr. Das hat dem öffentlichen Verkehr nicht wirklich geholfen. Im Gegenteil. Es hat ihn geschwächt. Es würde auch sämtlichen Zielsetzungen, sehr populären Forderungen von links bis rechts, nämlich, dass man einfache Tarife haben müsste, fundamental widersprechen. Die Gemeinden haben bereits heute Handlungsspielraum. Dies wurde bereits erwähnt. Es käme noch hinzu, dass ein unentgeltlicher öffentlicher Verkehr auch gegen die Bundesverfassung verstossen würde. Also, es gibt viele Gründe, die dagegensprechen. In diesem Sinne beantrage ich Ihnen namens der Regierung die Ablehnung der Motion. Ich danke Ihnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 134 : 41 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Kaufkraft-Paket III: Temporär günstigere ÖV-Tickets

Postulat Nicola Siegrist (SP, Zürich), Sibylle Marti (SP, Zürich) vom 3. Oktober 2022

KR-Nr. 366/2022, RRB-Nr. 1647/14. Dezember 2022 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 14. Dezember 2022 bekanntgegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

Nicola Siegrist (SP, Zürich): Sehr geehrte Frau Walker Späh (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), Sie haben vorhin (*beim Votum zum vorherigen Traktandum*) einen Punkt vergessen, nämlich Punkt 4: Man muss sich den ÖV auch leisten können. Das Leben, auch in der Schweiz, wird teurer. Die Krankenkassenprämien werden im nächsten Jahr vermutlich wieder annähernd 10 Prozent steigen; die Mieten steigen – und nur, weil Sie es auf Ihrem Konto nicht merken, ist es für einen Teil der Bevölkerung doch sehr relevant, wie sich das entwickelt. Die Mieten werden bis Ende 2024 möglicherweise nochmals um weitere 8 Prozent steigen; die Energiepreise steigen weiter, sowohl beim Strom wie auch bei den importierten fossilen Energieträgern. Gleichzeitig stagnieren die Löhne, zum dritten Mal in Folge. Es wird ein drittes Jahr mit einer realen Lohnsenkung geben; die Reallöhne, die sinken. Genau deshalb schlugen wir Ende des letzten Jahres vor, als Teil verschiedener Vorstösse, dass wir die Kosten für den ÖV für einen Teil der Bevölkerung, nämlich für den Teil, der es momentan am stärksten spürt, dass wir die ÖV-Kosten temporär, also zeitlich begrenzt senken.

Zwei Ziele hatten wir dabei: Erstens möchten wir sicherstellen, dass der öffentliche Verkehr für die ganze Bevölkerung zugänglich bleibt, auch dann, wenn die Kosten für alles andere in diesem Kanton steigen. Das bedeutet auch, dass wir die Zugänglichkeit für das öffentliche Leben dieser Gesellschaft offenhalten wollen. Das heisst, man kann an Kulturveranstaltungen, man kann sich weiterhin mit Leuten treffen, man wird nicht gezwungen, wegen der Kosten teilweise zu Hause bleiben zu müssen – etwas, das sich die wenigsten hier im Saal vermutlich vorstellen können. Aber das ist eine Realität für einen Teil der Bevölkerung. Zweitens hat dieser Vorstoss auch zum Ziel, dass der ÖV attraktiver wird, indem er günstiger wird. Das wurde jetzt schon beim vorherigen Vorstoss diskutiert. Es gibt sehr wohl auch Untersuchungen, die zeigen, dass eine Senkung des ÖV-Preises, insbesondere dort, wo die ÖV-

Preise einen relevanten Posten im Monatsbudget ausmachen, dass das dann die Attraktivität des ÖV steigert und damit einen Beitrag geleistet werden kann, dass wir unsere Klimaziele erreichen.

Nun, die Regierung hat mittlerweile auch Position bezogen zum Postulat. Die Regierung sagt, die Teuerung betrage nur zwei Prozent, auf die restlichen Kostensteigerungen geht der Regierungsrat nicht ein, als würden diese nicht existieren, als würden die Krankenkassenprämien nicht nochmals um 10 Prozent steigen, als würde es nicht existieren, dass die Leute sich die Wohnungen nicht mehr leisten können. Es geht eben, Frau Walker Späh, nicht nur darum, wie hoch die Teuerung effektiv ist. Es geht darum, dass das Leben insgesamt teurer wird. Sie negieren damit die weiteren Kostensteigerungen, die einfach eine Realität sind. Es stimmt, die Erhöhung des Sozialhilfegrundbedarfs, das ist für Menschen, die Sozialhilfe beziehen, ein wichtiger Entscheid. Aber, es hilft all jenen nicht, die arbeiten und keine Sozialhilfe beziehen, aber trotzdem Mühe haben, über die Runden zu kommen. Vielleicht ist das ihr Bild: Die Gesellschaft ist eingeteilt in zwei Klassen. Es gibt die breite Bevölkerung und es gibt die Sozialhilfebezieher. Wenn man die abgedeckt hat, dann muss man sonst keine Massnahmen mehr ergreifen. Es tut mir leid, die Realität sieht etwas anders aus. Es gibt einen grossen Teil der Bevölkerung in diesem Kanton, der Mühe hat, die Rechnungen zu bezahlen. Und genau deshalb wollten wir diesen Vorstoss, genau deshalb wollen wir, dass die ÖV-Kosten gesenkt werden.

Was Sie auch nicht wollten als zielgerichteteres Mittel, ist eine Erhöhung der individuellen Prämienverbilligungen. Das haben wir auch gefordert. Sie wollten auch keinen «runden Tisch», an dem die Gemeinden zusammensitzen und schauen, welche Massnahmen zu ergreifen sind. Es ist einfach eine billige Ausrede, dass das nicht zielgerichtet ist und negiert wird, dass es in diesem Kanton Menschen gibt, die es endlich verdient haben, dass man für ihr Portemonnaie Politik macht, für ihre Interessen. Schlussendlich haben Sie auch noch angekündigt, dass die ÖV-Preise weiter steigen sollen. Sie können noch fünfmal sagen, dass sie nicht gestiegen sind in den letzten Jahren. Wenn sie jetzt steigen, wird es unattraktiver. Das führt dazu, dass ein Teil der Bevölkerung sich das entweder nicht mehr leisten kann oder sich gut überlegen wird, ob man trotzdem wieder aufs Auto umsteigen soll.

Kurzum, wir möchten mit dem Vorstoss dafür sorgen, dass der ÖV in diesem Kanton für alle möglich bleibt. Wir wollen dafür sorgen, dass jene, die am Ende des Monats Probleme haben, ein wenig mehr im Portemonnaie haben. Ich glaube, das sollte im Interesse dieses ganzen Rats sein. Ich bitte Sie, das Postulat zu unterstützen.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Diverse Punkte habe ich schon bei der Behandlung der Dringlichkeit dieses Vorstosses ausgeführt. Seither hat sich nicht viel geändert, einzig die Teuerung ist nicht ganz so hoch gestiegen, wie damals angenommen. Die Regierung hat ausführlich zu diesem Vorstoss Stellung genommen. Die ÖV-Tarife sind seit Jahren stabil. Eine moderate Anpassung ist auf die Fahrplanperiode 23/24 geplant. Es ist immer noch so, dass wir damals mit den Postulanten einig waren, dass Geringverdienende unter der damaligen Teuerung am meisten zu leiden hatten. Der ÖV war hier kein Kostentreiber. Ein grosser Kostentreiber werden auch dieses Jahr wieder die Krankenkassenprämien sein. Hier haben wir die Prämienverbilligungen. Dieses Problem wird mit den ÖV-Tickets nicht gelöst.

Die Teuerung hat sich im Gegensatz zu den damaligen Prognosen und auch im Gegensatz zu den umliegenden Ländern bei uns wieder fast normalisiert. Anlässlich der Beratung zur Dringlichkeit hat mir unser ehemaliges Parteimitglied, Hans-Peter Amrein (*Altkantonsrat*), sozialistische Ansichten vorgeworfen, da ich in diesem Zusammenhang die Möglichkeit in Betracht gezogen habe, Geringverdienenden Treibstoffgutscheine auszustellen, wenn sie für ihre Arbeit auf das Auto angewiesen sind und den ÖV nicht nutzen können. Ich bin auch nicht für die Abgabe von Gutscheinen, aber diejenigen Personen, welche aus irgendwelchen Gründen auf das Auto angewiesen sind, wurden und werden immer noch von einer massiven Teuerung betroffen, dies im Gegensatz zu den ÖV-Nutzern. Und genau diese Leute werden auch mit ihren Steuergeldern für die leider wieder steigende Unterdeckung des ÖV bezahlen. Ein Faktor für die steigende Unterdeckung ist auch die Einführung der vermehrten Tempo-30-Strecken und Tempo-30-Zonen, die den ÖV ausbremsen und dadurch eine höhere Fahrzeugbelastung brauchen. Die SVP folgt der Regierung und lehnt das Postulat ab.

