



61. Sitzung, Montag, 22. August 2016, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Rolf Steiner (SP, Dietikon)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen Seite 3941
- Ratsprotokolle zur Einsichtnahme Seite 3942
- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 3942
- Gratulation zu Geburten von Kindern Seite 3943
- 21. Ratsherrenschieszen in Oberglatt Seite 3944

2. Wahl eines Mitgliedes der Aufsichtskommission Bildung und Gesundheit

für den aus der Kommission ausgetretenen Ernst
Bachmann, Zürich

KR-Nr. 263/2016 Seite 3944

3. Seezonen anstatt Seezuschlag

Postulat Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Felix
Hoesch (SP, Zürich) und Ruedi Lais (SP, Wallisel-
len) vom 11. Juli 2016

KR-Nr. 244/2016, Antrag auf Dringlichkeit Seite 3945

4. Gesetz über die Organisation des Regierungsrates und der kantonalen Verwaltung (OGRR)

Antrag des Regierungsrates vom 19. August 2015
und gleichlautender Antrag der Kommission für
Staat und Gemeinden vom 5. Februar 2016

Vorlage 5219 Seite 3948

5. Periodische Publikationspflicht aller Informationen über externe Aufträge

Antrag des Regierungsrates vom 23. September 2015 zur Motion KR-Nr. 313/2010 und gleichlautender Antrag der Kommission für Staat und Gemeinden vom 27. Mai 2016

Vorlage 5232..... Seite 3954

6. Grünes Licht für die die Feuerwehr

Postulat Markus Schaaf (EVP, Zell), Nik Gugger (EVP, Winterthur) und Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) vom 26. Januar 2015

KR-Nr. 27/2015, Entgegennahme, Diskussion Seite 3962

7. Auswirkungen der IV-Revision auf die Sozialhilfe

Interpellation Andreas Daurù (SP, Winterthur) und Rosmarie Joss (SP, Dietikon) vom 2. März 2015

KR-Nr. 72/2015, RRB-Nr. 375/15. April 2015..... Seite 3974

8. Zusätzliche Kosten der Eichmeister

Postulat Peter Preisig (SVP, Hinwil), Martin Farner (FDP, Oberstammheim) und Peter Uhlmann (SVP, Dinhard) vom 7. September 2015

KR-Nr. 223/2015, RRB-Nr. 1108/25. November 2015 (Stellungnahme)..... Seite 3982

9. Manipulation von Abgaswerten und ungerecht-fertigten Vergünstigungen bei der kantonalen Verkehrssteuer

Interpellation Jonas Erni (SP, Wädenswil), Beat Bloch (CSP, Zürich) und Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) vom 28. September 2015

KR-Nr. 250/2015, RRB-Nr. 1085/18. November 2015 Seite 3990

10. Zweckgebundene Verwendung der Busseneinnahmen

Motion Roland Scheck (SVP, Zürich), Michael Welz (EDU, Oberembrach) und Bruno Amacker (SVP, Zürich) vom 19. Oktober 2015 KR-Nr. 259/2015, RRB-Nr. 43/19. Januar 2016 (Stellungnahme).....	Seite	4000
---	-------	------

Verschiedenes

– Eidgenössisches Parlamentarier-Fussballturnier ...	Seite	3971
– Geburtstagsgratulation	Seite	3971
– Fraktions- oder persönliche Erklärungen		
– Fraktionserklärung der Grünen zum Thema «Burka».....	Seite	3971
– Fraktionserklärung der EDU zum Thema «Burka».....	Seite	3973
– Nachruf.....	Seite	4015
– Rücktrittserklärungen		
– Rücktritt als Ersatzmitglied des Obergerichts von Regula Affolter, Küsnacht	Seite	4015
– Rücktritt aus der Aufsichtskommission über die wirtschaftlichen Unternehmen von Tobias Langenegger, Zürich	Seite	4016
– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse	Seite	4016

Geschäftsordnung

Ratspräsident Rolf Steiner: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Rolf Steiner: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf zwei Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 150/2016, Finanzielle Reserven bei der Axpo bei Verlusten durch defizitäre AKW
Felix Hoesch (SP, Zürich)
- KR-Nr. 197/2016, Elektronische Patientendossiers, Submissionsverordnung und Lü16
Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)

Ratsprotokolle zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates sind ab heute Nachmittag einsehbar:

- Protokoll der 59. Sitzung vom 4. Juli 2016, 8.15 Uhr
- Protokoll der 60. Sitzung vom 4. Juli 2016, 14.30 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Ratspräsident Rolf Steiner: Die Geschäftsleitung war nicht untätig in den Sommerferien und beantragt Ihnen folgende Zuweisungen von Geschäften. Es sind relativ viele, ich bitte Sie um Ihre Aufmerksamkeit.

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Klärungsbedarf beim Konzessionsland**
Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 224/2013 Vorlage 5279
- **Teilrevision 2015 des kantonalen Richtplans**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5298

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Volksinitiative «Mehr Qualität – eine Fremdsprache an der Primarschule»**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5294
- **Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Berufsbildung**
Vorlage 5295
- **Volksschulgesetz**
Vorlage 5296
- **Gesetz über die Teilverlegung der Universität**
Vorlage 5297

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Bewilligung eines Objektkredites für den Ausbau der Unterführung SBB Schönenwerd in Dietikon**
Vorlage 5299

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Verwaltungsrechtspflegegesetz**
Vorlage 5303

Zuweisung an die Justizkommission:

- **Stellenprozenze sowie die Mindestzahl der Mitglieder der Bezirksgerichte**
Beschluss des Kantonsrates, KR-Nr. 261/2016
- **Stellenprozenze der Mitglieder und Zahl der Ersatzmitglieder des Obergerichts**
Beschluss des Kantonsrates, KR-Nr. 262/2016

Zuweisung an die Finanzkommission (Mitbericht Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit):

- **Zusatzleistungsgesetz**
Vorlage 5289
- **Spitalplanungs- und -finanzierungsgesetz (SPFG)**
Vorlage 5293
- **Spitalplanungs- und -finanzierungsgesetz (SPFG)**
Vorlage 5301

Zuweisung an die Finanzkommission (Mitbericht Kommission für Wirtschaft und Abgaben):

- **Steuergesetz**
Vorlage 5290
- **Genehmigung der Änderung der Verordnung über die Organisation und Verwaltung der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (Leistungsüberprüfung 2016)**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5291

Zuweisung an die Finanzkommission (Mitbericht Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt):

- **Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr**
Vorlage 5292

Gratulation zu Geburten von Kindern

Ratspräsident Rolf Steiner: Dann haben sich in den Sommerferien einige weitere wichtige Ereignisse ergeben. Zwei Ratsmitglieder sind Eltern geworden. Ich möchte ganz herzlich gratulieren.

Nina Fehr Düsel ist Mutter eines Sohnes mit dem Namen Lionel Victor geworden. Ich gratuliere ganz herzlich. Ist sie schon hier? (*Das ist nicht der Fall.*) Dann warten wir mit der Übergabe des Löwen.

Aber der stolze Vater von Viktoria Anabel ist Bruno Amacker, er ist hier. Ich gratuliere ihm ganz herzlich. (*Applaus. Der Ratspräsident überreicht Bruno Amacker den Plüschlöwen des Kantonsrates.*)

21. Ratsherrenschüssen in Oberglatt

Ratspräsident Rolf Steiner: Dann etwas Weiteres, vielleicht etwas weniger Bedeutsames: Am 21. Ratsherrenschüssen in Oberglatt gleich am ersten Montag der Sommerferien war für die kantonsrätlichen Mannschaften als Spezialpreis wiederum eine Zinnkanne zu gewinnen. Für mich etwas überraschend ging dieser Wanderpreis dieses Mal an die Equipe mit dem martialischen Namen «Rot-Grün-Front» mit den Mitgliedern Altkantonsrätin Karin Maeder, Altkantonsrat Urs Hans sowie den aktiven Kantonsräten Max Homberger und Rolf Steiner (*Heiterkeit*). Sie erreichten 191 Punkte, was im Gesamtklassament den 53. Rang bei 163 gewerteten Ratsgruppen bedeutete. Aber eben, es war die beste Kantonsratsgruppe.

Ohne Neid zu haben, muss man erwähnen, dass sich die Equipe des Regierungsrates wesentlich besser klassierte. In der Zusammensetzung Kägi, Fehr, Heiniger, Stocker (*Markus Kägi, Mario Fehr, Thomas Heiniger und Ernst Stocker*) erreichten sie 208 Punkte und somit den elften Gesamtrang. (*Applaus.*)

2. Wahl eines Mitgliedes der Aufsichtskommission Bildung und Gesundheit

für den aus der Kommission ausgetretenen Ernst Bachmann, Zürich
KR-Nr. 263/2016

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen einstimmig vor:

Jürg Trachsel, SVP, Richterswil.

Ratspräsident Rolf Steiner: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Auch das ist nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraf 43 litera a des Geschäftsreglements, Jürg Trachsel als Mitglied der Aufsichtskommission Bildung und Gesundheit als gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl und wünsche ihm Erfolg und Befriedigung in diesem neuen Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Seezonen anstatt Seezuschlag

Postulat Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Felix Hoesch (SP, Zürich) und Ruedi Lais (SP, Wallisellen) vom 11. Juli 2016
KR-Nr. 244/2016, Antrag auf Dringlichkeit

Ratspräsident Rolf Steiner: Der Rat hat heute über die Dringlichkeit zu entscheiden. Die Redezeit zur Dringlichkeit beträgt, das wissen Sie, zwei Minuten.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) hatte letztes Jahr sein 25-Jahr-Jubiläum. Eine der grossen Errungenschaften des ZVV, die dort gefeiert wurde, war «Ein Ticket für alles». Mit dem Seezuschlag gilt das für den See nicht mehr. Wir finden, eine zielführendere Lösung für die Erhöhung der Kostendeckung auf dem Zürichsee wäre die Einführung einer Seezone und nicht ein Seezuschlag.

Zur Dringlichkeit: Hier handelt es sich um eine L16-Massnahme (*Leistungsüberprüfung 2016*). Der Verkehrsrat hat bereits die Einführung auf den nächsten Fahrplanwechsel beschlossen. Wir sind der Meinung, dass zu dieser Massnahme der Kantonsrat Stellung nehmen sollte. Diese Stellungnahme sollte aber erfolgen, bevor die Massnahme umgesetzt ist, damit eventuell eine Umsetzung nicht ständig von Debatten begleitet ist. Entsprechend macht es Sinn, dass wir dieses Postulat möglichst schnell behandeln, und ich möchte Sie bitten, die Dringlichkeit zu unterstützen.

Jürg Trachsel (SVP, Richterswil): Mit diesem Postulat den Regierungsrat verpflichtet zu wollen beziehungsweise aufzufordern, auf eine Massnahme zu verzichten, welche er ja selber vorschlägt und die bereits beschlossen ist, scheint mir doch reichlich gewagt, um nicht zu sagen geradezu illusorisch. Wenn wir aber heute zur Dringlichkeit – und es geht ja lediglich um die Dringlichkeit heute –, wenn wir der Dringlichkeit zustimmen, so tun wir das aus demselben Grund, wie es Frau Joss schon gesagt hat: Es handelt sich nämlich tatsächlich einerseits um eine Lü16-Massnahme, und die sind jetzt dringlich, und auf der anderen Seite – das ist bei uns der Fall – hatten wir die materielle Diskussion in der Fraktion noch nicht geführt. Ich kann aber abschliessend auch mitteilen, dass ich aus diversen, in der materiellen Diskussion dann zu erläuternden Gründen der SVP-Fraktion sehr dezidiert die Ablehnung dieses Postulates beantragen werde. Und so gesehen ist ein Ja zur Dringlichkeit und mein Nein zur Überweisung dann in vier Wochen auch dahingehend zu verstehen, dass es mir als «Seebueb» am Herzen liegt, diesen materiell unsinnigen Vorstoss baldmöglichst – eben dringlich – zu versenken. Darum sagen wir heute eben auch Ja zur Dringlichkeit.

Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Die FDP wird dieses Postulat nicht unterstützen und ist – mit Ausnahmen – gegen die Dringlichkeit. Wie wir hier im Rat bereits mehrfach ausgeführt haben, ist die FDP der Meinung, dass der Kostendeckungsgrad des Verkehrs weiter erhöht werden muss. Dies gilt auch für die Schifffahrt. Die Frage, wie der Deckungsbeitrag der Schifffahrt erhöht werden kann, wurde von den zuständigen Stellen ausgiebig diskutiert. Im Vordergrund stand dabei zunächst die Einführung einer Seezone. Bei der Analyse zeigte sich jedoch, dass eine Seezone verschiedene Nachteile hat. Aus diesem Grund wurde beschlossen, einen Seezuschlag einzuführen. Heute geht es aber nicht um die Frage, Seezone oder Seezuschlag, sondern nur um die Frage, ob dieses Postulat dringlich sein soll oder nicht.

Der Seezuschlag ist eine Massnahme im Rahmen der Leistungsüberprüfung 2016. Dessen Einführung ist beschlossen und die Vorbereitungsarbeiten zur Einführung laufen. Wenn der Seezuschlag jetzt eingeführt wird, wäre es nach meiner Ansicht besser, wenn das Postulat nicht dringend wäre. In diesem Fall hätte die Regierung nämlich zwei Jahre Zeit, Bericht über das Postulat zu erstatten und könnte so die Erfahrungen berücksichtigen, welche im Jahr 2017 mit dem Seezuschlag gemacht werden. Da könnte dann auf sauberer Basis entschieden werden, ob der Seezuschlag durch eine oder mehrere Seezonen ersetzt werden soll oder nicht.

Die FDP ist gegen das Postulat und – mit Ausnahmen – gegen die Dringlichkeit.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Liebe SP, dieses Postulat hat mich doch sehr erstaunt. Die Diskussion «Seezone oder Seezuschlag» wurde in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) schon ausführlich geführt, und die Argumente des ZVV haben mich überzeugt, dass der Seezuschlag die richtige Lösung ist. Die Dringlichkeit des Anliegens wäre natürlich gegeben, wenn der Seezuschlag verhindert werden soll, mit oder ohne Seezone. Da sich aber niemand wirklich gegen höhere Preise bei der Schifffahrt äussert, sollten wir den ausführlichen Abklärungen des ZVV vertrauen und es diesem auch selber überlassen, mit welchem Preismodell er arbeiten will. Dringlich ist für die GLP in diesem Fall nur, dass der ZVV das gewählte Modell «Seezuschlag» auch ohne Störmanöver und mit einer sauberen Detailausarbeitung und Kommunikation umsetzen kann.

Wir werden die Dringlichkeit des Postulates und auch das Postulat selber ablehnen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 13. Juli 2016 den Beschluss des Verkehrsrates bereits «eingetütet». Also das ist rechtskräftig, da können wir nichts mehr daran ändern. Darum gibt es auch keine Dringlichkeit. Wir lehnen das ab.

Lorenz Schmid (CVP, Männedorf): Wir unterstützen die Dringlichkeit. Das Thema ist emotional, die Entscheidungsfindung ist kaum im Ansatz abgeschlossen. Ein kleines Beispiel hierzu: Wir haben zuerst das Postulat als sinnvoll erachtet, auch inhaltlich, innerhalb der Fraktion, haben dann eine Antwort aus Küssnacht erhalten, eine Erläuterung zu weiteren Gedanken. Diese Vorschläge erschienen uns auch sehr sinnvoll. Die Antwort des ZVV erschien uns ebenfalls sehr sinnvoll als Antwort auf das Küssnachter Modell (*Heiterkeit*). Liebe Frau Carmen Walker Späh (*Volkswirtschaftsdirektorin*), die Möglichkeit zur Klärung ist nun gegeben. Alle Argumente sollen auf den Tisch. Im Gegensatz zur SVP sind wir für eine moderate Preissteigerung der Schifffahrt.

Unsere Dringlichkeit nimmt inhaltlich nichts vorweg. Wir unterstützen die Dringlichkeit.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Die Lü16-Massnahmen werden schmerzen, das spüren wir jetzt schon bei diesem kleinen Beschluss. In der KEVU wurde das Problem «Seezonen oder Seezuschlag» diskutiert, und man kann dem ZVV keinen Vorwurf machen, dass er sich schon am Anfang darauf fixiert hätte, den Seezuschlag durchzuwinken. Nein er hat die Seezonen als Favoriten sehr genau unter die Lupe genommen. Und wir haben vom ZVV immer wieder erlebt in der Vergangenheit, dass er sehr seriös arbeitet, dass er seine Abklärungen genau abwägt.