Nicole Wyss (AL, Zürich): Wir haben es bereits sehr ausführlich gehört: Das Budget unserer Haushalte wird durch die Entwicklung der weltpolitischen Lage wie auch der landesinternen Lage massiv belastet. Wir haben die Teuerung, wir haben die Mietzinserhöhungen, steigende Energiekosten und die explodierenden Krankenkassenprämien. Diese alle tragen Schuld daran. Viele Menschen wissen nicht mehr, wie sie ihre Rechnungen bezahlen sollen. Ich spreche nicht nur von Haushalten mit tiefen Einkommen oder mit prekär tiefen Einkommen oder von Arbeitsbetroffenen. Der Kostendruck ist bis tief in den Mittelstand spürbar.

Ein Blick auf das Schweizer Sorgenbarometer 2023 spricht hierzu sehr klare Worte. Der Verlust der Kaufkraft wird neben den Direktbetroffenen auch für die Wirtschaft spürbar. Um nur ein ganz kleines Beispiel zu nennen: Bio-Läden kämpfen um ihr Überleben oder müssen gar schliessen. Wie also die Haushalte entlasten? Wie kann die Kaufkraft in diesen Zeiten unterstützt werden? Dieses Postulat fordert Entlastungsgutscheine für den öffentlichen Verkehr. Das ist sicherlich eine unterstützenswürdige Forderung. Für die Alternative Liste ist der vorgeschlagene Weg zwar nicht optimal, da er zu wenig passgenau den Kreis der Betroffenen abbildet. Dennoch unterstützen wir natürlich das Postulat, weil es die finanzielle Not vieler Menschen im Kanton Zürich deutlich lindern wird; gerade jetzt ist es wichtiger denn je. Wie schon gesagt, die Alternative Liste überweist. Danke.

Claudia Hollenstein (GLP, Stäfa): Gefordert wird eine temporäre Reduktion der ÖV-Preise für IPV-beziehende (*individuelle Prämienvverbilligung*) Personen. Es wird von den einreichenden Personen auf die Inflation und die stark ansteigenden Energiekosten und auf die Krankenkassenprämien hingewiesen, weshalb dies Mehrkosten für eine Familie mit zwei Kindern 4000 Franken verursachen würden. Die ÖV-Preise sind in den vergangenen Jahren unverändert geblieben und sollen nun moderat etwas angepasst werden. Es ist ein Fakt, dass die Energie- und Krankenkassenkosten auf das kommende Jahr wieder steigen. Mit diesem Vorstoss werden jedoch nur jene Personen belohnt, die pendeln. Die Wirksamkeit und die Zielerreichung erscheinen uns als nicht geeignet. Es ist sachfremd und nicht korrekt, beim ÖV anzusetzen, um finanzielle Engpässe abzufedern, die anderenorts entstehen und nur pendelnde Personen entlasten. Dies ist ungerecht und einseitig. Pech gehabt, wer zu Fuss, mit dem Velo oder notwendigerweise mit dem Auto unterwegs sein muss, denn diese Personen kommen dann nicht zum Zug. Unterstützung ist wichtig und richtig, soll dort aber angesetzt werden, wo sie nötig ist und nicht mit solchen Konstrukten erfolgen, die primär auch anderen dienen als denen, für die es hier angezeigt ist. Zudem müsste die Verwaltung der SVA (*Sozialversicherungsanstalt*) temporär aufgebläht werden, um die neue Aufgabe zu bewältigen, was weder sinnvoll noch wünschenswert ist. Ist eine befristete Vergünstigung des ÖV bei gleichzeitiger Entlastungen für die übrigen Verkehrsträger dazu geeignet, den Modalsplit zu verändern? Dies scheint doch ziemlich fraglich. Die Verbilligung des ÖV mittels Abgabe von Gutscheinen ist nach gründlicher Betrachtung nicht geeignet. Dass Menschen geholfen werden soll, die das Geld dringend nötig haben, bestreitet hier drin

sicherlich niemand, nicht aber auf diesem Weg. Die GLP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Dieses Votum kann ich eigentlich mit meinem Schlusssatz oder einem meiner Schlusssätze zur Experimentier-Motion beginnen: Sozialpolitische Massnahmen sollten nicht über Mobilitätspolitik eingeführt werden. Aber natürlich ist mein Votum etwas ernsthafter, als ich das beim Experimentierartikel ausgeführt hatte.

Wir stimmen aber trotzdem mit dem Regierungsrat überein, dass der ÖV kaum das grösste Problem von Menschen in finanziell angespannten Situationen darstellt. Wir haben es bereits gehört, die Tarife des ZVV sind in den letzten Jahren sehr stabil. Über die angekündigte geringe Tariferhöhung werden wir natürlich noch sprechen.

Dass es Möglichkeiten gibt über die kantonale Stiftung «ProMobil», deren Stiftungsratspräsidentin ich bin – und das ist meine Interessenbindung –, dass es also Möglichkeiten gibt über diese Stiftung, Menschen mit Mobilitätseinschränkung in klammen Finanzsituationen trotzdem die Teilhabe an der Mobilität zu ermöglichen, das freut die FDP. Dieser Anspruch leitet sich aber aus dem Behindertengleichstellungsgesetz ab, da gerade für die Klientinnen und Klienten von «ProMobil» der ÖV nicht gut nutzbar ist. Nun wird also ein reiner ÖV-Gutschein für bedürftige Personen vorgeschlagen, was dazu führen würde, dass alle anderen bedürftigen Verkehrsteilnehmenden, also die Nicht-ÖV-Benutzer, ausgeschlossen wären, was nicht im Sinne der Gleichbehandlung sein kann. An dieser Stelle muss ich sagen, ich habe vielleicht Nicola Siegrist nicht ganz richtig verstanden. Er hat gesagt, wer sich den ÖV nicht leisten kann, der steigt dann einfach wieder aufs Auto um. Vielleicht habe ich es wirklich falsch verstanden, geschätzter Nicola Siegrist. Geht es jetzt um Teilhabe oder um Klimapolitik?

Die FDP ist natürlich durchaus der Meinung, dass finanziell schlecht Gestellte und Bedürftige in unserer Gesellschaft unterstützt werden müssen. Unsere sozialpolitischen Massnahmen, beispielsweise die Krankenkassenprämienverbilligung, Sozialhilfe oder Ergänzungsleistungen, die sind aus unserer Sicht austariert, akzeptiert und greifen. Und im Rahmen der Sozialhilfe wurde ja beispielsweise per 1. Januar dieses Jahres der Grundbedarf für den Lebensunterhalt erhöht. Das stimmt so für uns. Aber dieser Vorstoss nicht. Wir lehnen ihn ab.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Wir Grünen haben die beiden Vorstösse zur Kaufkraftsicherung I und II (KR-Nrn. 365/2022 und

368/2022), also «individuelle Prämienverbilligungen» und den «runden Tisch» unterstützt. Wir haben zudem selber eine PI eingereicht zur Verbesserung der Kaufkraft, also gegen den Kaufkraftverlust. Diese wirken spezifisch, und das brauchen wir. Das vorliegende Postulat werden wir aber nicht unterstützen. Die vorgeschlagene temporäre Verbilligung des ÖV durch Gutscheine erachten wir als ungeeignete Massnahme zur Kaufkraftsicherung. Die Begründung, dass die Krankenkassenprämien steigen und darum der ÖV günstiger gemacht werden soll, ist nicht logisch. Die Massnahme setzt also nicht dort an, wo der Schuh drückt. Nicht alle Leute können mit ÖV-Gutscheinen ihre Situation verbessern. Wer nicht mobil ist oder wenig Mobilitätsbedürfnisse hat, dem nützen diese Gutscheine nicht. Es besteht die Gefahr, dass dann sogar ein Gutscheinhandel entsteht; eine solche ÖV-Gutscheinbörse wollen wir nicht. Auch hier gilt: Es braucht eine individuelle Betrachtung, kein Giesskannenprinzip. Bedürftige müssen via Verbesserung der IPV (*Individuelle Prämienverbilligung*), der Sozialhilfe oder Ergänzungsleistungen unterstützt werden. Wir lehnen das Postulat ab, bleiben aber beim Thema Kaufkraftsicherung, zum Beispiel bei Krankenkassenprämien, dran.

Donato Flavio Scognamiglio (EVP, Freienstein-Teufen): Wenn ich nicht mehr weiss, was ich jemandem schenken will, dann kommt mir jeweils die Idee, machen wir doch einen Gutschein. Ich weiss nicht, wie viel Freude das bei Ihnen ausgelöst hat, wenn Sie zu Weihnachten einen Büchergutschein von ihrer Tante erhalten haben. Bei mir hat das immer Schrecken ausgelöst. Ich wollte eigentlich lieber das Geld und nicht den Büchergutschein. Ich glaube, hier geht es den Leuten genau gleich. Wir haben eine Bevölkerungsschicht, die hat Mühe, ihre Rechnungen zu bezahlen. Diesen Leuten müssen wir helfen. Da sind wir uns einig. Aber sie sind mündig, ob sie Bücher lesen wollen, ob sie in die Badi oder ÖV fahren wollen. Ich denke, die Zürcher sind mündig. Deshalb werden wir diesen Vorstoss so sicher nicht unterstützen.

Nicola Siegrist (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Vielleicht ist es schwierig nachzuvollziehen, Frau Franzen, aber es geht tatsächlich um beides; es geht um Sozialpolitik, um die Erhaltung der Kaufkraft für einen Teil der Bevölkerung. Gleichzeitig geht es auch darum, dass wir den Anreiz aufrechterhalten, den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Man stelle sich vor: Man macht Politik, die verschiedene Ziele gleichzeitig zu erfüllen versucht. Dies scheint ein Teil dieses Rats leicht zu überfor-

dern. Es scheint auch zu überfordern, welche Argumentation dahintersteht. Es wurde mehrfach gesagt, der ÖV sei kein Kostentreiber. Das habe ich auch nie behauptet. Ich weiss nicht, woher Sie das haben. Das hat auch die Regierung behauptet, wir hätten das gesagt. Darum geht es ja nicht. Natürlich, der ÖV ist zum Glück stabil, ich bin froh, dass das in den letzten Jahren gehalten werden konnte, Frau Regierungsrätin. Zum Glück ist der ÖV-Preis in dieser Zeit nicht gestiegen. Aber es gibt eben andere Kostentreiber, die haben Sie jetzt hoffentlich verstanden. Es ist die Krankenkasse, es ist die Miete, es sind weiterhin die Energiekosten, ja, es ist auch weiterhin die Inflation. Es sind teilweise auch Güter des alltäglichen Lebens, wenn man merkt, dass im Laden die Früchte teurer werden. Das kann sich kumulieren; beim relevanten Teil kumuliert sich das.

Für mich bleibt vor allem ein Wort beim grösseren Teil der Votanten und Votantinnen: Es ist eine verlogene Haltung, die Sie einnehmen. Sie behaupten, natürlich wolle man etwas für Leute tun, die Probleme haben, die Rechnungen zu bezahlen. Mit diesem Argument schiessen Sie diesen Vorstoss ab. Wenn der andere Vorstoss auf dem Tisch liegt, dann sagen Sie, ja nein, aber das nicht, das ist Giesskannenprinzip. Wobei wir hier genau zielgerichtet nach einem Modell agieren, das bereits besteht, nämlich die Prüfung für die Bezugsberichtigung von IPV. Frau Hollenstein, Sie haben die PI auf Erhöhung der IPV hier im Kanton Zürich, abgelehnt, mit Verweis auf den Bund. Selbstverständlich, es gibt immer ein Argument, weshalb man den Leuten in diesem Kanton finanziell nicht unter die Arme greifen soll. Das Wort, das jetzt bleibt, ist «verlogen». Sie wollen nicht, dass die Menschen in diesem Kanton mehr Geld im Portemonnaie haben. Sie wollen nicht, dass sie weiterhin am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Das werden wir uns sicher merken. Ich danke für die Aufmerksamkeit.

Josef Widler (Die Mitte, Zürich): Das jugendliche Temperament kann ich gut verstehen. Doch wenn eine Idee nicht ankommt, von Verlogenheit zu sprechen, finde ich ziemlich daneben.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Der Regierungsrat empfiehlt Ihnen, das Postulat «Kaufkraft-Paket III: Temporär günstigere ÖV-Tickets» und die darin enthaltenen ÖV-Gutscheine für Haushalte, die individuelle Krankenkassenprämienverbilligungen beziehen, abzulehnen. Wieso? Nicht, weil wir die aktuelle Entwicklung in Bezug auf die Teuerung nicht aufmerksam und auch mit einer gewissen Sorge verfolgen. Auch nicht, weil wir einkommensschwachen Personen keine

gesellschaftliche und kulturelle Teilhabe zugestehen wollen. Und auch nicht, weil wir nicht auf den öffentlichen Verkehr als wichtigen Teil der Lösung für eine Reduktion der CO₂-Treibhausgase sehen, mit dem wir einen Beitrag leisten können. Und auch nicht, weil wir keinen Modalsplit erhöhen wollen. Die Regierung empfiehlt Ihnen die Ablehnung, weil die vorgeschlagenen ÖV-Gutscheine für Haushalte, die IPV beziehen, für die Erreichung der im Postulat genannten Ziele einfach der falsche Weg sind. Auch wenn der Vorschlag sympathisch klingt, er ist bei näherer Betrachtung nicht geeignet, er ist auch sachfremd.

Es ist richtig, dass die Teuerung in den letzten Monaten eine finanziell anspruchsvollere Situation für viele Haushalte mit sich gebracht hat, vor allem für einkommensschwache Personen; sie sind stärker von der Teuerung betroffen. Wir möchten aber auch noch einmal klarstellen, es ist nicht der öffentliche Verkehr, der einen Beitrag an diese Teuerungs-erhöhung geleistet hat, im Gegenteil. Ich habe es vorhin schon gesagt, die ZVV-Tarife sind seit 2016 nicht erhöht worden, auch nicht als die Teuerung auf dem Höhepunkt war. Die Kostensteigerung in den Bereichen Krankenkassenprämien, Treibstoffpreise, Lebensmittel, das sind einfach andere Gründe. Es ist nun einmal sachfremd, wenn man Verbilligungen beim öffentlichen Verkehr machen will, um finanzielle Entwicklungen in anderen Lebensbereichen, wie in der Gesundheit, abzufedern. Da gibt es Instrumente, gezielte Instrumente, beispielsweise die individuelle Prämienverbilligung, die Sozialhilfe, wo der Grundbedarf übrigens für den Lebensunterhalt im vergangenen Jahr erhöht wurde.

Aber diese Diskussion ist schon ein gutes Beispiel für die verkehrspolitische Debatte bezüglich der Kostenwahrheit. Vorhin haben wir über Kostenwahrheit und Internalisierung externer Kosten gesprochen. Da sind Sie dafür. Auch Herr Nicola Siegrist wollte, dass es weitergeht. Vorhin haben wir über einen Experimentierartikel gesprochen. Da habe ich auf die sozialen Folgen der Kosten hingewiesen. Da haben Sie gelacht, Frau Petri (*Gabi Petri*). Sie nicken jetzt. Und jetzt zeigen Sie genau, dass Sie auch Sozialpolitik betreiben wollen. Machen wir jetzt Verkehrspolitik, machen wir jetzt Sozialpolitik? Aber das ist genau die Schwierigkeit, die wir haben bei der Diskussion der Verkehrskosten, insbesondere, wenn man dann vom Mobility Pricing spricht. Deshalb ist es auch schwierig, das richtig voranzubringen, weil jeder und jede unter diesem Mobility Pricing etwas anderes versteht. Und wenn man sich noch einig wäre, was es sein könnte, dann beginnt es bereits mit den Ausnahmen. Und in diesem Vorstoss sind wir schon wieder bei einer Ausnahme bezüglich der Kostenwahrheit. Das zeigt einfach, wie schwierig und anspruchsvoll diese Diskussion ist. In diesem Sinne

danke ich Ihnen für die Ablehnung des zwar sympathischen, aber unseres Erachtens nicht zu Ende gedachten Postulates. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 130 : 42 (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 366/2022 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Verankerung Nachhaltigkeitsthemen in der Eigentümerstrategie für den Flughafen Zürich