Wir sehen keine Möglichkeit, das Postulat zu unterstützen und auch die Dringlichkeit ist nicht nötig.

Judith Stofer (AL, Zürich): Auch die Alternative Liste hatte noch keine Gelegenheit, sich materiell mit dem Postulat zu beschäftigen. Wir werden aber die Dringlichkeit unterstützen, da dieser Seezuschlag, also die Einführung dieses Seezuschlags, vor der Tür steht. Besten Dank.

Rico Brazerol (BDP, Horgen): Dieser Vorstoss hat einen grossen Schönheitsfehler, dass er nicht von einem bürgerlichen Kantonsrat aus einer Zürichseegemeinde eingereicht wurde. Selbstverständlich unterstützen wir die Dringlichkeit, auch wenn wir der Meinung sind, dass es am Ende eine einfachere Lösung geben müsste.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 109 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Das Postulat ist dringlich erklärt. Der Regierungsrat hat dazu innert vier Wochen begründet Stellung zu nehmen.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

4. Gesetz über die Organisation des Regierungsrates und der kantonalen Verwaltung (OGRR)

Antrag des Regierungsrates vom 19. August 2015 und gleichlautender Antrag der Kommission für Staat und Gemeinden vom 5. Februar 2016

Vorlage 5219

Ratspräsident Rolf Steiner: Zu diesem Geschäft begrüsse ich den Regierungspräsidenten, Regierungsrat Mario Fehr, bei uns und auf der Tribüne auch den Staatsschreiber Beat Husi.

Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil), Präsident der Kommission für Staat und Gemeinden (STGK): Wenn sich jemand für das Amt als Regierungsrat bewirbt, wird die Kandidatin oder der Kandidat unter die Lupe genommen, zuerst natürlich von politischen Freunden, dann von politischen Gegnern, aber vor allem von der Presse für die breite Öffentlichkeit. Deshalb ist über die Mitglieder des Regierungsrates vieles bekannt.

Aus der Kantonsverfassung ergibt sich, dass das Amt des Regierungsrates ein Vollamt ist, das heisst, ein Regierungsrat oder eine Regierungsrätin darf keiner anderen bezahlten Tätigkeit nachgehen, mit Ausnahme der Vertretung des Kantons in Organisationen des öffentlichen und privaten Rechts.

Die Postulanten meinen – aus Sicht der STGK zu Recht –, dass sich selbst aus dieser Beschränkung noch eine Vielzahl von Mandaten ergibt und der Überblick darüber nicht einfach ist. Die STGK befürwortet deshalb einstimmig die vorgeschlagene Gesetzesänderung. Im Sinne der Transparenz soll es wie beim Kantonsrat oder bei den Mitgliedern der Gerichte und der Staats- und Jugendanwaltschaften auch für den Regierungsrat ein öffentlich einsehbares Register geben, welches systematisch die vielen Interessenbindungen der Regierungsmitglieder auflistet.

Im neuen Paragraphen 20a OGRR beziehen sich die beiden literae a und b eher auf das Regierungsmitglied als private Person, während literae c und d ihre Tätigkeiten als öffentliche Person umschreiben. Die STGK hat zum vorgeschlagenen Gesetzestext keine Anmerkungen.

Interessiert hat uns die Frage der Entschädigungen. Dabei ist auf den Beschluss des Kantonrates über die Festsetzung der Entschädigung für die Mitglieder des Regierungsrates zu verweisen. Im Rahmen einer parlamentarischen Initiative von Max Homberger hat dieser Rat am 31. August des letzten Jahres in Paragraph 20 des OGRR festgelegt, dass Honorare, Sitzungsgelder und Pauschalspesen, die ein Regierungsmitglied als Vertreter des Kantons in einer Organisation des öffentlichen oder privaten Rechts erhält, in die Staatskasse fallen. Umgekehrt erhält das Regierungsmitglied für besondere, mit dem Amt verbundene Aufwendungen eine feste Entschädigung.

Im Postulat wird gefordert, dass die Regierungsmitglieder angeben sollen, wie viel Zeit sie auf ihre verschiedenen Mandate verwenden.

Der Regierungsrat konnte uns darlegen, dass eine solche Arbeitszeitkontrolle einen unverhältnismässigen Aufwand darstellen würde. Uns wäre auch nicht bekannt, dass ein Regierungsmitglied aufgrund eines oder mehrerer Mandate sein Amt nicht richtig ausfüllen könnte. Wir beantragen Ihnen deshalb in Übereinstimmung mit dem Regierungsrat, auf diese Postulatsforderung nicht einzugehen.

Die STGK beantragt Ihnen also die Zustimmung zur vorgeschlagenen Änderung des OGRR in Teil A der Vorlage und ebenso Zustimmung zu Teil B der Vorlage. Das Postulat 338/2012 von Rahel Walti soll als erledigt abgeschrieben werden. Besten Dank für Ihre Unterstützung.

Michèle Düнки (SP, Glattfelden): Die Pflicht zur Offenlegung von Interessenbindungen gilt für den Kantonsrat seit dem Jahr 1989. Diese Pflicht soll nun auch den Mitgliedern des Regierungsrates auferlegt werden.

Mit Annahme und Umsetzung des Postulats werden alle Interessenbindungen nach aussen offen dargelegt und transparent gemacht. Es besteht damit für alle Interessierten eine einsehbare Auslegeordnung. So kann dem öffentlichen Anliegen, eine unabhängige und unbeeinflusste Arbeit zu machen, Rechnung getragen werden.

Der Regierungsrat bekennt sich mit der Vorlage 5219 zu mehr Transparenz und setzt die Forderungen aus dem vorliegenden Postulat um. Das freut die SP. Der Übersicht halber finden wir es gut, dass die Auflistung der offenzulegenden Interessenbindungen in vier Literae gemacht werden soll.

Dass der Zeitaufwand, welcher für die nebenamtliche Tätigkeit aufgewendet wird, nicht veröffentlicht wird, können wir hinsichtlich Nutzen und Ertrag nachvollziehen. Wir werden der Vorlage zustimmen. Herzlichen Dank.

André Müller (FDP, Uitikon): Die FDP wird der Änderung des Gesetzes über die Organisation des Regierungsrates zustimmen. Die FDP erachtet die Offenlegung aller Interessenbindungen als wichtiges Instrument zur Vorbeugung allfälliger Interessenkonflikte. Wir erwarten aber, dass die Regierungsräte sich von sich aus äusserste Zurückhaltung auferlegen bei Mandaten oder Beteiligungen, die nicht direkt mit ihrem Amt als Regierungsrat zusammenhängen. Wir sind daher überzeugt, dass diese Gesetzesänderung in den allermeisten Fällen überflüssig sein wird. Gute Regierungsräte werden sich einerseits von sich aus ausschliesslich auf die Aufgaben als Regierungsräte konzentrieren

und andererseits allfällige Interessenbindungen oder sogar Interessenkonflikte offen kommunizieren.

Der FDP stellt sich immer die Frage von Kosten und Nutzen eines Gesetzes. Im vorliegenden Fall ist deshalb zu klären, ob die Kosten der Meldung durch die Regierungsräte und die Publikation durch die Staatskanzlei durch den Nutzen der Gesetzesänderung übertroffen wird. Wir erachten den Aufwand sowohl für die Regierungsräte als auch für die Staatskanzlei als sehr klein. Demgegenüber steht der Nutzen der Veröffentlichung für einen Regierungsrat, der diese Transparenz nicht von sich aus erstellen würde. Die FDP ist grundsätzlich überzeugt von der Qualität unserer Magistratspersonen aller Couleur und denkt daher, dass die Verpflichtung aus diesem Gesetzesteil auch in Zukunft selten gegen die intrinsische Motivation der Regierungsräte angerufen werden muss. Ein zweiter Nutzen ist, dass die durch das Register neu geschaffene Transparenz dem Kantonsrat eine gute Übersicht bietet, wenn es um zusätzlich von ihm zu bewilligende Mandate oder Beteiligungen der Regierungsräte geht. Auch dieser Nutzen ist relativ klein und könnte jederzeit durch eine entsprechende kantonsrätliche Anfrage erstellt werden. Der wichtigste Punkt für die FDP ist daher, dass die vorgeschlagene Gesetzesänderung das Vertrauen der Bevölkerung in die Kantonsregierung stärkt. Die berechnete Erwartung des Stimmbürgers, dass sich die Regierung voll in dessen Dienst stellt, kann durch diese Gesetzesänderung zusätzlich erfüllt werden. Wir sind überzeugt, dass diese Stärkung des Vertrauens einen gesellschaftlichen Nutzen erbringt, der, zusammen mit den beiden vorgängig erwähnten Punkten, die Kosten der Offenlegung bei weitem übersteigen.

Jörg Mäder (GLP, Opfikon): Es freut mich als Mitunterzeichner dieses Postulates oder des auslösenden Postulates natürlich extrem, dass das hier auf ein so gutes Echo stösst. Für uns Grünliberale ist Transparenz zentral. Ein Bürger, der gute Entscheidungen fällen will, braucht gute Informationsgrundlagen, und daher soll der Staat diese auch liefern. Der Grundsatz des staatlichen Handelns sollte sein, dass er sagt, was er macht, wo er beteiligt, wo er engagiert ist. Es gibt Gründe, gewisse Sachen geheim zu halten, aber das muss man separat begründen. Der Default (*Standard*) ist Transparenz, und die wird hier gestärkt und geschaffen.

Bezüglich des Zeitaufwands können wir nachvollziehen, dass der Aufwand wirklich gross oder unverhältnismässig ist. Wir hoffen einfach, dass der Regierungsrat hier gegenseitig eine gewisse Art Selbst-

kontrolle macht, schon gemacht hat und auch weiterhin machen wird. Denn Belastungen je nach Ansinnen, je nach Themenlagen können sich verschieben und es wäre schlecht, wenn der Regierungsrat das nicht gezielt ausgleichen würde.

Nochmals Danke an alle, die uns bei diesem Postulat und dieser Gesetzesvorlage unterstützt haben. Wir stimmen zu, natürlich auch der Abschreibung des Postulates. Danke.

Maria Lischer (Grüne, Männedorf): Das Postulat von Rahel Walti betreffend die Offenlegung der Interessenbindungen der Regierungsräte wurde vor drei Jahren mit grosser Stimmenmehrheit überwiesen. Wir Grünen haben das Postulat mitunterstützt. Der Regierungsrat hat seinen Auftrag ernst genommen und mit der Vorlage 5219, die eine Gesetzesanpassung im OGRR vorsieht, eine saubere Antwort präsentiert. Mit der vorgeschlagenen Ergänzung im OGRR wird eine Dienstleistung zuhanden der Bürgerinnen und Bürger geschaffen, damit sie die gewünschten Informationen nicht mühsam selber recherchieren müssen.

Auch die Grüne Fraktion wird der Gesetzesanpassung zustimmen.

Laura Huonker (AL, Zürich): Auch die AL wird das Gesetz unterstützen. Transparenz in Machtzentren ist eine Stütze der Gesellschaft, die demokratisch ist und ein Garant dafür, dass die Politik nicht zur Farce wird.

Walter Meier (EVP, Uster): Die neue Regelung schafft Transparenz, Transparenz schafft Vertrauen, und Vertrauen zwischen Regierungsrat und Kantonsrat ist notwendig für eine gute Zusammenarbeit. Die EVP wird zustimmen.

Erich Vontobel (EDU, Bubikon): Transparenz, das haben wir schon oft gehört heute Morgen, ist immer gut, bei solchen Amtsträgern erst recht. Wir möchten eine Regierung, die sich nach bestem Wissen und Gewissen, unabhängig von anderen Interessen, voll für unseren Kanton einsetzt. Die EDU stimmt somit der Gesetzesänderung zu und schreibt das Postulat als erledigt ab.

Regierungspräsident Marion Fehr: Herr Pinto hat zu Recht darauf hingewiesen, dass über Regierungsräte, schon wenn sie kandidieren, vieles bekannt ist. Ich möchte beifügen: Es ist vieles bekannt, aber

Gott sei Dank nicht ganz alles, und das ist vielleicht auch gut so. Gut ist aber, dass wir hier in diesem Bereich der Interessenbindung diese offenlegen, dass wir Vertrauen schaffen, dass wir Transparenz herstellen. Mit dieser Forderung geht der Regierungsrat völlig einig. Er ist heute Morgen zu Beginn dieser Session mit Ihnen ein Herz und eine Seele (*Heiterkeit*) – ja, ist er ja meistens – und er freut sich, wenn wir hier einen Beitrag dazu leisten können, wie das der Sprecher der Freisinnigen Fraktion gesagt hat, noch mehr Vertrauen in den Regierungsrat herzustellen. Ich weiss nicht, ob das geht, noch mehr Vertrauen, aber wenn das ein Beitrag ist – bitte sehr.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Das Gesetz über die Organisation des Regierungsrates und der kantonalen Verwaltung vom 6. Juni 2005 wird wie folgt geändert:

Titel vor § 20

§ 20a

Detailberatung

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Rolf Steiner: Damit ist die Vorlage materiell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet in etwa vier Wochen statt. Dann befinden wir auch über Teil B sowie über Ziffer II der Vorlage.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

5. Periodische Publikationspflicht aller Informationen über externe Aufträge

Antrag des Regierungsrates vom 23. September 2015 zur Motion KR-Nr. 313/2010 und gleichlautender Antrag der Kommission für Staat und Gemeinden vom 27. Mai 2016

Vorlage 5232

Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil), Präsident der Kommission für Staat und Gemeinden (STGK): Die vorliegende Motion ist im September 2013 äusserst knapp mit 84 zu 83 Stimmen überwiesen worden. Sie ist in unserer Kommission zuerst recht kontrovers diskutiert worden, doch am Schluss haben wir uns einstimmig für den Antrag des Regierungsrates ausgesprochen, diese Motion nicht umzusetzen.

In der Detailberatung wurde sogleich deutlich, dass diese Motion einige Schwierigkeiten bereitet. Sie ist sehr offen abgefasst, weshalb diverse Fragestellungen zu klären waren, zum Beispiel, was genau unter «Berater» zu verstehen ist, wie umfassend die Forderung «sämtliche Zahlen und Daten über die Vergabe von Aufträgen» gemeint ist, wenn man dabei an die Einschränkungen des IDG (*Gesetz über die Information und den Datenschutz*) denkt, und so weiter. Der Regierungsrat geht in seiner Weisung auf diese Fragestellungen ein und erklärt, wie er die Motion mittels Änderung des CRG (*Gesetz über Controlling und Rechnungslegung*) umsetzen würde.

Die STGK steuerte in der Debatte sehr schnell auf Grundsatzfragen zu. Ist es die Aufgabe des Kantonrates, sich in dieser Breite mit einem einzelnen Element der Leistungserbringung auseinanderzusetzen, nämlich der Leistungserbringung durch externe Dritte? Welche Aufgaben kommen der Finanzkontrolle, den Aufsichtskommissionen und den Sachkommissionen im Rahmen der Budget- und Rechnungsberatungen zu? Welche Informationen liegen bereits vor? Wie verhält sich die geforderte Publikationspflicht über externe Aufträge zum Volumen des Geschäftsberichts als Ganzes?

Unsere Schlüsse aus den Antworten zu diesen Grundsatzfragen haben klar zur Ablehnung der Motion geführt. Es besteht zugegebenermassen ein diffuses Unbehagen über die Zunahme von Mandaten an externe Dritte, doch die geforderte Publikationspflicht ist nicht die Lösung dafür. Das Parlament würde mit einer Flut von Detailinformationen eingedeckt und wohl sehr rasch entweder resignieren oder verärgerter die Eindämmung der Bürokratie fordern.

Die Finanzkontrolle prüft, ob die Vergabe von Mandaten korrekt erfolgt ist und berichtet der FIKO (*Finanzkommission*) darüber. Die

Aufsichtskommissionen prüfen ebenfalls, ob eine Leistung mit angemessenen Mitteln und unter Wahrung der gesetzlichen Rahmenbedingungen erbracht worden ist.