Postulat Stefanie Huber (GLP, Dübendorf), Hanspeter Göldi (SP, Meilen), Michael Bänninger (EVP, Winterthur) vom 3. Oktober 2022
KR-Nr. 371/2022, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Das Postulat wurde heute früh zurückgezogen.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Optimierung des ÖVs in der Stadt Winterthur - Standortevaluation Busdepot Strassenverkehrsamt Winterthur

Postulat Susanna Lisibach (SVP, Winterthur), Michael Bänninger (EVP, Winterthur), Roland Kappeler (SP, Winterthur), Michael Zeugin (GLP, Winterthur) vom 12. Dezember 2022
KR-Nr. 473/2022, RRB-Nr. 250/1. März 2023 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 1. März 2023 bekanntgegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

Susanna Lisibach (SVP, Winterthur): Wie beantworte ich ein Postulat mit möglichst wenig Worten, wenig Enthusiasmus und wenig Interesse? So kam mir die Antwort des Regierungsrates auf dieses Postulat vor, nachdem ich sie gelesen hatte. Etwas mehr Einsatz und Elan hätte ich schon erwartet, denn so falsch ist mein Anliegen überhaupt nicht. Es

geht um die Optimierung oder Anpassung der Buslinien in Wülflingen Nord, das mehr als dürftig durch den ÖV erschlossen ist. In Wülflingen Nord wohnen mindestens 6000 Einwohner, Tendenz steigend. Und Winterthur ist immerhin die zweitgrösste Stadt im Kanton Zürich.

Der Regierungsrat argumentiert mit Hilfe der Angebotsverordnung, welche besagt, dass 400 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen der Feinerschliessung und 750 Meter der Groberschliessung dienen. Ich habe nun aber einen Plan erhalten, der ganz klar belegt, dass ein grosser Teil von Wülflingen Nord ausserhalb dieses 400-Meter-Radius liegt. Ist Ihnen eigentlich bewusst, wie weit weg 400 Meter sind? Und eine Groberschliessung in einer Stadt von 750 Meter Luftlinie ist ziemlich vermessen. In der Regel kann keiner, der ausserhalb dieses 400-Meter-Radius wohnt, diese 750 Meter auf gerader Linie durchqueren. Die meisten müssen Hindernisse umlaufen, was dann eine grössere Strecke als die 750 Meter ergibt. Nicht jeder ist Profi im Urban Parcouring, bei dem man die Hindernisse erklettert.

Des Weiteren wird der Verkehrsrat angesprochen, welcher angeblich die alleinige Herrschaft über Entstehen oder nicht Entstehen einzelner Projekte hat. Ich habe mein Begehren beim Verkehrsrat deponiert, und es wird hoffentlich in Angriff genommen. Aber ist es nicht schlussendlich der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*), der sein Einverständnis zum Fahrplan gibt, welcher vom Verkehrsrat vorgelegt wurde? Meines Wissens gehört der ZVV zum Kanton. Also könnte der Regierungsrat sich durchaus auch einbringen. Bei der Limmattal- und der Glatttalbahn konnte er es ja offensichtlich auch. Und das, obwohl ein Teil der Bevölkerung dagegen war.

Ja, und nun zum Richtplan: Ist es dort nicht ein bisschen so, wie beim Huhn und beim Ei? Was war zuerst? Beim Strassenverkehrsamt handelt es sich um ein kantonales Gebäude. Wie würde nun wohl der Kanton reagieren, wenn die Stadt Winterthur den Plan zückt und einfach mal so schnell den Eintrag ändert? Ich denke, der Kanton würde sich ziemlich auf die Zehen gestanden fühlen. Aber anstatt jetzt dieses kleinliche Hin und Her zu pflegen, könnte der Regierungsrat doch einfach nur die Vorteile und Optimierung von Synergien sehen, wenn das leerstehende Strassenverkehrsamt in der Nacht als Busdepot genutzt werden könnte. Infrastrukturen könnten gemeinsam genutzt werden. Aber das hatte ich in meinem Postulat bereits aufgezählt. Im Sinne also des ökologisch und ökonomisch sinnvollen Postulats, bitte ich euch, das Postulat zu überweisen.

Michael Bänninger (EVP, Winterthur): Die vorläufige Antwort des Regierungsrates ist sehr technisch verfasst. Was kann der Regierungsrat? Was kann er nicht? Wo ist er zuständig und wo nicht? Schade, ich sage, eine verpasste Chance. Wäre es nicht ein Zeichen für einen starken ÖV, wenn sich die Präsidentin des Verkehrsrates, Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh, für eine zukunftsorientierte Erschliessung von Wülflingen Nord aussprechen würde, ganz in der Transparenz, dass dem demokratischen Prozess der Entscheidungsfindung im Verkehrsrat nicht vorgegriffen wird und der Regierungsrat im Falle eines Rekurses die Fakten auf ihre Richtigkeit prüft und entsprechend urteilt?

Noch etwas enttäuschender ist die passive Haltung des Regierungsrates betreffend Hallennutzung des Strassenverkehrsamtes in der Nacht durch Stadtbus Winterthur (*Winterthurer Verkehrsbetrieb*). Ist es nicht das Anliegen von uns allen, mit den bestehenden Infrastrukturbauten nachhaltig umzugehen? Nachhaltig heisst für mich auch eine optimale Ausnutzung der Gebäude, was in diesem Fall meines Erachtens wirklich prüfenswert ist. Nebst dem trockenen Verweis auf die Zuständigkeit, hätte die Regierung hier ein klares Signal nach Winterthur senden können, dass sie grundsätzlich die zusätzliche Nutzung der vorhandenen Gebäuderessourcen in der Nacht begrüssen würde. Schade, dass der Regierungsrat hier keine Offenheit signalisiert. Deshalb unterstützen wir von der EVP die Überweisung des Postulates. Herzlichen Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Immer mehr Leute in Winterthur fahren Bus. So wie es aussieht, könnte es dieses Jahr zu einem Besucherrekord oder zu einem Rekord bei den Passagierzahlen kommen. Wenn immer mehr Leute Bus fahren, dann braucht es auch immer mehr Personal, mehr Busse. Wenn es mehr Busse braucht, dann auch mehr Depots, um die Busse unterzustellen. Kürzlich konnte man lesen, dass sich die Personalsituation wieder etwas entspannt hat. Das ist sicher gut so. Auch bei den Fahrzeugen zieht die Stadt nach: Elf neue Doppelgelenkbusse sind bestellt oder schon im Betrieb und noch mehr bestellt. Nur beim Platz, da wurde noch keine Lösung gefunden. Ab 2026 wird vermutlich ein Provisorium benötigt. Da würde es sich natürlich anbieten, wenn man ein Strassenverkehrsamt zwischennutzen könnte. Jetzt gibt es bestimmt einige Hürden, wenn man ein Strassenverkehrsamtsgebäude mitbenutzen will für die Busse. Da ist einerseits die Koordination von Abstellplätzen und technischen Einrichtungen des Strassenverkehrsamts, und andererseits müssen auch zwei verschiedene Organisationen mit relativ unterschiedlichen Kulturen miteinander auskommen wollen, damit das überhaupt klappt.

Das zweite Anliegen des Postulats ist die Erschliessung von Wülflingen Nord. In Wülflingen gibt es keine so grosse Buserschliessung, da alle Gebiete kurze Wege haben. Allgemein in Winterthur, in der Peripherie bestehen teils ziemlich weite Wege zu den Bushaltestellen. Wenn man da etwas optimieren kann, wie es von Kantonsrätin Lisibach erwähnt wurde, dann macht es sicher Sinn, wenn man das Potenzial abklärt. Wir unterstützen das Postulat.

Chantal Galladé (GLP, Winterthur): Das Strassenverkehrsamt Winterthur ist tatsächlich nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden. Das betrifft im Moment auch ungefähr 6000 Einwohnerinnen und Einwohner. Aber es werden bald mehr davon betroffen sein, weil es zusätzliche Überbauungen gibt.