Die Sachkommissionen beraten die Budgets der einzelnen Leistungsgruppen. Sie können von den zuständigen Regierungsräten und Amtschefs alle Informationen zur Leistungserbringung, intern und extern, verlangen, und sie können im Bedarfsfall Anträge zu Kürzungen oder zur Aufstockung des Budgets stellen. Allerdings bedeuten Budgetkürzungen nicht automatisch, dass ein Beratermandat damit verhindert wird, denn unter Umständen ist die externe Leistungserbringung günstiger als die interne.

Wir meinen, dass diese Kaskade an Zuständigkeiten und Kompetenzen grundsätzlich richtig und angemessen ist. Dabei darf man nicht vergessen, dass das Parlament die grossen Linien auf der strategischen Ebene festlegen sollte, und dass Regierungsrat und Verwaltung für die konkrete Umsetzung zuständig sind, wobei sie einen Ermessensspielraum haben, wie eine Leistung konkret erbracht werden soll.

In der Debatte wurde moniert, es würden zunehmend Kontroll- und Aufsichtstätigkeiten, zum Beispiel im Bereich des Umweltschutzes, extern vergeben. Dazu ist festzuhalten, dass die Auslagerung einer hoheitlichen Aufgabe eine gesetzliche Grundlage erfordert. Insofern entscheidet der Kantonsrat direkt über den Handlungsspielraum, den der Regierungsrat diesbezüglich hat.

Ebenfalls moniert wurde, dass die Liste im KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) mit dem Titel «Transparenz bei den Ausgaben für Dienstleistungen Dritter», welche auf eine KEF-Erklärung zurückgeht, nicht aussagekräftig sei und überdies die Angaben nicht stimmen könnten. Uns wurde dazu erklärt, dass speziell in der Baudirektion Kosten für beigezogene Dritte über Projekte in der Investitionsrechnung abgebucht werden und demzufolge in der erwähnten Liste im KEF nicht erscheinen. Wiederum ist festzuhalten, dass im Rahmen der Budget- und Rechnungsberatungen von der zuständigen Direktion Angaben zu solchen Verbuchungen eingefordert werden können.

Mit diesen Bemerkungen beantrage ich Ihnen im Namen der einstimmigen STGK, diese Motion nicht umzusetzen und deshalb der Vorlage zuzustimmen. Gleichzeitig ermuntere ich Sie, bei der in Kürze bevorstehenden Beratung des Budgets 2017 Fragen zu externen Aufträgen konsequent zu stellen. Besten Dank für Ihre Unterstützung.

Erika Zahler (SVP, Boppelsen): Bei der Motion 5232 geht es darum, dass das Parlament Transparenz in der Vergabe von externen Mandaten und Aufträgen erhält. Liebe Kollegen, Sie sehen es auch hier, es geht um Transparenz. Die Motion zeigt auf, dass diesbezüglich Handlungsbedarf vorhanden und Intransparenz nicht befriedigend ist. Trotz der im KEF aufgeführten Tabelle, Seite 23, stellen sich grundsätzliche Fragen, welche Ausgaben hinter den aufgeführten summarischen Beträgen stecken. Details werden hier nicht preisgegeben. Es ist somit nicht ersichtlich, welche Vergaben und Fremdvergaben ausgelöst wurden. Betreffend Transparenz zielt die Motion in die richtige Richtung.

Trotzdem ich 2014 noch nicht im Kantonsrat war, habe ich grosses Verständnis für dieses Anliegen. Auch wenn sich der Regierungsrat 2011 bereits gegen eine Überweisung gewehrt hat, ist die Motion berechtigt. Wir sind gewählt worden, um hinzuschauen und zu hinterfragen. Fälle wie auf Bundesbernebene, wo IT-Projekte extern an hochdotierte Spezialisten vergeben und dann erst noch abgebrochen werden, können mit einem wachsamen Auge besser überwacht werden.

Zu den Fakten kann Folgendes gesagt werden: Teils sind externe Aufträge – und damit sind auch Auslagerungen gemeint – mit gesetzlichen Vorgaben verbunden. Es handelt sich also somit um hoheitliche Aufgaben, die durch die Gesetzesvorgaben gesteuert werden.

Zum Thema Vergaben: Die Höhe der Anzahl involvierter Personen bei den Vergaben hat uns erstaunt. Es werden in der Verwaltung von 2500 bis 3000 Personen interne oder externe Aufträge und Vergaben ausgelöst. Diese Personen vergeben ihrerseits wiederum nicht nur einen Auftrag, sondern es können mehrere sein. Damit ist eine mehrfache Verschachtelung möglich. Wie viele Stellen und Personen hier involviert sind, lässt sich nur erahnen. Zudem können Aufträge jahresübergreifend erfolgen. Wer nun rechnet, sieht bald, wie ausufernd das Volumen der Daten sein kann. Dass hinter den Vergaben eine grosse Anzahl Personen und Aufträge steht, wirkt schon fast schockierend und führt zu Stirnrunzeln.

Eine detaillierte Zusammenfassung von externen Aufträgen anstelle eines Gesamtbetrags ist eine Herkulesaufgabe, wie mein nachfolgendes einfaches Beispiel aufzeigt: Der Kanton hat ein Waldteil, zum Beispiel im Waldreservat Lägern, zu pflegen. Da es beschwerliches Gelände ist, könnte das schnell mit einem Helikoptereinsatz verbunden sein. Nun kommt die externe Beratungs- und Auftragsvergabe zum Zuge. Mit der Vergabe an den ortsverantwortlichen Förster wird auch externes Fachwissen abgerufen. Die Auftragsabwicklung erfolgt

durch die Fachperson. Trotz all der genannten Faktoren wird dieser Auftrag nicht im Detail im KEF aufgeführt sein.

Die Motion zeigt den Bedarf und die Richtigkeit, genau hinzuschauen. Es bestätigt sich, dass bezüglich Transparenz ein Manko herrscht. Es zeigt sich aber auch, dass, wenn man diese Details genau aufführen will, der KEF erneut aufgebläht würde. Dies wiederum widerspricht dem Auftrag des Kantonsrates, als er verlangte, den KEF zu straffen und übersichtlicher zu gestalten. Dazu kommt, dass es Abgrenzungsprobleme geben kann und somit keine 100-prozentige Transparenz geschaffen werden kann.

Da der heutige Mechanismus zur Kontrolle von externen Aufträgen und Vergaben nicht zielführend ist, werden die Sachkommissionen angehalten, ihre Leistungsgruppen gut und mit Nachdruck zu hinterfragen und sich auf diesem Wege Klarheit zu verschaffen. Es schadet nicht, auch bei einem gesunden Vertrauen kritisch zu sein und damit ein Ausufern zu verhindern.

Gleichzeitig setzt sich die SVP aber auch dafür ein, dass die Bürokratie und die Verwaltung nicht uferlos ausgebaut werden. Nicht zufrieden mit der Situation, wird die SVP-Fraktion in den sauren Apfel beißen und das kleinere Übel wählen. Die SVP-Fraktion unterstützt die Abschreibung.

Céline Widmer (SP, Zürich): Die SP lehnt diese Motion ebenfalls ab. Die Regelung widerspricht der Kompetenzordnung und hätte grossen Verwaltungsaufwand zur Folge. Es ist erfreulich, dass auch die unterzeichnenden Fraktionen dies mittlerweile erkannt haben. Die SP hat schon 2013 gegen die Überweisung dieser Motion gestimmt.

Ein Grundproblem ist, dass nicht klar ist, was mit externen Aufträgen genau gemeint ist. Klar hingegen ist, dass die Umsetzung einen sehr grossen administrativen Aufwand bedeuten würde und auch Abgrenzungsprobleme entstehen würden. Es ist aber auch grundsätzlich nicht Aufgabe des Kantonsrates, im Rahmen der Beratung des Geschäftsberichts vertiefte Einblicke in jeden Auftrag ab 10'000 Franken zu nehmen. Und zudem erhält der KEF zu den Beratungsmandaten bereits Angaben. Grundsätzlich kann auch festgehalten werden, dass das Thema «make or buy» durchaus interessant und wichtig ist, das spricht ja die Motion auch an. Was soll oder was muss der Staat sinnvollerweise selbst machen? Welche Aufgaben sollen ausgelagert werden? In welchen Bereichen sind externe Expertisen sinnvoll? Solche gibt es durchaus. Die generelle Kritik an Beraterinnen und Beratern kann ich daher nicht unterstützen.

Andererseits dürfen auch nicht leichtfertig Aufgaben ausgelagert werden. Kostenargumente werden oft leichtfertig und nicht zu Ende gedacht angeführt. Die Motion dient aber sicher nicht dazu, solche Fragen angemessen zu behandeln. Der Kantonsrat und seine Kommissionen – wir haben es gehört – haben bereits heute die Möglichkeit, sich in einzelnen Bereichen mit Fragen zu externen Aufträgen auseinanderzusetzen, und das sollen sie auch. Die Forderung der Motion sprengt den Rahmen der Geschäftsberichtserstattung klar. Ich danke Ihnen.

Hans-Peter Brunner (FDP, Horgen): Die FDP verlangt traditionsgemäss sowohl auf Bundes- wie auf Kantonsstufe die für eine Oberaufsicht notwendige Transparenz und hat, wo nötig, das auch immer wieder mittels Vorstössen unterstrichen. Die FDP hat aber bereits in der Debatte im September 2013 darauf hingewiesen, dass der hier verlangte Detaillierungsgrad nicht stufengerecht wäre, dass im bereits sehr umfangreichen Rechenschaftsbericht des Regierungsrates und im KEF genügend Transparenz betreffend Aufträge an Externe besteht und dass sich der Kantonsrat in seiner Oberaufsichtsfunktion nicht im Micromanagement verlieren darf. Dieser neue Absatz 3 in Paragraf 27 des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung ist weder nötig noch zweckmässig noch geeignet. Nicht nötig, weil genügend Transparenz auf der richtigen Flughöhe im bereits sehr umfangreichen Rechenschaftsbericht des Regierungsrates besteht. Nicht zweckmässig, weil dem Kantonsrat die notwendigen Begleitinformationen fürs richtige Einordnen fehlen würden, die Informationen ex post und damit zu spät kämen, und weil ein neues System eingeführt und laufend gefüttert werden müsste, ohne dass diesem Bürokratieaufwand ein realer Mehrwert gegenübersteht.

Der Regierungsrat stellt in seinem Bericht nachvollziehbar klar, dass hier Aufwand und Ertrag nicht stimmen würden. Der Vorschlag ist nicht geeignet, weil der Kantonsrat seine Oberaufsicht nicht mittels einer weiteren Tabelle im Anhang wahrnehmen kann, die sich nur schlecht mit dem System des Globalbudgets verträgt und im Grundsatz auf Misstrauen basiert.

Die FDP folgt dem Antrag des Regierungsrates auf Ablehnung der Vorlage.

Jörg Mäder (GLP, Opfikon): Auch wir werden die Vorlage ablehnen, im Sinne des Regierungsrates. Es zeigte zum einen – das wurde schon mehrfach erwähnt – die Stufengerechtigkeit dieses Anliegens, dieses

Themas, und das andere ist schlicht und einfach ein Problem aus der Realität: Wir Menschen denken gerne in Begriffen. Wir wollen es klar einteilen, aber die Realität sieht meist anders aus. In einem Gesetz ist schnell mal klar – und man findet auch Beispiele –, wenn das so ist, muss man das so machen. Aber wenn es um die konkrete Arbeit geht, entstehen viele Dinge, die irgendwie eine Mischung aus diversen Sachen sind. Und dann kann man nicht mehr abgrenzen und dann wird es noch komplizierter und noch widersinniger.

In diesem Sinne unterstützen wir den Antrag der STGK. Vielen Dank.

Regula Kaeser (Grüne, Kloten): Absicht der Motion war es, Transparenz für externe Aufträge vom Kanton Zürich zu bekommen. Gut, die Höhe von 10'000 Franken ist zu tief angesetzt. Und wie es sich auch zeigt, ist die Motion, auch wenn man dabei ungewöhnliche Allianzen eingegangen ist, nicht das richtige Instrument, um diesem Thema Herr zu werden. Die externe Vergabe von Aufgaben ist und bleibt ein Thema im Kanton Zürich. Wer kennt sie nicht, die Staatsangestellten, die den Arbeitsplatz bei der Verwaltung, an der Uni oder an einem der grossen Spitäler haben, den Lohn aber von einer privaten Unternehmung erhalten? Das hier drinnen wohl bekannteste Beispiel dafür ist das Putzpersonal, das ja auch ausgelagert wurde.

Wer denkt, dass die externen Vergaben, die auf Seite 23 des Geschäftsberichts aufgelistet sind, alle sind, täuscht sich. Und wer glaubt, dass der Kanton lediglich für 27 Millionen Franken Aufträge und Arbeiten extern gibt, glaubt nicht nur an den Osterhasen, sondern auch noch an den Storch. Aber aufgrund der Stellenplafonierung können keine neuen Stellen mehr geschaffen werden, obwohl sie vielerorts dringend nötig wären. Das führt dazu, dass Arbeiten extern vergeben werden und auch externe Fachleute neue Kompetenzen aufbauen können, für die wir als Kanton bezahlen, die uns abhängig machen von diesen Beratern und Fachkräften. Der Kompetenzausbau wird wohl vom Kanton bezahlt, hat aber für den Kanton keinen Zugewinn an Erfahrung und Wissen. Diesen Zugewinn haben die externen Unternehmungen. Ein weiteres Thema ist, dass sich Fachleute vom Kanton gewisse Kompetenzen aufbauen und sich dann selbstständig machen und zu besseren Konditionen für die gleiche Arbeit wieder beschäftigt werden. Die Stellenplafonierung ist auch von daher extrem problematisch. Das Thema mit den externen Vergaben müssen wir im Auge behalten. Hier müssen wir hinschauen, hier müssen die Kommissionen hinschauen und hier müssen die Direktionen transparenter werden. In welcher Form und wann wir Grünen wieder zu diesem Thema

vorstössig werden, ist noch offen. Aber wie ich Ihnen bereits beim Geschäftsbericht gesagt habe: Wir bleiben dran. Hiermit können wir jetzt dem Antrag der STGK zustimmen, aber wir bleiben dran.

Walter Meier (EVP, Uster): Das Anliegen ist verständlich und nachvollziehbar. Aber, wie wir in der Kommission gesehen haben, ist es so nicht umsetzbar oder nur mit unverhältnismässig grossem Aufwand umsetzbar. Die EVP stimmt deshalb dem Antrag des Regierungsrates zu.

Erich Vontobel (EDU, Bubikon): Das Grundanliegen der Motionäre ist nicht ganz unberechtigt. Doch stünde der Nutzen der geforderten Gesetzesänderung in keinem Verhältnis zum Aufwand, den sie generieren würde. Wenn jemand von uns hier den Eindruck hat, die Vergabe von Aufträgen an externe Berater laufe nicht ganz sauber, hat er oder sie andere Möglichkeiten, an Informationen zu gelangen und dann korrigierend einzugreifen. Zudem haben wir für diese Themen Aufsichtskommissionen. Man sollte nun nicht gleich mit Kanonen auf Spatzen schiessen. Zudem ist es doch so, dass wir im Parlament bloss sagen müssen, was wir haben wollen und was das kosten darf. Wie eine Leistung im Detail erbracht wird, ist eigentlich grundsätzlich Sache der Ausführenden.

Die EDU schliesst sich der Haltung von Regierungsrat und STGK an und lehnt die Gesetzesänderung ab.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Als verbleibender Mitunterzeichner und Mitautor dieser Motion möchte ich kurz noch einen Kommentar abgeben. Es ist natürlich richtig, dass die Motionäre unterschiedliche Anliegen, unterschiedliche Motivationen hatten. Unser Anliegen war genau die Diskussion «make or buy». Fakt ist: Was im KEF abgebildet wird, ist nur ein Bruchteil dessen, was extern vergeben wird, ein Bruchteil. Man kann dort schon ganz genau hinschauen, aber interessanter wäre eigentlich der ganz grosse Haufen, der eben nicht abgebildet ist. Also von daher bleibt die Intransparenz bestehen. Wir haben hier epische Diskussionen während der Budgetberatung über die Stellenentwicklung. Fakt ist: Wenn man ein Jahr später nachfragt «Was ist passiert? Was habt ihr mit dem Anliegen gemacht?», dann wurde das Anliegen selbstverständlich in Auftrag gegeben. Man hat einfach keine Stelle neu geschaffen, es wurde einfach mit einem Auftrag rausgegeben. Das ist mir im vergangenen Jahrzehnt laufend so passiert, wenn ich nachfragte.

Wir arbeiten hier nach der Methode des Heizungsmonteurs – was ich nicht weiss, macht mich nicht heiss. Ich bin froh, dass Jean-Philippe Pinto gesagt hat, dass man auf die Budgets, aber dann auch auf die Rechnung hin kritisch nachfragt, was da eigentlich gegangen ist. Und Sie haben hier die ganz grosse Illusion, dass wir hier auch nur ein bisschen eine Ahnung hätten, was da geht mit den Indikatoren. Schauen Sie, es gab mal einen Indikator im ALN (*Amt für Landschaft und Natur*) «Anzahl Auerwild im Kanton». Ich habe dann nachgefragt, eine Anfrage gemacht, was da genau abgeklärt wird, weil es schlicht und ergreifend kein Auerwild im Kanton Zürich gibt. Die sind entweder im Sankt Gallischen oder im Zugerbiet. Hier hat der damalige Chef der Jagdverwaltung seine Wildhüter versteckt. Aber angegeben wurde «Anzahl Auerhühner». So hat die Verwaltung bei der Einführung der Indikatoren reihenweise versucht zu verschleiern, was sie eigentlich macht. Und darunter leidet heute auch die Verwaltung, da sie aufgrund dieser zum Teil unsäglich dummen Indikatoren nicht zeigen kann, was sie eigentlich macht. Wir müssen also auch daran arbeiten, dass wir bessere und aussagekräftigere Indikatoren bekommen, damit wir auch tatsächlich steuern können.

Also ich bitte Sie, seien Sie kritisch bei Budget und Rechnung und lassen Sie sich da wirklich auch Fragen einfallen. Denn es ist doch relativ schwierig, Fragen zu stellen, wenn man keine Ahnung hat, was da eigentlich gelaufen ist.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 132 : 5 Stimmen (bei 6 Enthaltungen), dem Antrag der vorberatenden Kommission gemäss Vorlage 5232 zuzustimmen und die Motion KR-Nr. 313/2010 als erledigt abzuschreiben.

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Grünes Licht für die die Feuerwehr

Postulat Markus Schaaf (EVP, Zell), Nik Gugger (EVP, Winterthur) und Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) vom 26. Januar 2015

KR-Nr. 27/2015, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Rolf Steiner: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Karin Egli, Elgg, hat an der Sitzung vom 30. März 2016 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Nun hat der Rat zu entscheiden.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Es erstaunt nicht, dass ausgerechnet Karin Egli aus Elgg unseren Vorstoss ablehnt. Die Feuerwehr Elgg hatte leider in den vergangenen Jahren einen Brandstifter in ihren Reihen, und ich kann mir vorstellen, dass diese Tatsache das Vertrauen von Karin Egli in die Feuerwehr schwer erschüttert hat. Aber ich kann ihr und Ihnen allen versichern: Feuerwehrleute sind keine einsatzgeilen «Rambos», das sind Frauen und Männer wie Sie und ich. Sie alle gehen einem ordentlichen Beruf nach, viele haben Familie und die meisten eigentlich genug Hobbies und Beschäftigungen und bräuchten die Feuerwehr nicht, um sich weiter zu beschäftigen. Trotzdem sind über 8000 Frauen und Männern in unserem Kanton Zürich bereit, Feuerwehrdienst zu leisten und sich dort zu engagieren. Sie investieren einen beträchtlichen Teil ihrer Freizeit, weil ihnen die Sicherheit der Bevölkerung ein wichtiges Anliegen ist.

Das Jahr 2014 war für die Feuerwehren im Kanton Zürich ein durchschnittliches Jahr mit insgesamt 14'500 Einsätzen und fast 200'000 geleisteten Einsatzstunden. Das sind rund 40 Einsätze pro Tag, welche die Feuerwehren im Kanton Zürich leisten. In einem Ernstfall werden die Angehörigen der Feuerwehr bei einer Alarmierung aufgeboten, und zwar erfolgt die Alarmmeldung via SMS auf das Handy und gleichzeitig als Nachricht auf dem Pager. Bereits mit der Alarmierung wissen die Angehörigen der Feuerwehren, ob es sich beim Alarm um

einen Brand, einen Verkehrsunfall oder um ein Hochwasserereignis handelt. Nach der Alarmierung rücken die Soldaten und Unteroffiziere ins Wachlokal ein, ziehen ihre Einsatzkleidung an und rücken dann mit den benötigten Fahrzeugen aus. Und ab dann stehen ihnen selbstverständlich die Sondersignale zur Verfügung. Ganz egal, ob es um einen Brand, einen Verkehrsunfall oder einen Herzstillstand geht, der entscheidende Faktor ist immer die Zeit. Je rascher die Feuerwehr vor Ort ist, desto schneller kann sie bei der Bewältigung des Ereignisses helfen und es angehen.

Mit dem Vorstoss «Grünes Licht für die Feuerwehr» fordern wir vom Regierungsrat die Möglichkeit, zu prüfen, welche Auswirkungen ein grünes Signallicht haben könnte. Ich frage mich: Was kann man da nur dagegen haben, wenn der Regierungsrat nur die Möglichkeit von Auswirkungen prüfen soll? Selbstverständlich müssen die Feuerwehrleute sich bei solch einer Fahrt «Grünes Licht auf dem Weg zum Wachlokal» weiterhin an das Strassenverkehrsgesetz halten, also ausserorts maximal 80 und innerorts maximal 50 Stundenkilometer. Daran würde auch ein grünes Licht nichts ändern. Aber mit einem grünen Licht kann den übrigen Verkehrsteilnehmern signalisiert werden, dass sich der Fahrer oder die Fahrerin auf dem Weg zu einem dringlichen Einsatz befindet. Und ich bin überzeugt, mancher Fussgänger würde in so einem Fall auf den Vortritt verzichten und das Auto vorbeiwinken. Oder an einer Baustelle würden andere Verkehrsteilnehmer gerne Platz machen.

Ein grünes Signallicht für die Fahrt ins Feuerwehrlokal gewährt also keine Sonderrechte. Es würde lediglich die übrigen Verkehrsteilnehmer bitten, dem Fahrer oder der Fahrerin besonderen Vortritt zu gewähren. Die EVP ist überzeugt, eine solche Lösung würde von der Zürcher Bevölkerung sehr schnell verstanden und begrüsst werden. Niemand wird ein Problem damit haben, wenn die Einsatzkräfte im Alarmfall das Wachlokal schneller erreichen möchten. Man könnte ja selbst einmal schnell Hilfe benötigen. Nun liegt es also an Ihnen, geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Zeigen Sie, dass Sie ein Herz haben für die Milizfeuerwehr und unterstützen Sie diesen Vorstoss. Es könnte ja sein, dass auch Sie selber einmal froh sind, dass die Feuerwehr so schnell wie möglich bei Ihnen ist.

Karin Egli (SVP, Elgg): Ich kann es vorwegnehmen, Herr Schaaf: Als ehemalige Kommissionspräsidentin der Feuerwehr Elgg ist mein Vertrauen in die Feuerwehrmänner im Eulachtal nicht beeinträchtigt und ich habe nach wie vor volles Vertrauen in sie.

Um was geht es heute? Vorweg wurde es bereits erwähnt. Die SVP-Fraktion wird dieses Postulat nicht überweisen, und dies aus einem ganz einfachen Grund: Das nationale Strassenverkehrsgesetz regelt die dringlichen Dienstfahrten mit den besonderen Warnvorrichtungen, unter anderem Blaulicht und Wechselklanghorn für Polizei, Feuerwehr und Ambulanzen et cetera. Deshalb ist nicht die kantonale Gesetzgebung für das vorliegende Postulat zuständig.

Für Feuerwehrleute bestehen keine rechtlichen Privilegien, ein Rechtsschutz ist somit nicht vorhanden. Es bräuchte für diese Fahrzeuge eine spezielle Ausrüstung und Kennzeichnung. Und zu guter Letzt müssten auch die Leute für solche speziellen Fahrten geschult werden.

Ich möchte Ihnen ein Beispiel geben, weshalb das grüne Licht bei Feuerwehrleuten nicht sinnvoll ist: Bei einem Feuerwehraufgebot der Stadt Winterthur werden 120 Leute benachrichtigt. Stellen Sie sich vor, wie 120 Leute mit grünem Licht bei unserem dichten Verkehrsaufkommen in der Stadt Winterthur in den Stützpunkt einrücken. Es käme zu gegenseitigen Behinderungen mit den bereits ausrückenden Feuerwehrfahrzeugen mit Blaulicht. Meine Anfrage bei Schutz und Rettung mit rund 400 Feuerwehrleuten bestätigte mir, dass es noch nie ein Problem wegen zu spätem Einrückens der Feuerwehrleute in den Stützpunkt gegeben hat. Im Gegenteil: Es wird begrüsst, wenn in zwei Wellen ausgerückt werden kann und somit die Nachhut auch gewährleistet ist. Eine Einrückzeit für die Feuerwehrleute in den Stützpunkt ist nicht vorgegeben. In der Regel sind dies in den Milizfeuerwehren für die Feuerwehrleute kurze Distanzen innerhalb des Gemeindegebietes, die man sogar teilweise mit dem Velo oder zu Fuss zurücklegt. Im Speziellen gerade in Elgg ist es sehr oft so der Fall. Bei den Feuerwehren gilt in dicht besiedeltem Gebiet eine Ausrückzeit ab Stützpunkt innerhalb von zehn Minuten, ansonsten von 15 Minuten, und dies sei, versicherte man mir, immer gewährleistet.

Wir sind nicht in den USA oder Kanada mit anderen Grössenverhältnissen, Herr Schaaf. Bei unseren Verkehrsverhältnissen wäre der Zeitgewinn marginal und im Verhältnis zum Risiko nicht nachvollziehbar. Ich selber fahre auch ab und zu dringlich, also mit Blaulicht, und ich konnte schon selber mehrmals feststellen, wie andere Verkehrsteilnehmer zum Teil überfordert oder sehr verunsichert sind, wenn sie mit Blaulichtfahrzeugen konfrontiert werden, und sie teilweise die Verhaltensregeln nicht kennen. Bis sich das grüne Licht etabliert hätte, ginge es jahrelang. Der Grundsatz in Einsatzfahrzeugen – dies gilt auch für die einrückenden Feuerwehrleute – ist, gesund und sicher anzukommen.

Wie eingangs erwähnt wird die SVP-Fraktion das Postulat nicht überweisen.

Dieter Kläy (FDP, Winterthur): Es ist schon einiges gesagt worden, der Vorstoss fordert, dass Angehörige der Milizfeuerwehr für Dienstfahrten mit einem grünen Blinklicht ausgestattet werden, um ihnen dann freiwillig Platz zu machen. Ich muss vorwegnehmen, dass die FDP das Milizprinzip der Feuerwehr natürlich unterstützt, aber diesen Vorstoss werden wir nicht überweisen. Es ist gesagt worden, das eingeschaltete grüne Licht ist keine Verpflichtung für andere Verkehrsteilnehmende, Platz zu machen. Das heisst, dass der Fahrzeugführer sich nicht darauf verlassen kann. Er kann nicht darauf abstellen, dass jemand ihm dann Platz macht, wie das eigentlich beim Blaulicht der Fall sein sollte und in der Regel auch der Fall ist. Das ist der erste wichtige Punkt.

Der zweite wichtige Punkt: Der Kanton Zürich verstädtert, das wissen wir, das wissen Sie alle. Die Agglomeration wächst, sie nimmt zu, es gibt mehr Verkehr, ob man das will oder nicht. Ein solches grünes Lichtlein würde einen zusätzlichen Stressfaktor auslösen, insbesondere in den Städten. Es ist auch gesagt worden, in Winterthur und in Zürich wäre das sicher nicht der Klärung der Verkehrssituation dienlich. Wenn man dann schon solche Lösungen andenkt, dann bitte über das SVG (*Strassenverkehrsgesetz*), aber nicht als Insellösungen. Denn wenn sich vielleicht in ein paar Jahren der Zürcher oder die Zürcherin daran gewöhnen würde, wie ist es dann mit der Nidwaldnerin oder mit den Aargauern? Also: Keine Insellösungen im Strassenverkehrsrecht. Wenn man etwas für die Milizfeuerwehr tun kann: Früher gab es diese Dachaufsetzer, die man auf dem Dach montieren konnte. Die Feuerwehr Winterthur hatte das. Das ist dort aber irgendwie abgesprochen worden, mit der GVZ (*Gebäudeversicherung Kanton Zürich*) oder so. Die dürfen jetzt keine Dachaufsetzer mehr haben, wenn sie im Einsatz sind. Wenn sie beispielsweise vor dem Feuerwehrlokal auf das Einsatzfahrzeug umstiegen, aber keinen Parkplatz mehr hatten, dann konnten sie diesen Dachaufsetzer festmachen, damit sie keine Parkbusse kriegten. Dies wieder einzuführen wäre sinnvoll, aber keine anderen Dinge.

Mich würde insbesondere interessieren, weshalb der Regierungsrat hier das Postulat entgegennehmen will, denn ich bin der Überzeugung: Wenn wir das machen und umsetzen, dann schaffen wir mehr Unsicherheiten. Und wir wollen ja eigentlich Sicherheit.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich sehe es jetzt halt eher aus der Sicht einer Landgemeinde respektive unseres Feuerwehr-Zweckverbandes Banesto – Bachs, Neerach, Steinmaur. Die Region ist nicht besonders dicht besiedelt, und die meisten Feuerwehrleute kommen dann noch aus Bachs. Die Einsatzzeiten sind sehr anspruchsvoll, zehn in zehn Minuten, 30 in 30 Minuten, das ist eng. Es wird heute noch eingehalten, aber es ist sehr, sehr eng. Und wenn mal ein Einsatz ist – ich arbeite an der Hauptstrasse –, dann kommen sie natürlich schon wie die Tiefflieger. Ist auch richtig so, es ist ja Gefahr im Verzug. Es geht jetzt nicht so sehr um die Farbe. Sie ist uns natürlich sehr sympathisch, das ist klar. Aber schauen Sie: Macht es für Sie einen Unterschied, ob ein Mähdrescher mit einem roten Drehlicht kommt oder eine Ambulanz mit einem Blaulicht oder jetzt halt allenfalls ein Feuerwehrauto mit einem grünen Licht? Es geht um den optischen Reiz. Es geht um den optischen Reiz, man geht auf Bremsbereitschaft und man gibt mehr Acht. Darum geht es.

Ich kann es nicht beurteilen, ob eine Einführung Sinn macht oder nicht. Aber wenn der Regierungsrat bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen, gehe ich davon aus, dass zumindest die GVZ oder sonst irgendwer das angesehen hat und der Meinung war, das sei prüfungswert. Die Grünen wollen diese Prüfung ermöglichen. Was herauskommt, werden wir dann im Bericht sehen.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Der Föderalismus hat ja sehr viele Vorteile, es ist ein Laboratorium der Kantone. Aber es ist auch sehr sinnvoll, dass man gewisse Sachen einheitlich regelt, und der Strassenverkehr zum Beispiel ist in der Schweiz einheitlich geregelt. Es gibt keine kantonalen Vorschriften. Es kann nicht sein, dass die Aargauer zum Beispiel ein gelbes Licht einführen, die Zürcher ein grünes, die einen im Wallis vielleicht ein blaues Licht, weil man dort mehr trinkt und so, das könnte man auch noch machen. Das geht leider nicht. Stellen Sie sich vor, wenn da die kantonalen Vorschriften wären und dann in Zürich die Milizfeuerwehrleute, die es auch in der Stadt gibt, grün hätten, dann würden die Aargauer finden, das sei jetzt die rot-grüne Stadtregierung, die da herumfährt. Das ist also nicht gangbar und deshalb lehnen wir als gesetzestreue Fraktion dieses Postulätchen ab.