Gemäss Prognose und aktuellem Angebotsstrategie braucht Stadtbus Winterthur bis in einigen Jahren zusätzliche Flächen, um die steigende Anzahl Busse zu warten und vor allem um sie in der Nacht abzustellen. Da das Strassenverkehrsamt im Kanton ist, könnte dieser Synergieeffekt geprüft werden, ob das möglich ist, also am Tag das Strassenverkehrsamt, in der Nacht ein Busdepot für die Busse. Sie können sich das wie eine Wohngemeinschaft vorstellen, in der zum Beispiel die Küche und das Badezimmer nicht gleichzeitig, aber nacheinander genutzt wird.

Die Überweisung dieses Postulats macht mehrfach Sinn. Erstens sind Wachstumsgebiete und Wohngebiete grundsätzlich an den öffentlichen Verkehr anzuschliessen. Das macht einfach Sinn. Zweitens, auf die Prognosen des Wohnraumes muss frühzeitig reagiert werden. Das ist in verschiedenen Bereichen so. Das ist mit den Schulhausplanungen auch nicht anders. Das ist auch mit dem ÖV nicht anders. Und drittens, Synergien sollen genutzt werden. Das Strassenverkehrsamt braucht die Halle vor allem am Tag, und der Stadtbus braucht die Halle vor allem in der Nacht. Das geht eigentlich von der Logik her gut aneinander vorbei. Einige Vorredner und -rednerinnen haben aufgezählt, dass es sicher auch kulturelle oder in anderen Dingen gewisse Probleme geben wird. Aber man soll das mindestens einmal prüfen. Das ist auch im Interesse der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Das macht wirklich Sinn. Auch wenn jetzt die Regierung noch nicht so spürbare Lust zeigt, auf dieses Anliegen einzugehen, wir Winterthurerinnen und Winterthurer glauben an unsere Regierung und sind überzeugt, dass wenn das Postulat überwiesen wird, dass sie sich gut und engagiert um dieses Anliegen kümmern wird. Wir Grünliberalen überweisen dieses Postulat.

Roland Kappeler (SP, Winterthur): Susanna Lisibach hat in ihren Ausführungen deutlich gemacht, warum wir mit der regierungsrätlichen Antwort nicht zufrieden sind und eine Überweisung des Postulats beantragen.

Wir haben in der Stadt Winterthur tatsächlich mehrere ÖV-Probleme. Stadtrat und Parlament versuchen, so weit möglich, diese selber zu lösen. Das grösste und für ÖV-Kunden und -Kundinnen ärgerlichste besteht wohl in den Verspätungen durch verstopfte Hauptverkehrsachsen. Gerade in diesen Tagen beginnt zum Beispiel am Knoten Wülflingen ein Bauvorhaben, das mit einer Wendeschleife nicht nur einen dichteren Busfahrplan ermöglicht, sondern mit einer Dosieranlage für den Autoverkehr hoffentlich die Staus in den stadteinwärts führenden Hauptstrassen verringert. Später hilft uns hoffentlich Tempo 30 auch einmal mit, den Verkehrsfluss stabiler und flüssiger zu machen.

Beim Kapazitätsproblem «Busdepot» und beim Ausbau des Liniennetzes in wachsenden Quartieren am Stadtrand sind wir jedoch auf die Mithilfe des Kantons angewiesen. Das können wir in Winterthur nicht allein, weil die Gemeindekompetenzen nicht ausreichen oder weil der Kanton eine möglicherweise geeignete Liegenschaft besitzt. Genau deshalb haben wir dieses Postulat parteiübergreifend eingereicht. Gerade wenn sich die SVP einmal für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs einsetzt – was leider allzu selten passiert –, kann es doch nicht sein, dass der Regierungsrats Spielverderber spielt und die Lösungsvorschläge nicht einmal in einem ausführlichen Bericht prüfen will.

Es ist uns sehr wohl bewusst, dass für die Festlegung des ZVV-Angebots der Verkehrsrat zuständig ist. Die Stadt Winterthur wird sich im Fahrplanverfahren sehr wohl entsprechend einbringen. Michael Bänninger hat es gesagt, es ist eine verpasste Chance, wenn sich der Regierungsrat hier auf seine reine Rekursrolle zurückzieht. Anders sieht es beim Strassenverkehrsamt aus. Florian Meier hat gesagt, es gibt ein paar Hürden. Das Bild von Chantal Galladé mit der WG gefällt mir; es gibt Synergie. Der Regierungsrat könnte einen WG-Ämtchenplan vorlegen bezüglich Nutzung der Halle des Strassenverkehrsamts, die im Moment Eigentum des Kantons ist, da hat er Regierungsratskompetenzen. Bevor die Stadt im kommunalen Richtplan jetzt einen entsprechenden Depotstandort evaluiert und aufnimmt, wäre eine Auslegeordnung von Chancen und Möglichkeiten aus Sicht der Kantonsregierung sehr hilfreich. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs verdient ein Miteinander und es braucht dieses Miteinander von Gemeinden und Kantonen, wo immer es möglich ist. Ich bitte Sie deshalb, das Postulat an den

Regierungsrat zu überweisen. Die Winterthurer ÖV-Benutzerinnen und -Benutzer werden es Ihnen danken.

Thomas Anwander (Die Mitte, Winterthur): Auch, wenn jetzt der Eindruck entsteht, wir machen hier eine Gemeinderatsdebatte der Stadt Winterthur, teilt die Mitte-Fraktion trotzdem das Anliegen von Susanne Lisibach und den Mitunterzeichnenden hinsichtlich der besseren Erschliessung von Wülflingen Nord durch den öffentlichen Verkehr. Wülflingen Nord ist nicht nur Standort des Strassenverkehrsamtes, sondern auch ein wichtiges Naherholungsgebiet und Ausgangspunkt von Wanderungen entweder Richtung Weinland oder Richtung Wolfensberg. Mit den Restaurants Sporrer und Taggenberg gibt es zudem in der Nähe des Strassenverkehrsamtes auch zwei attraktive Restaurants, die heute mit dem öffentlichen Verkehr nur ungenügend erschlossen sind. Wir können aber die Argumentation des Regierungsrates nachvollziehen, dass für die Behandlung des Anliegens zuerst der Verkehrsrat zuständig ist, und der Regierungsrat leider nur Rekursinstanz ist. Wir hoffen trotzdem, dass der Verkehrsrat das Anliegen der Winterthurer ernst nimmt und zu einer sinnvollen Lösung kommt.

Betreffend Nutzung der Halle des Strassenverkehrsamtes möchte ich meine Interessenbildung offenlegen. Ich bin Verwaltungsrat einer Winterthurer Immobilienfirma, die mit der Stadt Winterthur Gespräche über einen möglichen Standort für ein Busdepot führt. Dass solche Gespräche stattfinden, zeigt, dass die Stadt Winterthur ihre Verantwortung wahrnimmt und konkret Standorte für ein zweites Busdepot in Winterthur evaluiert. Wir teilen die Auffassung des Regierungsrates, dass das Thema Busdepot primär eine Angelegenheit des Stadtrates ist, und wie ausgeführt, nimmt er diese Aufgabe auch wahr. Zudem habe ich Zweifel, obwohl ich nicht Fachmann bin beim Thema Verkehr, ob sich die Halle des Strassenverkehrsamtes für ein Busdepot wirklich eignet. Diese Kombi-nutzungen sind auch in der Industrie nicht immer ganz einfach. Aus diesen Überlegungen lehnt die Mitte-Fraktion das Postulat ab.