Rico Brazeros (BDP, Horgen): Das grüne Blinklicht bietet keine Sonderrechte im Strassenverkehr. Die übrigen Verkehrsteilnehmer haben die Möglichkeit, dem betreffenden Fahrzeug freiwillig Platz zu machen, so steht's im Postulat. Irgendwie kann einem bei diesem Postulat

kein Licht aufgehen, weder ein grünes noch ein anderes, auch wenn so ein offizielles grünes Licht auf dem Autodach bestimmt für mächtig Zuwachs bei der Feuerwehr sorgen würde, und die Autospenglereien hätten bestimmt ebenfalls viel Freude daran. Aber wir sind hier nicht für den Feuerwehrynachwuchs oder die zusätzlichen Ausbeulungs-Aufträge zuständig, sondern unter anderem, um die Verhältnismässigkeit zu beurteilen. Eine kantonale Ausnahmeregelung für Feuerwehrleute auf dem Weg zum Einsatz ist unverhältnismässig, darum von uns kein grünes Licht für die «Green Lights».

Andreas Hauri (GLP, Zürich): Ja, auch die Fachspezialisten oder die Chefs der Feuerwehr Winterthur und der Stadtpolizei Zürich lehnen diesen Vorstoss ab. Es ist doch klar, die Zeitersparnis ist zu gering. Und vor allem geht es eigentlich um einen Punkt: Wollen wir wieder etwas verkomplizieren? Wollen wir wieder etwas neu erklären müssen? Die Grünliberalen sind für Vereinfachung des Lebens und lehnen deshalb dieses Postulätli ab. Danke.

Josef Widler (CVP, Zürich): Die CVP wird dieses Postulat nicht überweisen. Zum einen, weil es auf der falschen Stufe eingereicht worden ist – es gehört nach Bundesbern, wenn man es überhaupt behandeln will –, und zum andern sind wir der Meinung, dass die Distanzen hier im Kanton Zürich doch etwas weniger gross sind als jene in Kanada und in den USA. Wir glauben nicht an einen wirklich grossen Zeitgewinn durch diese Verkomplizierung und werden deshalb nicht überweisen.

Armin Steinmann (SVP, Adliswil): Entschuldigung, ich habe noch eine Interessenbindung bekanntzugeben: Ich bin Mitglied der Schweizerischen Vereinigung für Verkehrspsychologie. Lieber Kollege Markus Schaaf, als Statthalter im Bezirk Horgen bin ich Aufsichtsorgan über die Feuerwehren. Und ich habe seit über zehn Jahren sehr enge und gute Beziehungen zu den Feuerwehren in meinem Bezirk. Ich tausche mich im Rahmen der Inspektionen bei Ernstfalleinsätzen und auch als Vorstandsmitglied im Feuerwehrverband des Bezirks Horgen in allen Hierarchiestufen mit den Angehörigen und den Kadern der Feuerwehr aus. Noch nie in all den Jahren wurde mir gegenüber das alarmmässige Einrücken zu einem Ernstfalleinsatz als problematisch bezeichnet. Und schon gar nicht wurden Gefahrensignale für die Fahrt zum Depot gewünscht. Es ist also schlichtweg kein allgemeines Bedürfnis, im Gegenteil: Es wird nicht gewünscht, weil es für die AdF, die Angehö-

rigen der Feuerwehren, eine zusätzliche Belastung bedeuten würde und weil sie von den Kolleginnen und Kollegen, die einsatzmässig Motorwagen mit Gefahrensignalen fahren, wissen, dass sie selbst die volle Verantwortung für ihr Handeln und damit das Risiko tragen. Und genau um das Risiko geht es. In der Verkehrspsychologie kennt man das Modell der Risikohomöostase. Das heisst nichts anderes als Risikokompensation oder auch «Sicherheit sorgt für Unsicherheit». Vielfache wissenschaftliche Untersuchungen im Strassenverkehr belegen, dass der Mensch als Strassenverkehrsteilnehmer dazu neigt, hart erarbeitete Sicherheit aus Kosten-Nutzen-Überlegungen oder wegen dem Angst-Lust-Erlebnis wieder wegzukompensieren. Ein grünes Gefahrensignal würde die AdF unnötigerweise genau diesem Handlungsfeld aussetzen. Fahren mit einem Gefahrensignal bedeutet zudem purer Stress. Unter Stress passieren mehr Fehler, und wir alle wollen doch, dass unsere AdF gesund zum Einsatz kommen und besonnen ihren Auftrag am Einsatzort erfüllen. Und all das sage ich, und darum lehne ich dieses Postulat auch ab: Ich stehe voll und ganz hinter dem Milizsystem und habe allergrössten Respekt vor unseren Feuerwehrleuten. Also, schaffen wir keine neuen Risiken im Strassenverkehr und verzichten auf dieses grüne Licht.

Markus Schaaf (EVP, Zell) spricht zum zweiten Mal: Ich bedanke mich für die vielen guten Hinweise, was in einem Feuerwehrmann vorgeht, wenn er auf dem Weg zu einem Einsatz ist. Sie können es mir glauben, ich weiss es nach 20 Jahren Erfahrung auch. Es ist nicht das grüne Licht, das Stress verursacht, es ist der Einsatz, der Stress verursacht. Und ob jetzt mit einem grünen Licht mehr Stress ist oder weniger Stress ist, das ist eine Frage, die es zu diskutieren gibt. Und genau das war ja die Idee von diesem Postulat: Einmal über die Möglichkeit nachzudenken. Es ist sonst immer die FDP, die das Wort bringt «Es gibt keine Denkverbote». Anscheinend gilt das eben nicht, wenn der Vorstoss nicht aus den eigenen Reihen kommt. Und trotzdem reizt es Dieter Kläy zu wissen, was der Regierungsrat gesagt hätte. Es gibt eine ganz einfache Lösung: Unterstützen Sie dieses Postulat, dann wissen Sie es.

Diese Beispiele von den Feuerwehren Winterthur und Zürich können Sie schlicht nicht bringen, denn das sind Orte mit Berufsfeuerwehren, die zuerst im Einsatz sind. Und ob es da sinnvoll wäre, Milizfeuerwehler mit einem grünen Licht auszurüsten, das muss man sich tatsächlich fragen. Das bringt wahrscheinlich nicht viel Effekt. Den Effekt haben wir vor allem bei uns auf dem Land draussen, und es gibt einfach Momente, da warten Sie zehn, zwölf Minuten, bis Sie das

Feuerwehrauto besetzen und ausrücken können, weil Sie zu wenige Leute haben, die das Feuerwehrauto besetzen. Wenn Sie die Offiziere oder die Profis fragen, die sind selbstverständlich dagegen. Das ist mir klar, denn das sind zum Teil auch Hoheitsgebiete und Pfründe, die geschützt werden. Interessant wäre es eben zu wissen: Was für Möglichkeiten gibt es? Was sind die Chancen und Risiken? Und erst dann könnte man sich eine Meinung bilden. Doch wie gesagt, es gilt ein Denkverbot, das wurde jetzt deutlich – auch heute Morgen in dieser Diskussion.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Ich denke, das Problem liegt auf einer ganz anderen Ebene, Herr Schaaf. Das Problem liegt darin, dass in unserem Staat Polizisten, Feuerwehrleute und andere Helfer und Diener des Staates gebüsst werden, wenn sie sogenannten zu schnell auf ihrem Einsatzweg fahren. Da liegt das Problem und das muss abgestellt werden. Da kann Herr Regierungsrat (*Mario Fehr*) sicher auch behilflich sein, wenn er mal mit seinem Chef der Polizei spricht, der Kantonspolizei, dass dies nicht getan wird, wie das kürzlich getan wurde, als ein Polizist auf dem Weg zu einem Brand wieder gebüsst wurde, weil er sogenannten über ein Rotlicht gefahren sei.

Dieter Kläy (FDP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Geschätzter Markus Schaaf, es geht natürlich nicht um ein Denkverbot, sondern es geht darum, ob eine Aufgabe nötig ist oder wirklich prüfenswert ist oder ob wir auch unnötige Aufgaben dem Regierungsrat überbürden. Ich nehme gerne noch zu zwei, drei Punkten Stellung.

Was vielleicht zu wenig zum Ausdruck gekommen ist: Die Milizfeuerwehr, die Milizleute, also vor allem diejenigen, mit denen ich gesprochen habe – immerhin, die Leute sind auch organisiert in Vereinen –, die wollen das nicht. Und das Zweite betreffend Winterthur: Winterthur hat ein Korps von etwa 30 bis 40 Berufsleuten, und die sind in drei Equipen à etwa acht oder neun Leute im Einsatz. Und wenn ein Ereignis ist in Winterthur und diese ausrücken müssen, dann wird relativ schnell der Milizzug auch aufgeboden. Es muss also auch – zumindest in Winterthur, von Zürich weiss ich es nicht – in Winterthur die Milizfeuerwehr relativ schnell in den Einsatz, und deshalb geht es nicht nur um eine Frage von Stadt oder Land.

Regierungspräsident Mario Fehr: Zunächst ist festzuhalten, was gemeinsam ist: Der Respekt gegenüber der Feuerwehr, Berufs- wie auch Milizfeuerwehr ist hier sehr deutlich zum Ausdruck gekommen, dafür

bin ich auch als Verwaltungsratspräsident der Gebäudeversicherung und als Sicherheitsdirektor sehr dankbar. Zweitens: Ich glaube, dass sich diese Anerkennung und dieser Respekt für die Feuerwehr immer auch wieder in Taten ausdrücken müssen. Das hat der Kantonsrat gemacht, zuletzt mit der Frage der Steuerabzugsfähigkeit des Feuerwehrosoldes, wo er einen erhöhten Beitrag festgelegt hat. Da haben Sie ganz konkret etwas für die Milizfeuerwehr gemacht.

Zum Dritten glaube ich tatsächlich, dass, wenn man hier eine Regelung für die Feuerwehr treffen wollte, eine solche auf Bundesebene zu treffen wäre. Herr Schaaf hat ja in seinem Postulat auch geschrieben «zur Einführung eines grünen Blinklichtes oder einer gleichwertigen Lösung». Also Herr Schaaf hat hier die Tür für die Diskussion weit aufgemacht.

Das grundsätzliche Anliegen, dass Feuerwehrleute möglichst schnell an ihren Einsatzort kommen müssen, ist, glaube ich, ja auch unbestritten. Es findet derzeit dazu eine Diskussion im nahen Ausland statt. Es findet insbesondere auch beim ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) eine Diskussion darüber statt, ob die bestehenden Weisungen zum Einsatz von Blaulicht und gelben Lichtern zu revidieren sind. Diese Diskussion werden wir selbstverständlich vom Kanton Zürich aus mitverfolgen, unabhängig von der Frage, ob Sie dieses Postulat überweisen oder nicht, weil wir tatsächlich auch der Ansicht sind, dass so etwas nur auf Bundesebene geregelt werden könnte.

In diesem Sinne hat der Regierungsrat – das war ja die Frage, Herr Kläy – sich bereit erklärt, das Postulat zu prüfen. Der Regierungsrat pflegt einen grundsätzlichen Stil, dass er dann, wenn bestehende Diskussionen laufen, diese mit Interesse verfolgt – ganz im liberalen Geist und Sinne. Besten Dank.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 120 : 49 Stimmen (bei 3 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 27/2015 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsident Rolf Steiner: Ich habe weitere Mitteilungen, was es sonst noch zu sehen und zu hören gab im Laufe der Sommerferien. Zuerst hole ich nach, was zu Beginn noch nicht möglich war, nämlich Nina Fehr Düsel zur Geburt ihres Sohnes Lionel Victor zu gratulieren

und ihr den Plüschlöwen zu überreichen. Herzliche Gratulation. (*Applaus. Der Ratspräsident überreicht Nina Fehr Düsel den Plüschlöwen des Kantonsrates.*)

Eidgenössisches Parlamentarier-Fussballturnier

Ratspräsident Rolf Steiner: Dann war der FC Kantonsrat im Einsatz, hat Ehre eingelegt für unseren Kanton am Eidgenössischen Parlamentarier-Fussballturnier. Mit Captain Beat Huber mitgekickt haben Kaspar Bütikofer, Tobias Langenegger, Cyrill von Planta, Beni Schwarzenbach, Daniel Sommer, Roger Liebi, Jürg Sulser, Martin Hübscher, André Bender und Beat Stiefel. Sie haben in diesem Turnier sieben Punkte erreicht und den elften Rang belegt. Wir gratulieren ganz herzlich und danken ihnen für ihren Einsatz. (*Applaus.*)

Geburtstagsgratulation

Ratspräsident Rolf Steiner: Zum heutigen Geburtstag gratuliere ich Michèle Dünki. (*Applaus.*)

Fraktionserklärung der Grünen zum Thema «Burka»

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung zum Thema «Burka».

Zuerst ein Zitat aus der «NZZ am Sonntag» von Huda Jawad (*muslimische Feministin*), sie sagt: «Dass die muslimische Frau missbraucht wird, um Wähler zu mobilisieren, zeugt vom Sexismus der westlichen Gesellschaft.» Sie trifft damit den Nagel auf den Kopf, was Regierungsrat Mario Fehr betrifft. Um rechte Wähler zu gewinnen, füllen neustens auch SP-Männer wie Regierungsrat Fehr das mediale Sommerloch mit ihrer Hetze gegen Burka- und Nikab-Trägerinnen. Sie machen aus Profilierungsgründen ein Problem, wo eigentlich gar keines ist. Die Burka sieht man eigentlich nie, den Nikab selten, eigentlich nur im Sommer an der Bahnhofstrasse.

Die Schweizerische Bundesverfassung spricht eine klare Sprache: Mit Artikel 10 schützt sie die persönliche Freiheit. Dabei wird jedem auch zugestanden, dass er sich nach eigenem Geschmack und Gutdünken kleiden darf. Die Bandbreite ist gross. Es ist weder verboten, in kurzen

Lederhosen herumzulaufen oder weisse Socken zu tragen noch als weiss geschminkter Gothic zu erscheinen. Ob die entsprechende Kleidung der Mehrheit gefällt oder missfällt ist dabei nicht von Belang.

Den besonderen Schutz geniesst die religiös motivierte Kleidung. Sie geniesst nicht nur den Schutz der persönlichen Freiheit, sondern auch denjenigen der Glaubens- und Gewissensfreiheit. Das Bundesgericht hat sich dazu schon geäussert, lange bevor die Burka politisch zum Thema hochstilisiert wurde. Dazu gehören religiöse Kleidungsstücke wie die Kippa oder der Schtreimel bei jüdischen Religionsanhängern, die Soutane oder die Ordenstracht von Mönchen und Nonnen im Christentum, der Turban bei den Sikhs oder eben die Kopfbedeckung bei islamischen Frauen. Also Sie können auch in die Pause gehen, dann wäre es mindestens ruhiger hier im Saal (*Der Lärmpegel im Ratssaal ist sehr hoch.*) So etwas generell zu verbieten, entspricht nicht der schweizerischen Tradition und dem gelebten liberalen Miteinander in der Schweiz.

Trotzdem wollen jetzt auch linke Männer gemeinsam mit dem Egerkinger Komitee der Rechten in die Verfassung schreiben, was Frauen auf der Strasse tragen dürfen und was nicht. Hier stellt sich die entscheidende Frage: Welches Problem soll mit einem neuen Verfassungsartikel eigentlich gelöst werden? Welches Problem?

Die erwähnten Schweizer Männer wollen nach ihren Aussagen über die Burka Frauenbefreiung betreiben. Da grinst ein Pferd! Ausgerechnet die Schweizer Männer, die ihren Frauen erst 1971 das Stimmrecht zusprachen. Diese Frauenbefreiung ist fadenscheinig, gegenüber den Muslimen erst recht. Es ist auch skandalös. Erstens treffen sie damit die Unterdrückten und nicht ihre Herren. Es sind gesellschaftliche Konventionen, die den Frauen die Burka aufzwingen. Nur damit dürfen die Frauen überhaupt auf die Strasse, ohne Burka müssen sie im Haus bleiben. Man kann sich die Frage stellen, ob es besser ist, vom Ehemann zum Burka-Tragen gezwungen zu werden oder von Mario Fehr und Walter Wobmann (*Nationalrat und Vorsitzender des Egerkinger Komitees*), ohne Burka zu einem Leben in den eigenen vier Wänden verdammt zu sein. Wer den Frauen verbietet, die Burka zu tragen, ist um nichts besser als diejenigen, die der Frau verbieten, ohne Burka das Haus zu verlassen.