Dieter Kläy (FDP, Winterthur): Jetzt gibt es einen Winterthur, der ein kritisches Votum hält. Wir haben in Winterthur tatsächlich verschiedene Gebiete, die ungenügend oder schlecht erschlossen sind. Es geht nicht nur um Wülflingen Nord. Wir haben beispielsweise die Region um Rickertwil; wir haben Teile von Seen Iberg und wir haben beispielsweise auch die ganzen Bereiche Oberwinterthur und Reutlingen. Jetzt könnte man natürlich für jedes dieser Gebiete auch hier im Kantonsrat

eine Debatte führen. Aber das ist nicht stufengerecht. Richtig ist – und da bin ich mit den Vorrednern einig –, die Stadt wächst. Die Bedürfnisse nach zusätzlichen ÖV-Kapazitäten sind auch an den Buskorridoren. Wir haben Buskorridore festgelegt in der Stadt von Ost nach West und von Nord nach Süd. Diese Bedürfnisse sind ausgewiesen. Die Frage ist jetzt aber, ob wir das alles wirklich an diesem Strassenverkehrsamt in Wülflingen aufhängen wollen, oder ob es nicht besser ist, dass die Stadt Winterthur einmal eine Gesamtplanung macht und sich vielleicht überlegt, was braucht es wo wirklich. Mir scheint, auch wenn das sehr gut gemeint ist, ist dieses Postulat etwas zu speziell oder an einem zu individuellen Detail aufgehängt. Daher werden wir von der FDP das Postulat nicht unterstützen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Was ich hier bei diesem Vorstoss sehe, ist quasi das Gegenteil, was hier vielfach im Kantonsrat abläuft, nämlich, normalerweise wollen wir hier im kleinen Kantonsrat viel lieber nationale Politik betreiben. Hier soll der Kantonsrat offenbar Winterthurer Kommunalpolitik machen beziehungsweise als Stadtparlament herhalten. Noch überraschender und erfreulicherweise ist dabei, dass diese ÖV-Initiative von der SVP kommt. Dass dabei ein lokales Interesse mitspielt, kann man sich denken; vielleicht hätte man hier auch eine Interessenbindung anbringen können.

Zur Sache: Ich sehe hier durchaus, dass wir in der Stadt Winterthur eine möglichst breite Netzabdeckung brauchen. Es macht sicher auch Sinn, dass hier genauer hingeschaut wird. Wenn Dieter Kläy von einer Gesamtplanung spricht, empfehle ich einen Blick in die aktuelle Angebotsstrategie 2035 beziehungsweise 2050; das ist ein Dokument von Stadtbus Winterthur. Bei der Angebotsstrategie 2035 ist eine entsprechende tangentielle Idee – manche hätten allerdings lieber eine Direktverbindung– ins Maisenried angedacht. Aber zumindest das Problem mit Wülflingen Nord ist dort schon einmal adressiert beziehungsweise vom Stadtbus erkannt, dass hier eine bessere Erschliessung notwendig ist. Auch wäre eine Lösung zusammen mit dem Strassenverkehrsamt bestimmt kreativ. Jedoch sind wir der Meinung, dass dieses Anliegen an die richtige Ebene adressiert werden sollte. Dies sollte zuerst an Stadtbus beziehungsweise an das Stadtparlament gehen, sofern es die politische Ebene sein soll. Dann kann es über die zuständigen Instanzen oder von mir aus dann über den Kantonsrat gehen. Aber hier wird das Pferd schon ziemlich von hinten aufgezäumt.

Die Alternative Liste wird das Postulat nicht überweisen, genauso wie wir es halten, wenn hier in unserem Parlament überflüssige parlamentarische Initiativen nach Bern geschickt werden sollen, obwohl die entsprechenden Parteien, anders als die AL, Vertreter in den entsprechenden Parlamenten hätten. Besten Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich könnte jetzt auch meine Interessenbindung bekanntgeben: Ich habe nämlich zwölf Jahre in Winterthur gearbeitet, im Bauamt. Aber immerhin kommt jetzt jemand zu Wort, der zur Vorlage spricht, der den Wohnsitz nicht in Winterthur hat.

Es ist nun mal so, die gewünschte Einführung dieser neuen ÖV-Linien, das ist eigentlich ein klassisches Beispiel eines Fahrplanverfahrens. Die Stadt Winterthur als betroffene Gemeinde wie auch alle anderen Gemeinden können solche Anpassungen beim Verkehrsrat beantragen, der es dann festlegt. Der Regierungsrat hat in diesem Verfahren keine Rolle. Das war auch der Grund, warum wir gesagt haben, es macht keinen Sinn über den Regierungsrat, der dann übrigens noch Rechtsmittelinstanz wäre, ein Verfahren aufzugleisen, das sowieso noch nicht zielführend ist, weil am Schluss der Antrag der Stadt Winterthur kommen muss. Daran ändert sich nichts, weil, das Fahrplanverfahren ist so festgelegt im entsprechenden Gesetz. Auch die Festlegung der Standorte, die machen wir nicht hoheitlich. Selbstverständlich sprechen wir mit den Gemeinden – jetzt redet die Verkehrsratspräsidentin. Wir sprechen auch mit den ÖV-Unternehmen. Aber am Schluss muss es einen Richtplaneintrag geben, und den machen wiederum die Gemeinden.

Ich sehe schon, dass ich auf verlorenem Posten bin bei so viel Winterthurerinnen und Winterthurem, die offenbar gut überzeugen konnten. Ich möchte Ihnen aber trotzdem sagen, ihr Stadtrat kann das doch, Kantonsrätin Galladé. Ihr Stadtrat, das hat er mehrfach bewiesen, der kommt auf den Verkehrsrat zu. Der kann das; der kann das beantragen. Ich glaube nicht, dass es dafür ein Parlament braucht. Als Verkehrsratspräsidentin habe ich noch nie ein Busdepot abgelehnt, wenn es keine Möglichkeiten gab seitens der Gemeinden insbesondere natürlich in den Städten Zürich und Winterthur. Auch da hat es das kantonale Parlament nicht gebraucht. Also, ein bisschen Vertrauen in die Abläufe dürfen Sie schon haben. Aber selbstverständlich, wir von der Regierung sind immer wohlwollend, wenn es um den öffentlichen Verkehr geht, wenn es um eine sinnvolle Verkehrsinfrastruktur geht. Wenn wir das prüfen sollen, dann prüfen wir das auch seitens der Regierung. Aber

nochmals: Sie können die Abläufe nicht ändern. Der Stadtrat muss es beantragen. Herzlichen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 121 : 39 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 473/2022 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Verschiedenes

Fraktionserklärungen

Fraktionserklärung der SP zu «Gesundheitsversorgung nur noch für die Reichen»

Michèle Dünki-Bättig (SP, Glattfelden): In einem Interview in der Sonntagszeitung denkt die Gesundheitsministerin Natalie Rickli (*Regierungsrätin*) laut über die Abschaffung der obligatorischen Krankenversicherung nach. Sie sieht die Einführung der obligatorischen Krankenversicherung von 1994 als Hauptproblem und damit insbesondere die wichtigste solidarische Errungenschaft dieser Zeit. Sie stört sich nämlich daran, dass die Grundversicherung eine Versicherung sei, die alles bezahlt und allen in diesem Land lebenden Menschen zugänglich gemacht wird, ja, sogar den Asylsuchenden. Diese Aussagen können wir so nicht stehenlassen, Frau Rickli, denn in hohem Masse hat das KVG (*Bundesgesetz über die Krankenversicherung*) unserem Gesundheitssystem Solidarität und den einheitlichen Zugang zu medizinischen Leistungen gebracht. Insbesondere bei den stationären Leistungserbringern wurde bei der Einführung der neuen Spitalfinanzierung dann das Heil in mehr Wettbewerb gesucht und damit verbunden mit Verselbstständigungen und Privatisierungen von Spitälern begonnen. Seitdem steigen die Gesundheitskosten und damit verbunden auch die Prämienlast für die Bevölkerung rasant an. Zur Entlastung der Bevölkerung fordert die SP seit Langem mehr Geld für die IPV (*Individuelle Prämienverbilligung*) und hat auch die Prämienentlastungsinitiative lanciert. Insgesamt ist das Schweizer Gesundheitssystem ein Beispiel dafür, dass weniger Staat eben nicht einfach mehr Effizienz, Qualität und tiefere

Preise bringt, sondern vielfach das Gegenteil. Es mutet dann schon etwas zynisch an, wenn Frau Rickli das Beispiel des National Health Service, NHS, ins Feld führt, um vor Verstaatlichung des Gesundheitswesens zu warnen. Sie spricht dabei von zu vielen Streiks, langen Wartezeiten und explodierenden Kosten. Lassen Sie uns eines klarstellen: Die Angestellten des NHS haben es erstmals im Dezember 2022 gestreikt. Der NHS ist mit seinen 1,6 Millionen Beschäftigten eine Institution in Grossbritannien, die universell und kostenlos und bei der Bevölkerung enorm beliebt ist. Es waren und sind die Tories, also Ihr bürgerliches Äquivalent im vereinigten Königreich, welche den NHS mit gezielter Unterfinanzierung und Reallohnkürzungen hat ausbluten lassen. Gleichzeitig wurde das Gesundheitswesen in England schleichend immer mehr privaten Anbietenden geöffnet. Die Gesundheitsreform 2012 gab dem NHS dann den Rest. Die beschlossenen Veränderungen der Institutionen setzte Anreize zur Risikoselektion der Patienten und stehen im völligen Gegensatz zu den eigentlichen Werten des NHS, Spar- und Privatisierungspolitik dominierten ab dann den Reformprozess, nicht die bessere Versorgung der Patientinnen und Patienten. Diese Defizite wurde mit Mängeln im Sozialwesen und mit geringen Investitionen in die Ausstattung kombiniert, was zu überdimensionalen Wartelisten in den Krankenhäusern geführt hat, auch für die Notfallversorgung. Mit Krankenwagen, die vor den Krankenhäusern stehen und darauf warten, dass sie die Patientinnen und Patienten einliefern können. Frau Rickli, das Beispiel des NHS eignet sich vor allem dafür, vor mehr Privatisierung und Wettbewerb im Gesundheitswesen zu warnen.