Was auch nicht vergessen werden darf: Es kann – und das ist wohl für Männer und Frauen unserer westlichen Kultur schwer zu verstehen – auch der Wunsch der Frauen sein, sich unserem, auf das Äussere bestimmte Schönheitsideal zu entziehen. Sie ziehen es deshalb vor, den Körper zu verhüllen.

Ein weiteres vorgeschobenes Motiv ist die Angst um die öffentliche Sicherheit. Auch das ist mehr als fadenscheinig. Terroristen kommen nicht in Burka, sie kommen in Jeans und sie kommen im T-Shirt, um ja nicht aufzufallen. Auch aus Gründen der Sicherheit wäre ein Verbot zur Verschleierung wirkungslos.

Ich bin selber keine Befürworterin der Ganzkörperverhüllung. Muslimische Frauen sollen sich befreien können, wenn sie es wollen. Dazu braucht es einen Kulturwandel, und das braucht Zeit. Wenn erwünscht, sollen wir ihnen dazu Hand bieten. Ein Verbot hilft nichts.

Herr Fehr ist Regierungsrat. Wenn er also tatsächlich in der Burka ein Problem erkennt, so soll er dem Regierungsrat eine entsprechende Gesetzesvorlage beantragen und sich so einer seriösen politischen Diskussion im Rat stellen. Wenn nicht, soll er sich darauf beschränken, die Probleme in seinem Zuständigkeitsbereich zu lösen. Mehr erwarten und wollen wir nicht. Danke.

Fraktionserklärung der EDU zum Thema «Burka»

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Vor gut drei Monaten hat die EDU mittels einer parlamentarischen Initiative ein Vermummungsverbot gefordert. Mehrheitlich wurden wir von den Fraktionssprechern belächelt und in den Voten als Ewiggestrige betitelt. Nun ist das Thema «Burka-Verbot» dank einem Interview mit Mario Fehr plötzlich salonfähig und vielleicht sogar mehrheitsfähig. In den Online-Kommentaren ist ein Burka-Verbot absolut unbestritten.

Wir von der EDU sind froh, dass es auch in anderen Parteien Exponenten gibt, die sich nicht scheuen, die Probleme beim Namen zu nennen und mit ihren Aussagen die bisherigen Parteimeinungen infrage zu stellen.

Nochmals: In einer liberalen Gesellschaft wie der unseren zeigt jeder sein Gesicht. Burkas gehören nicht hierher. Vollschleier wie Burka und Nikab gehören nicht nach Europa. Sie stellen eine Kampfansage an die Werte der Aufklärung dar. Sie degradieren Frauen zu Objekten männlicher Verfügungsgewalt.

Toleranz bedeutet nicht, alles anzuerkennen, was von aussen an eine Gesellschaft herangetragen wird. Die EDU hat festgestellt, dass auch eine konservative Partei der Zeit voraus sein kann und dass Meinungen auch unerwartet schnell ändern können. Danke für die Aufmerksamkeit.

7. Auswirkungen der IV-Revision auf die Sozialhilfe

Interpellation Andreas Daurù (SP, Winterthur) und Rosmarie Joss (SP, Dietikon) vom 2. März 2015

KR-Nr. 72/2015, RRB-Nr. 375/15. April 2015

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Die beiden IV-Revisionen 5 und 6a haben ambitionöse Ziele, was die Eingliederung von IV-Rentnerinnen und -Rentnern und die Einsparungen bzw. finanzielle Konsolidierung der IV betrifft: Mit der Revision 6a, welche die Wiedereingliederung von IV-Rentnern zum Ziel hat und die 2012 in Kraft getreten ist, sollten allein 12'500 laufende Renten bis 2019 wegfallen. Die Zahlen diesbezüglich sind bis jetzt jedoch ernüchternd, es wurden nicht wesentlich mehr Renten aufgehoben als vor der Revision.

Nach Aufheben oder Reduktion einer Rente haben die betroffenen Personen Anspruch auf berufliche Massnahmen. In der Praxis wird das vor allem die Arbeitsvermittlung sein, welche dann aber allzu oft nur darin besteht, dass die IV-Stellen die betroffene Person auffordert, Stellen zu suchen. Dies betrifft im Übrigen vor allem Menschen mit einer psychischen Beeinträchtigung. Nicht selten fehlen entsprechende Arbeitsplätze, die den Betroffenen eine Chance geben, sich wieder in den Arbeitsprozess einzugliedern. Dadurch besteht die Gefahr, dass sich die angestrebten oder bereits realisierten Rentenreduktionen in steigenden Fallzahlen der Sozialhilfe auswirken.

Es stellen sich somit folgende Fragen an den Regierungsrat:

1. Wie viele Personen im Kanton Zürich haben die Wiedereingliederung in den regulären Arbeitsmarkt im Rahmen der IV-Revision 5 bzw. 6a erfolgreich geschafft?
2. Wie haben sich die IV-Rentenanmeldungen und die IV-Rentenzusprechungen in den Jahren 2012–2014 im Kanton Zürich entwickelt?
3. Wie sieht die Entwicklung der Anzahl IV-Beschwerden aus dem Kanton Zürich beim Sozialversicherungsgericht (SVG) in den Jahren 2012–2014 aus und wie die Entwicklung über den entsprechenden Beschwerdeausgang (Gutheissung, teilweise Gutheissung, Ablehnung)?
4. Wie sieht die Zahl der durch die Sozialhilfe/Sozialdienste im Kanton Zürich gestellten, bewilligten bzw. teilweise bewilligten und abgelehnten Renten in den Jahren 2012–2014 aus? Wie sieht das im Ver-

gleich zu allen gestellten IV-Rentengesuchen im Kanton in den besagten Jahren aus?

5. Wie haben sich in der Sozialhilfe die Rückerstattungen aus IV-Rentennachzahlungen nach Rentenzusprechungen in den Jahren 2012–2014 im Kanton Zürich entwickelt?

6. Wie viele der seit mindestens einem Jahr sozialhilfebeziehenden Personen verfügen über eine IV-Teilrente?

7. Wie schätzt der Regierungsrat grundsätzlich die Gefahr einer möglichen Verlagerung von IV-beziehenden Personen in die Sozialhilfe aufgrund der IV-Revisionen 5 und 6a ein?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Sicherheitsdirektion wie folgt:

Die individuellen Leistungen der Invalidenversicherung (IV) sind bundesrechtlich abschliessend geregelt. Die Aufsicht über die kantonale Umsetzung in diesem Bereich der IV obliegt dem Bundesamt für Sozialversicherungen (BSV). Im Rahmen seiner Aufsichtspflicht führt das BSV jährlich Audits der IV-Stellen durch. Mit den Audits überprüft das BSV die Einhaltung der bundesrechtlich vorgegebenen Aufgaben bezüglich Wirksamkeit, Qualität und Einheitlichkeit. Auf kantonaler Stufe liegt die Zuständigkeit für die Umsetzung der IV bei der kantonalen IV-Stelle, die ihre Aufgaben im eigenen Namen vollzieht und im Rahmen der Sozialversicherungsanstalt des Kantons Zürich (SVA) mit der AHV-Ausgleichskasse zusammenarbeitet (§ 2 EG AHVG/IVG, LS 836.1). Die Beantwortung der Interpellation stützt sich deshalb auch auf Angaben der SVA und des Sozialversicherungsgerichts des Kantons Zürich.

Zu Frage 1:

Die Anzahl der Personen, die mit Unterstützung der IV erfolgreich im ersten Arbeitsmarkt eingliedert werden, nimmt im Kanton Zürich stetig zu. Diese Entwicklung ist in erster Linie die Folge der 5. IV-Revision mit neuen Eingliederungsmassnahmen. Damit verbunden war und ist der Wandel der IV von einer Renten- zur Eingliederungsversicherung.

Dank der neuen Eingliederungsinstrumente (Früherfassungsmeldung, Frühinterventions- und Integrationsmassnahmen) können mehr von Invalidität bedrohte Menschen im Arbeitsleben gehalten und IV-Renten verhindert werden. 2014 hat die SVA Zürich 2083 erfolgreiche Eingliederungen in den 1. Arbeitsmarkt verzeichnet.

Die auf den 1. Januar 2012 eingeführte IV-Revision 6a mit ihren Massnahmen zur Wiedereingliederung von IV-Renten beziehenden Personen (sechsmonatiger Arbeitsversuch, dreijährige Schutzfrist) hat diese Tendenz verstärkt.

In diesem Zusammenhang ist auch auf das Netzwerk der interinstitutionellen Zusammenarbeit hinzuweisen, das im Kanton Zürich durch gemeinsames Handeln von ALV, IV und Sozialhilfe die berufliche Integration aus einer Hand fördert.

Übersicht der erfolgreichen Eingliederungen in den 1. Arbeitsmarkt:

Jahr	Eingliederung vor Rente	Eingliederung aus Rente
2012	1740	149
2013	1850	160
2014	2083	157

Zu Frage 2:

Eine betroffene Person meldet sich nicht für eine Rente, sondern für IV-Leistungen allgemein an. Bei einer Anmeldung werden immer zuerst die Eingliederungsmöglichkeiten geprüft. Eine statistische Angabe zu blossen IV-Rentenanmeldungen besteht deshalb nicht. Die Zahl der IV-Anmeldungen ist seit 2012 leicht gestiegen.

Jahr	Anmeldungen	Anmeldungen über 18-Jährige	Rentenzusprachen total
2012	10545	7272	3829
2013	12106	7623	3063
2014	12484	8280	2484

Zu Frage 3:

Die Entwicklung der Anzahl IV-Beschwerden und der Erledigungsarten lassen sich den folgenden Zusammenstellungen entnehmen:

Jahr	Eingänge	Erledigungen
2012	1323	1360
2013	1186	1405
2014	1345	1213

Davon teilen sich die Erledigungsarten wie folgt auf:

Jahr	Abweisungen	Rückweisungen	Gutheissungen	Teilweise Gutheissun-	Formelle Erledigungen
2012	659	214	192	105	190
2013	675	249	183	103	195
2014	512	284	176	76	165

Zu Fragen 4 und 5:

Weder von der SVA noch im Rahmen der Sozialhilfestatistik wird erhoben, wie oft eine IV-Anmeldung die von der Sozialhilfe ausgeht, zu einer IV-Rente führt und wie sich in der Sozialhilfe die Rückerstattungen aus IV-Rentennachzahlungen nach Rentenzusprechung entwickelt haben. Es liegen deshalb keine entsprechenden Zahlen vor.

Zu Frage 6:

Im Rahmen der Sozialhilfestatistik wird lediglich der Anteil der Sozialhilfefälle erhoben, die gleichzeitig eine Sozialversicherungsleistung beziehen. Danach besteht bei 3,9% der Fälle neben der Sozialhilfe noch eine IV-Rente (Sozialbericht des Kantons Zürich, 2013, S. 45). Weitere Angaben dazu werden nicht erhoben.

Zu Frage 7:

Trotz der leicht sinkenden Zahl der IV-Renten beziehenden Personen ist die Sozialhilfequote im Kanton Zürich in den letzten Jahren bei 3,2% stabil geblieben. In diesem Zusammenhang ist auf die gut funktionierende Interinstitutionelle Zusammenarbeit hinzuweisen.

Eine nach dem Inkrafttreten der IV-Revision 5 erstellte Studie des BSV aus dem Jahr 2009 zeigt auf, dass 20-mal mehr Personen von der Sozialhilfe zu einer IV-Rente wechseln als von der IV-Rente in die Sozialhilfe (Quantifizierung der Übergänge zwischen Systemen der Sozialen Sicherheit [IV, ALV und Sozialhilfe]; 2009; Berichtsnummer 1/09; abrufbar unter www.bsv.admin.ch/praxis/forschung/publikationen/index.html).

Über die Wirkungen der IV-Revision 6a und deren Folgen für die Betroffenen hat Nationalrätin Ruth Humbel am 6. März 2014 eine Interpellation (14.3046) eingereicht. Dabei wurde auch die Frage aufgeworfen, ob in den Kantonen Auswirkungen auf die Sozialhilfe festzustellen seien, und wenn ja, in welchem Umfang. In seiner Antwort vom 28. Mai 2014 hat der Bundesrat die Frage wie folgt beantwortet: «Aus dem Monitoring Sozialhilfe-Invalidenversicherung-Arbeitslosenversicherung ist ersichtlich, dass die IV, obwohl sie zwischen 2004 und 2009 weniger Renten, dafür aber mehr Eingliederungsmassnahmen zugesprochen hatte, den Druck auf die Sozialhilfe nicht wesentlich verstärkte. Dementsprechend sollte auch die IV-Revision 6a keine bedeutenden Auswirkungen auf die Sozialhilfe haben.»

Gegenwärtig wird im Rahmen des Forschungsprogramms der IV (Fo-PIV) ein Projekt vorbereitet, das im Sinne einer Zwischenbilanz die Umsetzung der IV-Revision 6a in den IV-Stellen einschliesslich der zugesprochenen Massnahmen untersuchen wird. Erste Ergebnisse sollten bis Ende 2015 vorliegen.

Andreas Daurù (SP, Winterthur): Die beiden IV-Revisionen 5 und 6a haben unbestritten auf der einen Seite mit den Eingliederungszielen ihre löbliche und unterstützungswürdige Zielsetzung. Es ist selbstverständlich sowohl für die Betroffenen wichtig und sinnvoll, dass sie

wieder in den Arbeitsmarkt integriert werden können, als auch für die IV als Sozialversicherung interessant, dabei möglichst bei den Renten Einsparungen zu erreichen. Gerade da gibt es jedoch einige Kritikpunkte an der fünften und sechsten Revision.

Aus der Antwort der Regierung auf die erste Frage dieser Interpellation sehen wir zwar, dass die Zahl der Eingliederungen seit der Revision 6a stetig zugenommen hat. Das ist schön. Leider ist dies jedoch immer eine Momentaufnahme über einen relativ kurzen Zeitraum. Nehmen wir das Beispiel eines Arbeitsversuchs. Der Arbeitsversuch hier im Kantonsrat ist auch nur bedingt erfolgreich, sehe ich gerade. (*Der Lärmpegel im Ratssaal ist extrem hoch.*) Nehmen wir das Beispiel des Arbeitsversuchs. Bei diesem werden die betroffenen Personen maximal sechs Monate vonseiten IV begleitet. Das ist ganz klar zu wenig, gerade bei Menschen zum Beispiel mit einer psychischen Beeinträchtigung, welche notabene einen sehr grossen Teil der betroffenen Personen mit IV-Leistungen ausmachen. Dort reichen diese sechs Monate oftmals nicht aus. Funktioniert also ein solcher Arbeitsversuch nicht, kombiniert mit den klar strengeren Rentenvoraussetzungen der besagten IV-Revision – auch hier betrifft es wieder insbesondere Menschen mit psychischen Erkrankungen –, kommt es nicht selten dazu, dass die betroffene Person nach dem Arbeitsversuch keine Rente erhält oder nur eine zu kleine Teilrente, und sie so dann über kurz oder lang auf Zusatzleistungen angewiesen ist – oder eben auf Sozialhilfe. Kurz gesagt: Wir wissen nicht, wie viele Personen bei Frage 1 dieser Interpellation noch immer im ersten Arbeitsmarkt sind und bei wie vielen der Arbeitsversuch oder der Integrationsversuch eben gescheitert ist und diese nun Sozialhilfe beziehen. Hierbei wären eben die Zahlen zu den Fragen 4 und 5 interessant gewesen, die jedoch nicht beantwortet werden konnten, da es diese Zahlen schlicht nicht gibt beziehungsweise diese nicht erhoben werden. Vielleicht daher ein Hinweis an den Sozialdirektor (*Regierungspräsident Mario Fehr*): Allenfalls wäre hier ein entsprechendes Monitoring sinnvoll.