Von all dem will Frau Rickli aber nichts wissen. Sie fordert eher, dass man den Bürgerinnen und Bürgern natürlich ein Angebot mit einem attraktiven PreisLeistungsverhältnis vorlegen soll, mit spürbar tieferen Prämien. Dann würden die Menschen auch akzeptieren, dass Leistungen, die nicht zur Gesundheitsversorgung gehören, dann halt auch einfach nicht mehr bezahlt werden. Was konkret Frau Rickli damit aber meint, welche Leistungen nicht mehr bezahlt werden sollen, das sagt sie dann aber nicht. Sie hat also nicht wirklich eine Lösung. Sie fordert aber einen Marschhalt und sie verweist auf die Dutzenden kleinen Reformen, die aktuell hängig seien. Diese kleinen Reformen und Korrekturen sind übrigens insbesondere Reformen, welche nötig wurden, um die falschen Anreize und die Überversorgungen in einem verwettbewerblichten Gesundheitsmarkt notdürftig auszubremsen.

Eine grundlegende Reform fänden wir durchaus auch unterstützenswert, aber sicher nicht in der Richtung, wie sie unsere Gesundheitsdi-

rektorin vorschlägt. Unser Gesundheitssystem krank insbesondere daran, dass mit unserer Gesundheit Profit gemacht wird und die Spitäler miteinander konkurrenzieren müssen. Es ist Fakt, dass durch diesen immer höheren Kostendruck die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Spitälern krank werden und daher aus Selbstschutz, Frau Rickli, ihr Pensum reduzieren, um die hohe Belastung überhaupt aushalten zu können. Mehr Lohn und bessere Arbeitsbedingungen sind nicht die Ursache, wie Frau Rickli behauptet, sondern die Lösung des Fachkräftemangels. Wieso bei allen Berufen eine Lohnerhöhung die Attraktivität des Berufes erhöhen soll – ausser im Pflegeberuf –, das ist uns ein Rätsel. Wenn wir andere Länder als Vergleiche heranziehen, dann schauen wir doch bitte auch nach Deutschland, welches gerade aus seinen Fehlern mit der Einführung der Fallpauschale lernt. Gesundheitsminister Lauterbach (*Karl Lauterbach*) regt eine Änderung bei der Abrechnung von medizinischen Leistungen mit einer Abkehr vom Fallpauschalprinzip an und er möchte eine stärkere Spezialisierung der Krankenhäuser. Die Kliniken sollen zudem künftig 60 Prozent der Vergütung alleine schon für das Vorhalten von Leistungsangeboten bekommen. Dies nimmt ökonomischen Druck weg und soll vor allem auch eine Entbürokratisierung bringen. Das müsste die FDP ja eigentlich gut finden. Ziel ist es, dass die Spitäler dann endlich aus dem ewigen Hamsterrad kommen. Wo wir unserer Gesundheitsdirektorin recht geben können, ist, dass wir auch finden, dass die Prävention wichtig ist. Setzen wir dort an, können wir für mittel- bis längerfristig kurative Ausgaben sparen. Aber dafür müsste zuerst in die Prävention investiert werden. Hier freuen wir uns demnach über gute Vorschläge und deren entsprechende Finanzierung von Seiten der Gesundheitsdirektion. Wir werden uns weiterhin mit aller Kraft für einen starken Service Public einsetzen.

Fraktionserklärung der Alternativen Liste, der Grünen und der EVP zu «So wie jetzt, kann es nicht weitergehen».

Nicole Wyss (AL, Zürich): Unsere Gesundheitsdirektorin Natalie Rickli hat erkannt, was schon viele vor ihr erkannt haben: Es gibt grosse Probleme in unserem Gesundheitssystem. Und mit entwaffnender Ehrlichkeit gibt sie zu, Lösungen hat sie keine – was nicht wirklich verwundet. Die SVP kümmert sich lieber um andere Themen. Sie ist vor allem gut in der Problembewirtschaftung – die Asylpolitik lässt grüssen. Doch in einem Punkt sind AL, Grüne und EVP mit der Regierungsrätin einig: So kann es nicht weitergehen. Die Zeit für Trostpflasterchen ist vorbei. Wir brauchen auf Bundesebene in der neuen Legislatur eine grundsätzliche Reform. Ja, es braucht einen Marschhalt und es darf erlaubt sein,

auch heilige Kühe in Frage zu stellen. Aber ist es wirklich die Aufgabe einer Gesundheitsdirektorin, die Arbeit von Pflegefachleuten in den Spitälern und Pflegeheimen zu diskreditieren? Zitat: «Wenn Mitarbeitende in der Pflege mehr verdienen, reduzieren sie gleich ihr Pensum.» Liebe Gesundheitsdirektorin, Wertschätzung für die wichtigsten Akteure im Gesundheitswesen sieht anders aus.

Doch noch skandalöser ist die Aussage, dass die obligatorische Krankenversicherung abgeschafft werden soll. Eine soziale Errungenschaft wird mit Füßen getreten. Eine solche Forderung ist auch nicht zu Ende gedacht. In der Konsequenz würde dann für die Krankenkassen die Aufnahmepflicht aufgehoben. Wir gehen davon aus, dass die Aussagen von unserer Gesundheitsdirektorin nicht mit dem gesamten Regierungsrat abgesprochen waren, denn diese Aussagen im Interview wären ja dann eine totale Bankrotterklärung unserer Regierung und ein Affront für die Bevölkerung. Was wir brauchen, sind Lösungen für die ganze Bevölkerung und nicht Profilierungsversuche vor den Wahlen. Die Gesundheitsversorgung ist eine staatliche Aufgabe, vergleichbar mit der Bildung.

Die Alternative Liste, die Grünen und die EVP haben in der Vergangenheit immer wieder Lösungsansätze vorgeschlagen. Es braucht eine grossangelegte Bildungsoffensive für die Gesundheitsberufe. Es braucht bessere Arbeitsbedingungen im Gesundheitssektor. Es braucht eine faire Finanzierung; die Kopfprämie ist dies sicherlich nicht. Es braucht weniger Fehlanreize und mehr Fixlöhne bei Leistungserbringen. Es braucht auch eine Pharmapolitik, die exorbitante Gewinne nicht zulässt.

Wir werden auch in dieser Legislatur dranbleiben und erwarten, dass die Gesundheitsdirektion sich für alle Menschen im Kanton einsetzt, unabhängig von ihrem sozialen Status oder ihren Vermögensverhältnissen. Zudem fordern wir eine solidarische und sozialverträgliche Finanzierung unseres Gesundheitssystems. Danke.

Rücktrittserklärungen

Rücktritt aus der Kommission für Bildung und Kultur von Edith Häusler

Ratssekretärin Monika Wicki verliert das Rücktrittsschreiben: «Liebe Sylvie, hiermit reiche ich meinen Rücktritt aus der KBIK (Kommission für Bildung und Kultur) auf den Wahltermin meiner Nachfolgerin ein. Für die Kenntnisnahme danke ich im Voraus bestens. Liebe Grüsse, Edith Häusler»

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Edith Häusler beantragt den Rücktritt aus der KBIK. Sie sind einverstanden.

Rücktritt aus dem Kantonsrat von Manuel Kampus

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Sie haben am 10. Juli 2023 dem Rücktrittsgesuch von Kantonsrat Manuel Kampus, Schlieren, stattgegeben. Heute nun ist dieser Tag des Rücktritts gekommen.

Ratssekretärin Monika Wicki verliest das Rücktrittsschreiben: «Sehr geehrte Damen und Herren, ich ersuche um meinen vorzeitigen Rücktritt aus dem Kantonsrat per 28. August 2023.