Im Weiteren ist die Antwort auf Frage 7 dahingehend interessant, dass hier auf die Erfolge der IIZ, der Interinstitutionellen Zusammenarbeit, hingewiesen wird. Auch hier ist unbestritten, die IIZ ist eine äusserst wichtige Errungenschaft und trägt viel zur positiven Entwicklung im Bereich der Eingliederung von Menschen in den ersten Arbeitsmarkt bei. Die IIZ ist somit ein Schritt in die richtige Richtung, doch ist noch ein weiter Weg zu gehen und eine weitaus bessere Zusammenarbeit nötig, um die häufig inadäquate Unterscheidung zwischen «arbeitsfähig», «sozial bedürftig» und «invalid» zu überwinden. Dabei zitiere ich gerne aus dem OECD-Bericht (*Organisation für wirtschaftliche*

Zusammenarbeit und Entwicklung) «Psychische Gesundheit und Beschäftigung Schweiz», Zitat: «Die IIZ fokussiert zu stark auf die Institutionen. Und die mangelnden und häufig entgegengesetzten Anreize der beteiligten Institutionen schaden eben dem Vorhaben der IIZ.» Und weiter im Zitat: «Eine weitere Schwäche der IIZ ist der Nichteinbezug des Gesundheitssektors, was besonders für Klienten mit psychischen Gesundheitsproblemen problematisch ist, und der fehlende Kontakt auch mit den Arbeitgebern.» Also gerade hier sind weitere Anstrengungen bezüglich IIZ nötig.

Dann möchte ich noch kurz auf die Zwischenbilanz zur Revision 6a eingehen. Hier wissen wir noch klar zu wenig, wie sich diese auf die Verlagerung von der IV auf die Sozialhilfe auswirken will. Daher ja auch diese Interpellation, welche auch ein Hinweis in die Richtung für den Regierungsrat sein soll, dass es hier genau hinzuschauen gilt. Dort geht es nämlich darum, die Wiedereingliederung von IV-Rentnerinnen und IV-Rentnern mit Eingliederungspotenzial zu fördern und damit eine Reduktion des Rentenbestandes zu bewirken, also eine strenge Verstärkung der Massnahme der Revision 5 und daher eine meiner Meinung nach grössere Gefahr einer Verlagerung in die Sozialhilfe. Trotzdem lohnt sich ein Blick in den inzwischen Ende 2015 erschienenen Bericht zum Forschungsprogramm der IV, welcher der Regierungsrat auch in der Antwort auf Frage 7 erwähnt. Im Bericht wird vor allem die kritische Frage gestellt, ob hier die Erwartungen bei der Revision 6a auf der Eingliederungsseite nicht zu hoch gesteckt wurden. Das Potenzial an Rentenreduktionen ist nicht so hoch wie gedacht. Der Arbeitsmarkt hat schlicht nicht das Aufnahmepotenzial, wie gewünscht. Ob es hier am Willen fehlt oder am Können, das kann ich aktuell nicht beantworten. Der Aufwand bei den IV-Stellen ist sehr hoch. Es stellen sich teilweise Ressourcenfragen. Die Krankheitslast bei den Betroffenen ist zudem bei den Personen, welche schon länger eine Rente beziehen, ebenfalls hoch und daher der Erfolg wahrscheinlich eher gering. Bekommen diese Menschen also aufgrund des inzwischen klar verschärften Rentenvorgaberegimes und des geringen Eingliederungspotenzials keine oder eine ungenügende Rente, besteht eben doch die Gefahr, dass sich in Zukunft die Sozialhilfezahlen aufgrund der Revision 6a weiter vergrössern werden.

Herr Sozialdirektor, ich empfehle Ihnen also, hier ein wachsames Auge auf die Entwicklung zu halten. Vielen Dank.

Linda Camenisch (FDP, Wallisellen): Diese Interpellation, die Fragestellungen, die haben uns selber auch sehr, sehr interessiert, und wir

waren gespannt auf die Beantwortung. Denn es zeigt sich wirklich, gerade wenn man aus der Praxis spricht, als Sozialvorsteherin einer Gemeinde, als Präsidentin der Sozialbehörde: Genau diese Entwicklungen verfolgen wir ebenfalls mit einer gewissen Besorgnis. Darum hätte uns umso mehr auch die Beantwortung von Fragen 4 und 5 sehr interessiert. Ich möchte wirklich höflich auch darum bitten, dass man das vielleicht zukünftig in die Sozialstatistik aufnehmen könnte. Denn es wäre ziemlich einfach, diese Angaben auch zu eruieren mit Anfragen an die Gemeinden. Wir liefern ja auch sonst alle Angaben dazu. Diese beiden Kennzahlen würden zeigen, was die wirklich aufwendige Arbeit der Sozialdienste in diesem Zusammenhang effektiv bringt. Denn wir stellen fest: Zum einen ist das Potenzial, wie bereits von Andreas Daurù ausgeführt, auf dem Arbeitsmarkt, die Bereitschaft der Unternehmen, solche Leute einzustellen oder zumindest für eine Probezeit zu versuchen, diese Leute wieder einzugliedern, noch – sagen wir es mal so – sehr optimierungsfähig. Es hängt aber auch damit zusammen, dass gewisse IV-Bezüger ebenfalls noch ein gewisses Potenzial hätten im Verlauf ihrer Geschichte, wenn Optimierungen im persönlichen Zustand stattfinden, Verbesserungen vorhanden sind, nämlich in der Bereitschaft ihrerseits, eine Stelle anzunehmen oder eine Wiedereingliederungsmassnahme anzunehmen. Aber da stellt sich auch im Zusammenhang mit einem Fehlanreiz oder auch einem Schwelleneffekt die Frage: Wie viel kann ich arbeiten, ohne dass ich zu viel von meinem finanziellen Unterhalt verliere?

Deshalb noch einmal: Die Beantwortung der Fragen 4 und 5 würde ich mir sehr wünschen. Herzlichen Dank.

Kathy Steiner (Grüne, Zürich): Dass die grossen Ziele der letzten beiden IV-Revisionen bei weitem nicht erreicht werden, ist hinlänglich bekannt. Das einzig Positive an dieser Tatsache ist meines Erachtens, dass es deshalb bisher keine Explosion bei der Sozialhilfe gegeben hat. Das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die IV-Revisionen die grossen bestehenden Probleme nicht lösen konnten. Vonseiten der Politik ist das Potenzial für Wiedereingliederungen massiv überschätzt worden. Die Massnahmen für eine Wiedereingliederung sind sehr aufwendig in der Umsetzung und sie stehen in keinem Verhältnis zum Erfolg. Deshalb bleibt nur das ernüchternde Fazit: Der erste Arbeitsmarkt kann oder will nur sehr wenige IV-Beziehende wieder erfolgreich eingliedern. Im Gegenteil: Das Aufnahme Potenzial des Arbeitsmarktes nimmt tendenziell sogar ab: Immer weniger Arbeitsplätze für niedrig Qualifizierte, verschärfte Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt für nicht vollständig leistungsfähige

Personen und eine unsichere Wirtschaftslage. Es besteht ein grosser Handlungsbedarf bei der Bereitstellung von geeigneten Arbeitsplätzen. Gerade von den Menschen, die aus gesundheitlichen Gründen nur reduziert leistungsfähig sind, würden viele noch so gerne arbeiten. Solange für diese Menschen aber geeignete Arbeitsstellen fehlen, rutschen sie weiterhin in die IV oder die Sozialhilfe, es bleibt ihnen gar nichts anderes übrig.

Regierungspräsident Mario Fehr: Ich danke für die Interpellation und ich danke auch für die sozialpolitischen Beiträge, die alle drei tatsächlich ein Feld beschlagen, wo wir sehr genau hinschauen müssen. Herr Daurù hat den Bericht zitiert, den wir in Frage 7 erwähnt haben. Dieser Bericht liegt tatsächlich vor. Was Herr Daurù gesagt hat aus dem Bericht, stimmt natürlich. Es steht in diesem Bericht aber auch – und das war ja eine grosse Befürchtung –, dass mit dieser IV-Revision tatsächlich eine leichte Verlagerung in die Sozialhilfe stattgefunden haben könnte, dass der Effekt in absoluten Zahlen aber gering ausfällt und von einer wesentlichen Verstärkung des Drucks auf die Sozialhilfe durch die Eingliederungsmassnahmen der IV nicht gesprochen werden kann. Es gibt eine Verlagerung, das ist aus dem Bericht zitiert, Herr Daurù. Ich stimme aber mit Ihnen überein, dass wir diese Fakten, die wir hier zusammen mit der Sozialversicherungsanstalt und dem Sozialversicherungsgericht ausgearbeitet haben, sehr genau «monitoren» müssen, dass wir sehr genau hinschauen müssen. Ich werde auch die Anregung von Frau Camenisch aufnehmen, dies vielleicht auch in der Sozialhilfestatistik zu erfassen. Ich weise einfach auch darauf hin, dass das immer auch sehr viel Geld kostet, wir müssen jede Leistung auch bezahlen. Sie kennen die Sparbemühungen des Kantons. Der Bund verrechnet uns diese Leistung, aber wir werden das prüfen.

Insgesamt, glaube ich, ist es richtig, was alle drei sozialpolitischen Sprecherinnen und Sprecher ihrer Fraktionen gesagt haben, dass diese Entwicklung, die hier stattfindet, sehr genau beobachtet werden muss und dass wir denjenigen Arbeitgebern und Arbeitgeberinnen, die hier Menschen in den ersten Arbeitsmarkt eingliedern können, dankbar sind und dass wir diese Bestrebungen auch unterstützen müssen. Besten Dank.

Ratspräsident Rolf Steiner: Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Zusätzliche Kosten der Eichmeister

Postulat Peter Preisig (SVP, Hinwil), Martin Farner (FDP, Oberstammheim) und Peter Uhlmann (SVP, Dinhard) vom 7. September 2015

KR-Nr. 223/2015, RRB-Nr. 1108/25. November 2015 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, den kantonalen Eichmeistern, nebst den eidgenössischen Gebühren, die Verrechnung zusätzlicher Kosten zu untersagen. Die eidgenössischen Gebühren (Art. 19 Abs. 3 MessG) sind kostendeckend. Sollten ausserordentliche Kosten, wie zum Beispiel für Spezialtransporte anfallen, so müssen sie deklariert werden und dürfen entsprechend weiterverrechnet werden.

Begründung:

Nach den Antworten auf die beiden Anfragen KR-Nr. 11/2015 und KR-Nr. 49/2015 ist nicht nachvollziehbar, dass der Eichmeister im eigenen Ermessen die Kosten festlegen kann. Das eidgenössische Messgesetz bestimmt klar, dass die Gebühren kostendeckend festgelegt sind.

Konfrontiert mit den Antworten des Regierungsrates haben sehr viele Unternehmen bestätigt, dass die Rechnungen massiv über den Gebührentarifen sind. Es gibt Rechnungen, die den Stundentarif von tausend Franken übersteigen. Eine staatliche Monopolstellung darf nicht schamlos ausgenutzt werden.

Die Eichmeister haben Wegkostenanteile verrechnet, die deren effektive Kosten bei weitem übersteigen. Sie belasten jedem Unternehmen auf einem Markt oder in einem Einkaufszentrum eine Wegpauschale und verrechnen damit die Anfahrtkosten um ein Vielfaches. Die Unternehmen sind dem ausgeliefert, da sie keine Ausweichmöglichkeiten haben. Diese ungerechtfertigte Belastung muss nicht sein.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Sicherheitsdirektion wie folgt Stellung:

Wie bereits in den Beantwortungen der Anfragen KR-Nrn. 11/2015 und 49/2105 betreffend Horrende Rechnungen des kantonalen Eichmeisters festgehalten wurde, ist die Gesetzgebung über das Messwesen gemäss Art. 125 BV (SR 101) Sache des Bundes. Die von den Eichmeistern geführten kantonalen Fachstellen (Eichämter) erfüllen

ihre Aufgaben im Rahmen des den Kantonen bundesrechtlich zugewiesenen Vollzugs des gesetzlichen Messwesens. Sie sind insbesondere zuständig für die Prüfung der Messbeständigkeit von Längenmessmitteln, Raummassen, Gewichtstücken, Waagen, Messanlagen für Flüssigkeiten (mit Ausnahme von Wasser) und Abgasmessmitteln für Verbrennungsmotoren. Für die Eichung und Kontrolle dieser Messmittel erheben die Eichmeister Gebühren. Sie wenden dabei die in der Verordnung vom 23. November 2005 über die Eich- und Kontrollgebühren im Messwesen (Eichgebührenverordnung; SR 941.298.1) vom Bund unter Beachtung des Äquivalenz- und Kostendeckungsprinzips (Art. 19 Messgesetz vom 17. Juni 2011 [MessG; SR 941. 20]) festgelegten Tarife an.

Gemäss Art. 3 der Eichgebührenverordnung werden die Gebühren für die Eichung und Kontrolle von Messmitteln je Stück oder nach Zeitaufwand erhoben. Der Stundenansatz sowie die Stückansätze sind im Anhang zur Eichgebührenverordnung festgelegt. Die Gebühr umfasst neben der Arbeitszeit für Eichung und Kontrolle auch die Kosten für die Vor- und Nachbearbeitung (Korrespondenz, Rechnungstellung, Buchführung und Führen der Dateien eich- und kontrollpflichtiger Messmittel und Verwender usw.) sowie die Infrastruktur der Eichämter.

Art. 6 der Eichgebührenverordnung hält weiter fest, dass Auslagen (u.a. für Weg, Reisezeit sowie Transport der nötigen Mess- und Hilfsmittel) als zusätzlicher Bestandteil der Eich- und Kontrollgebühr erhoben werden können. Die Eichämter verrechnen ihre Auslagen einheitlich mittels Pauschalen. Pauschalen umfassen begrifflich die Rundung bzw. Verallgemeinerung der entstehenden Kosten und verringern den administrativen Aufwand. Berücksichtigt werden die Anzahl aufgesuchter Messmittelverwender, die dafür benötigte Reisezeit und zurückgelegten Kilometer. Als Grundlage dient der bundesrechtlich festgelegte Stundenansatz (Fr. 123; Ziff. 1 Anhang zur Eichgebührenverordnung) sowie eine ortsübliche Km-Entschädigung, wodurch auch das Kostendeckungsprinzip gewahrt ist. Die Eichämter weisen die Auslagen in den Rechnungen an die Messmittelverwender – wie in der Eichgebührenverordnung verlangt – gesondert aus.

Die Kontrolle eines Messmittels erfolgt in der Regel am Aufstellungsort des Messmittels. Es steht jedoch jedem Messmittelverwender frei, sein Messmittel nach Voranmeldung auf eigene Kosten ins Lokal des Eichamtes zu bringen und dort spesenfrei prüfen zu lassen, sodass nur die Eichgebühr anfällt.

Wie erwähnt sieht die Eichgebührenverordnung ausdrücklich vor, dass zusätzlich zur Gebühr für die Eich- und Kontrolltätigkeit die Kosten für Reise, Reisezeit und Transport von Gewichten und Hilfsmitteln in Rechnung gestellt werden können. Die entsprechende Regelung der Auslagenpauschalen, die auch in andern Kantonen angewendet wird, ist zweckmässig.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 223/2015 nicht zu überweisen.

Peter Preisig (SVP, Hinwil): Die Gebühren der drei Eichmeister haben im Jahr 2014 928'000 Franken ergeben, also knapp eine Million. Dies entspricht einem guten Einkommen eines Akademikers. Dazu verlangten sie in jedem Betrieb zusätzliche Kostenanteile, die bei weitem den Tarif der vom Regierungsrat angesetzten 123 Franken pro Stunde übertreffen.

Einige Beispiele: Da werden einer Metzgerei 76 Franken zusätzlich verrechnet, in der Markthalle Zürich einem Händler 340 Franken, am Bürkliplatz pro Marktfahrer 30 Franken. Herr Brunner (*Robert Brunner*) kann eigene Beispiele aufzeigen. Wenn der Eichmeister zum Beispiel in der Markthalle zwei Tage arbeitet, hat er von den über 20 Mietern Gebühren in der Höhe von 6000 bis 7000 Franken in diesen beiden Tagen erhoben. Dazu verrechnet er noch Spesen in etwa derselben Höhe. Am Bürkliplatz dasselbe. Die Gebühren einer Waage sind circa 48 Franken. Für diese Arbeit hat er circa fünf Minuten. Nicht schlecht, wenn da etwa 30 bis 40 Wagen stehen. Zu den Gebühren verrechnet er noch jedem Händler 30 Franken dazu.