Wie es im Leben so ist, kann man nicht «dä Feufer und s'Weggli ha» und man muss sich entscheiden. Ich hatte die Chance an meiner Arbeitsstelle mein Pensum von 50 auf 80 Prozent zu erhöhen und habe diese gepackt. Nach einiger Zeit merke ich nun, dass diese berufliche Mehrbelastung und das Kantonsratsamt nur schwer zu vereinbaren sind, ohne dass meine Frau und mein Sohn Abstriche machen müssen. Und mit einem zweiten Kind wird es auch nicht einfacher. Nein, wir sind nicht in Erwartung. Auch ist es mir wichtig, dass meine Frau ihren geliebten Job weiter ausüben kann und ihn nicht wegen mir an den Nagel hängt. Nach längerem innerlichen Ringen entschied ich mich für meinen Rücktritt.

Nun ist dieser Tag gekommen, und das ist der erste Text, den ihr von mir hört, ohne zu stottern. Deshalb habe ich zehn Seiten geschrieben. Nein, keine Angst, wer mich kennt weiss, ich bin kein Mann der langen Worte, denn in der Kürze liegt die Würze. Und deshalb mache ich es jetzt kurz: Die Zeit im Rat war schön, und wer weiss, vielleicht komme ich zurück, wenn ich das Durchschnittsalter hier im Saal erreicht habe. *(Heiterkeit)* Freundliche Grüsse, Manuel Kampus»

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Lieber Manuel, du musst auch von mir heute keinen Zehn-Seiter fürchten, aber eine kurze Würdigung will ich dir nicht ersparen. Ich bin sicher, dass du hier für deine Entscheidung mit Verständnis rechnen kannst. Der Spielraum für politische Arbeit ist bei einem hohen Berufspensum und familiären Verpflichtungen beschränkt. Und das kann einen eben auch zwingen, seine Aufgaben neu zu sortieren, wenn sich Veränderungen ergeben. Enttäuschend ist höchstens, dass es uns trifft, wenn Manuel jetzt seine politischen Verpflichtungen reduziert.

Die Grundlage für eine längere Kantonsratskarriere wäre sicher dagewesen. Immerhin verteidigte Manuel im Februar seinen 2019 eroberten Sitz, der in der Vergangenheit häufiger die Parteifarbe gewechselt hatte. «Der Limmattaler Wackelsitz hat vorerst ausgewackelt», konnte man danach in der Zeitung lesen. Das spricht für deine überzeugende Arbeit im Parlament.

Die von Manuel eingereichten oder mitunterzeichneten Vorstössen dokumentieren sein ausgeprägtes soziales und umweltpolitisches Engagement. Ein Schwerpunkt dabei ist die Altenpflege, in der er sich als Aktivierungsfachmann auch beruflich betätigt. Zum sicheren Verbleib auf dem Kantonsrats-Wackelsitz wird zudem seine Präsenz im Schlieremer Gemeinderat beigetragen haben. Diesem Parlament wird Manuel noch erhalten bleiben. Wie in unserem Rat gehört er auch dort der Geschäftsprüfungskommission an.

Die Schlieremer haben Glück. Wenn man von Menschen aus dem Bezirk Dietikon hört, ist Manuel jemand, der gerne für politische Anliegen auf die Strasse geht. Er sucht den direkten Kontakt mit den Menschen, um sie für die Politik und unsere Demokratie zu begeistern. Lieber Manuel, wir freuen uns, wenn du den Menschen auf diese Weise weiterhin auch die Kantonspolitik nahebringst. Und wenn du sie bisweilen daran erinnerst, welche bedeutende Rolle die Kantonebene zwischen Bund und Gemeinde hat.

Doch Manuel schlägt die Tür bei uns ja nicht für immer zu. Wie Sie gehört haben, stellt er im Rücktrittsschreiben in Aussicht, vielleicht zurückzukehren, wenn er dann das Durchschnittsalter hier im Saal erreicht haben werde. Das, lieber Manuel, klang so leicht nach Spott und ferner Zukunft, sodass ich nicht sicher bin, ob du da nicht deine Jugend überschätzt. Mit Jahrgang 1984 wirst du nämlich in dieser Hinsicht bereits in zehn Jahren schon ziemlich wieder bei den Leuten sein. (*Heiterkeit*) Wie auch immer, ich danke dir sehr herzlich für deinen Einsatz in unserem Rat und wünsche dir für die kommenden zehn Jahre und lange darüber hinaus alles Gute, privat, beruflich und politisch. (*Applaus*)

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

– **Babyfenster im Kanton Zürich: Für mehr Sichtbarkeit, Aufklärung und Erweiterung!**

Postulat *Erich Vontobel (EDU, Bubikon)*, *Hans Egli (EDU, Steinaur)*, *Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf)*

– **Mehr Flexibilität für kirchliche Bauten**

Postulat *Tobias Langenegger (SP, Zürich), Andrea Gisler (GLP, Gossau), Jean-Philippe Pinto (Die Mitte, Volketswil), Markus Schaaf (EVP, Zell), Judith Anna Stofer (AL, Zürich)*

– **Schutz der Kleinkinder vor digitalen Medien**

Anfrage *Patricia Bernet (SP, Uster), Christoph Fischbach (SP, Kloten), Jonas Erni (SP, Wädenswil)*

– **Umsetzung der VSM betreffend DaZ**

Anfrage *Daniel Heierli (Grüne, Zürich), Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon)*

– **Sozialpädagogische Familienbegleitung – Aufnahme sur Dossier**

Anfrage *Monika Wicki (SP, Zürich), Pia Ackermann (SP, Zürich), Carmen Marty Fässler (SP, Adliswil)*

– **Heimatschutz verhindert die Ziele der inneren Verdichtung im Kanton Zürich**

Anfrage *Martin Farner (FDP, Stammheim), Paul Mayer (SVP, Martthalen)*

– **Öffentlicher Verkehr im Kanton Zürich (ZVV)**

Anfrage *Beat Hauser (GLP, Rafz), Martin Huber (FDP, Neftenbach), Davide Loss (SP, Thalwil)*

– **Unterstützung für von häuslicher Gewalt betroffene Frauen**

Anfrage *Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf), Silvia Rigoni (Grüne, Zürich), Sibylle Marti (SP, Zürich), Tobias Mani (EVP, Wädenswil), Andrea Gisler (GLP, Gossau)*

– **Streichung des § 238. Abs. 1 im PBG**

Anfrage *Martin Huber (FDP, Neftenbach), Corinne Hoss-Blatter (FDP, Zollikon), Simon Vlk (FDP, Uster)*

– **Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen bei den Pistenverlängerung ohne unnötige Opferung von Fruchtfolgeflächen**

Anfrage *Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen), Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich)*

– **Benötigte Ersatzflächen des Flughafens Zürich**

Anfrage *Wilma Willi (Grüne, Stadel), Florian Meier (Grüne, Winterthur), David John Galeuchet (Grüne, Bülach)*

– **Kurz-, mittel- und langfristige Hitzemassnahmen für besonders vulnerable Menschen**

Anfrage *Mandy Abou Shoak (SP, Zürich), Nicola Siegrist (SP, Zürich), Markus Bärtschiger (SP, Schlieren)*

– **Asylmissbrauch mit gekauften Pässen**

Anfrage *Urs Wegmann (SVP, Neftenbach), Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Martin Huber (FDP, Neftenbach)*

– **Einsatz von Bioziden an Gebäuden**

Anfrage *David John Galeuchet (Grüne, Bülach), Hans Egli (EDU, Steinmaur), Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen), Nathalie Aeschbacher (GLP, Zürich), Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal), Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf)*

– **Koordination der Notfallzuweisungen**

Anfrage *Pia Ackermann (SP, Zürich), Brigitte Rösli (SP, Illnau-Effretikon), Renata Grünenfelder (SP, Zürich)*

Rückzug

– **Verankerung Nachhaltigkeitsthemen in der Eigentümerstrategie für den Flughafen Zürich**

Postulat *Stefanie Huber (GLP, Dübendorf), Hanspeter Göldi (SP, Meilen), Michael Bänninger (EVP, Winterthur), KR-Nr. 371/2022*

Schluss der Sitzung: 17.35 Uhr

Zürich, den 28. August 2023

Die Protokollführerin:
Daniela-Graziella Jauch

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am
11. September 2023.