Nach meinen Anfragen beim Regierungsrat habe ich sehr viele Rückmeldungen von unzufriedenen Betrieben bekommen. Alle unisono waren der Meinung, dass sie masslos übervorteilt werden. In den Antworten des Regierungsrates war die Aufforderung, dass die Wagen zum Eichmeister gebracht werden können. Dies ist für viele Betriebe zu umständlich und zum grossen Teil unmöglich. Oder würden Sie eine Tankstelle zum Eichmeister bringen?

In meinen Augen ist das System einwandfrei, es fehlt am Umsetzen. Die Kosten zu den Gebühren sind anzupassen oder zum grossen Teil zu streichen, weil, wie gesagt, die Gebühren eigentlich kostendeckend sein sollten oder sind. Die Eichmeister haben wirklich übertrieben mit den zusätzlich verrechneten Kosten. Dem muss der Regierungsrat entgegenwirken.

Bitte überweisen Sie dieses Postulat.

Claudia Wyssen (SP, Uster): Im Messgesetz steht klar, dass im Grundsatz der Bundesrat die Erhebung der Gebühren regelt und er dabei das Äquivalenzprinzip und das Kostendeckungsprinzip beachtet. Dass als zusätzlicher Bestandteil der Gebühr Auslagen hinzukommen, ist tatsächlich sauber geregelt, wie auch der Regierungsrat in seiner Stellungnahme schreibt. Und dennoch scheinen einige Verrechnungen überrissen und schlecht nachvollziehbar. Hier scheinen tatsächlich gewisse Missstände vorzuherrschen.

Leider ist es nicht immer möglich, wie der Regierungsrat in seiner Stellungnahme schreibt, bei jedem Messmittel dieses ins Lokal des Eichmeisters zu bringen. Gerade bei den festinstallierten und eben schweren und daher auch teuren Messmitteln muss ehrlicherweise festgehalten werden, dass dies schlicht nicht möglich ist.

Auch die SP-Fraktion ist zudem der Auffassung, dass Monopolstellungen nicht ausgenutzt werden dürfen. Aus diesen Gründen unterstützen wir die Überweisung des Postulates.

Martin Farner (FDP, Oberstammheim): Erneut schliesst die Regierung die Augen vor einem offenkundigen Missstand im weiten Feld des Gebührenunkrauts. Ohne Zweifel ist es im Interesse der Konsumentinnen und Konsumenten wie der Grosshändler, dass die Waagen auf dem Markt korrekt eingestellt sind oder die Längenmasse auf dem Bau stimmen. Es kann aber nicht in ihrem Interesse sein, dass dafür viel zu viel Geld verlangt wird. Diese Kosten konnten in der Vergangenheit auf die Preise umgelegt werden, was in Zeiten sinkender Lebensmittelpreise immer weniger der Fall sein kann. Wir sprechen hier ganz klar von Margenfressern. Die Tarife, Herr Regierungsrat (*Mario Fehr*), sind das eine, ihre Anwendung und Ergänzung durch Spesen sind das andere.

Der Regierungsrat macht es sich zu einfach, wenn er auf die Tarifhoheit des Bundes verweist. Dort sind – wir haben das in unserem Vorstoss aufgeführt – kostendeckende Tarife verlangt. Da die Eichmeister ein staatliches Monopol darstellen, ist es Sache der Regierung, zu überprüfen, ob korrekt abgerechnet wird, und gegebenenfalls gegen eine überdurchschnittliche Ausnützung dieses Monopols einzuschreiten. Dies liegt ganz klar im Bereich der Nebenkosten und Spesen vor. Es kann nicht sein, dass die Anfahrt zur Markthalle, zum Bürkliplatz oder in eine Migros jedem Händler einzeln aufs Auge gedrückt wird.

Die Regierung führt in ihrer Stellungnahme aus, was alles an der Stundenpauschale von 123 Franken eingerechnet sei, nämlich Weg, Reisezeit sowie Transport der nötigen Mess- und Hilfsmittel. Gleich-

zeitig gibt sie zu, dass die Eichmeister dazu noch eine ortsübliche Kilometerentschädigung verrechnen. Daraus ist zu schliessen, dass offensichtlich der Weg zweimal verrechnet wird, genau das, was wir bemängeln, wo wir Abhilfe verlangen. Uns liegen Abrechnungen aus Filialen eines Grossverteilers und aus dem Engrosmarkt vor, die ausserdem klar ausweisen, dass die einmalige Anfahrtszeit pro Waage verrechnet wurde.

Diesem Missbrauch muss Einhalt geboten werden. Die FDP-Fraktion bittet Sie, das Postulat zu überweisen. Besten Dank.

Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg): Die Eichung an sich steht überhaupt nicht infrage. Sie dient ihrem Wesen nach dem Schutz von Konsumenten, verhindert Missbrauch und stellt Einheitlichkeit sicher. Auf Leistung der Eichmeister ist auf jeden Fall zu bestehen. Allerdings müssen die damit einhergehenden Kosten im Verhältnis zum Aufwand der Eichmeister stehen. Die obligatorische Eichung darf nicht dazu führen, dass die verrechneten Kosten über die Leistungen hinausgehen, insbesondere was Spesen und Zusatzkosten betrifft. Hier bestehen Anhaltspunkte, dass Eichmeister in gewissen Fällen unverhältnismässig hohe Rechnungen verschickt haben, insbesondere in Bezug auf überhöhte Wegkosten.

Eichmeister haben de facto eine Monopolstellung. Ein Kostenwettbewerb ist nicht möglich. Gewerbetreibende sind daher der Rechnungsstellung der Eichmeister ausgeliefert, es gibt keine Ausweismöglichkeit. Insofern ist es unsere Aufgabe, sicherzustellen, dass kein Missbrauch stattfindet respektive die Verhältnismässigkeit gewahrt ist. Auch die Interessen von Gewerbetreibenden müssen berücksichtigt werden.

Aufgrund der konkreten Hinweise, die uns vorgelegt worden sind, sind wir bereit, das Postulat zu überweisen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Leider ist das Postulat nicht sehr präzise verfasst und in seiner Forderung schießt es übers Ziel hinaus. Trotzdem, die Stellungnahmen waren jetzt gleichartig. Wir haben im Artikel 6 Absatz 3 die Regelung «Die Kantone regeln die Einzelheiten für ihre Eichämter, was die zusätzlichen Auslagen betrifft. Sie können insbesondere Pauschalansätze für die Auslagen festlegen», was ja heute der Fall ist. Die Diskussion geht also darum: Sind diese Pauschalansätze korrekt oder nicht? Denn in Absatz 4 steht ja eben «Die Eichstellen verrechnen ihre Auslagen nach dem effektiven Aufwand.» Und dies darf sehr wohl hinterfragt werden.

Ich habe jetzt einige Rechnungen dabei. Ein Beispiel: Die Eichung von vier Waagen im Messbereich von bis zu zwei Tonnen, total Gebühren 522 Franken. Dann Auslagen Eichlastenzug METAS (*Bundesamt für Metrologie*) und Kilometerentschädigung, Spesen et cetera, zusammen 658 Franken, also deutlich mehr als die Gebühren. Was ist ein Eichlastenzug METAS? Das ist ein Vertragsfahrer, der die Gewichte auf den Platz bringt. Er ist ausgerüstet mit einem Hebekran. Wenn mir jetzt da für 50 Minuten 381 Franken verrechnet werden, dann sind das schöne Stundensätze. Ich kaufe jährlich im sechsstelligen Bereich Transportleistungen ein, also ich weiss schon, was das so in etwa kostet. Und ich habe auch Fahrer, die im Stundentarif für uns fahren, da bin ich also immer unter 200 Franken pro Stunde, inklusive Fahrzeuge, die doch besser ausgerüstet sind als dieser Vertragsfahrer. Da kommen dann keine Kilometerentschädigungen dazu bei diesem Stundenansatz. In einem anderen Fall, bei unserer 30-Tonnen-Waage, wurde uns ein Stundenansatz für dieses METAS-Fahrzeug von 490 Franken verrechnet. Also der Verdacht, dass da Missbrauch betrieben wird, ist gross, und ich denke, das muss man anschauen.

Nun fragen Sie sich vielleicht, wieso regulieren? Auf jeder Rechnung steht drauf, man könne innerhalb von 30 Tagen rekurrieren. Wieso rekurrere ich nicht? Also erstens mal macht man wegen 100 Franken keinen Rekurs, das ist Nummer 1. Nummer 2: Ich bin darauf angewiesen, dass der Eichmeister dann kommt, wenn er den Betrieb nicht stört. Das ist mir wesentlich mehr wert, als wenn wir den Prozess abstellen müssen, um die Waagen zu eichen, denn dann ist das eben im fünfstelligen Bereich und nicht 100 oder 200 Franken. Ich bin sehr zufrieden mit dem Service unseres Eichmeisters, aber ich denke, in diesem Bereich, was die Auslagen betrifft, darf man das kritisch hinterfragen. Und das soll in einem Postulat auch dargelegt werden. Deshalb unterstützen wir das Postulat.

Lorenz Schmid (CVP, Männedorf): Wir werden das Postulat überweisen. Das Postulat hat eine lange Geschichte, hat begonnen mit zwei Anfragen, die meines Erachtens, unseres Erachtens sehr einfach – zu einfach –, intransparent und schludrig beantwortet wurden. Nur schon deshalb hat dieses Anliegen bei uns grosse Unterstützung gefunden. Wir haben im Jahr 2015 eine Woche, nachdem die Anfrage eingereicht worden war, eine Antwort erhalten. Deshalb: sehr einfach, zu einfach. Die Beantwortung der zweiten Anfrage war sogar völlig intransparent. In Punkt 1 wurde gefragt, was denn der totale Betrag vom Eichmeister an den Kanton sei. Da wird eine Zahl von 45'000 Franken erwähnt. Man muss dann selber rechnen, was das macht, mit

den 5 Prozent, die als Betrag dem Kanton abgegeben, besser gesagt der Verwaltung abgegeben wurden. Die Zahl wurde dann erwähnt, es sind über 900'000 Franken, die für Eichmeisterleistungen im Kanton in Rechnung gestellt werden. Das macht auf drei Eichmeister über 300'000 Franken. Nur schon diese Zahl beeindruckt.

Wir sind deshalb für das Postulat. In der Tat, die Rechnungen von Eichmeistern sind nicht sehr gut nachvollziehbar. Ich wurde von Peter Reinhard gefragt, warum ich dazu spreche. Das ist, weil meine Pülverchen-Waagen und Teedrogen-Waagen auch durch den Eichmeister geprüft werden und da Rechnungen entstehen für Leistungen, die innerhalb von zehn Minuten abgeschlossen sind, die nicht im Verhältnis zu den Leistungen stehen. Ich bitte die Regierung, dies zu beantworten und das Anliegen des Postulates aufzunehmen. Wir danken.

Walter Meier (EVP, Uster): Das Anliegen des Postulates ist aus unserer Sicht verständlich. Allerdings geht es ja vor allem um eine eidgenössische Verordnung. Und aus diesem Grund ist der Kantonsrat die falsche Ebene. Der Kanton hat ja lediglich das Spesenreglement in der Hand. Ich denke, man kann das auch überprüfen, ohne das Postulat zu überweisen. Die EVP überweist das Postulat nicht.

Laura Huonker (AL, Zürich): Die Alternative Liste wird das Postulat überweisen. Die Kosten sind zwar transparent nach einem Schlüssel, aber – nach den Ausführungen von Robert Brunner haben wir es gehört – wahrscheinlich auch zu hoch und nicht nachvollziehbar. Es kann auch wirklich niemand verlangen, dass feste Geräte selbst zum Amt gefahren werden. In diesem Sinne überweist die Alternative Liste das Postulat.

Peter Uhlmann (SVP, Dinhard): Ich bin mit meinen Unternehmungen von diesen erhöhten Gebühren im Kanton Zürich direkt betroffen, Herr Meier, im Kanton Zürich. Ich habe auch an anderen Orten Unternehmungen und kann sehr gut vergleichen. Es ist wohl eidgenössisch abgestützt, aber der Kanton Zürich, der Regierungsrat, kann hier noch etwas bewegen. Das ist so, aber der Regierungsrat will ja nicht, das wissen wir.

Es ist schon fast alles gesagt. Ich möchte Sie alle und vor allem den Regierungsrat einzig noch daran erinnern, dass immer wieder erwähnt wird «Wir setzen uns ein für gute Rahmenbedingungen im Kanton Zürich, für unser Gewerbe, für unsere Unternehmungen». Hier könnten Sie nun endlich zeigen, dass Ihre Versprechungen nicht nur Lip-

penbekenntnisse sind. Warum soll ich, wie gesagt, im Kanton Zürich viel mehr Gebühren oder Abgaben zahlen als in Zug, Aargau, Thurgau oder Schaffhausen? Stimmen Sie dem Postulat zu. Ansonsten dürfen Sie nie mehr den Satz in den Mund nehmen «Wir setzen uns ein für das Gewerbe und gute Rahmenbedingungen».

Regierungspräsident Mario Fehr: Selbstverständlich freut sich der Regierungsrat darüber, wenn sich der Kantonsrat einig ist. Das scheint er sich in dieser Frage weitgehend zu sein. Und manchmal ist es ja im Leben nicht die Frage, ob man will, manchmal muss man auch, und das scheint hier der Fall zu sein. Ich möchte Sie einfach noch einmal auf den Spielraum hinweisen, den der Regierungsrat in dieser Frage hat. Der Sprecher der EVP hat zu Recht darauf hingewiesen, dass in der Eichgebührenverordnung des Bundes exakt geregelt ist, welche Gebühren die Eichmeister für ihre Tätigkeiten pro Messmittel oder nach Zeitaufwand – da sagt man dann Stückansatz oder Stundenansatz – erheben können. In der Eichgebührenverordnung ist auch festgelegt, dass wir für die übrigen Leistungen, für die Leistungen im Bereich Weg, Reisezeit, Transport der notwendigen Mess- und Hilfsmittel, Pauschalgebühren im Kanton erheben können. Das ist der einzige Bereich, in dem wir einen kantonalen Spielraum haben. Diesen kantonalen Spielraum werde ich selbstverständlich, wenn Sie dieses Postulat überweisen, genauer anschauen. Ich bin Ihnen dann auch dankbar, wenn Sie wirklich konkrete Beispiele haben, wo Sie beispielsweise in einem Kanton anders behandelt wurden als im unsrigen, dass Sie mir diese Beispiele auch vorlegen, weil ich nur etwas machen kann, wenn ich auch davon weiss. Ich habe in Einzelfällen mittels meiner Fachleute einzelne Rechnungen prüfen lassen, ich konnte dort so etwas nicht feststellen. Wenn Sie bessere Beispiele haben, so bitte ich Sie, mir diese zukommen zu lassen. Wie gesagt, ich kann Ihre Klagen nur dann ernst nehmen, wenn Sie mir auch konkret vorliegen, darum bitte ich. Der Regierungsrat wird nach der Überweisung des Postulates prüfen, was er tun kann. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 164 : 7 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 223/2015 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innerhalb von zwei Jahren.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Manipulation von Abgaswerten und ungerechtfertigten Vergünstigungen bei der kantonalen Verkehrssteuer

Interpellation Jonas Erni (SP, Wädenswil), Beat Bloch (CSP, Zürich) und Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) vom 28. September 2015

KR-Nr. 250/2015, RRB-Nr. 1085/18. November 2015

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Seit Januar 2014 kommen Autohalter im Kanton Zürich in den Genuss von deutlich günstigeren Verkehrssteuern, sofern sie ein sparsames Fahrzeug einlösen. Diese Vergünstigungen betragen bis zu 80% bei der Energieetikette mit A-Effizienzklassifizierung und richten sich nach dem CO₂-Ausstoss.

Die in den USA aufgedeckten Manipulationen der Abgaswerte durch VW betreffen voraussichtlich auch die in der Schweiz verkauften Modelle. Es ist zudem nicht auszuschliessen, dass weitere Automarken betroffen sein könnten. Gemäss Fachleuten muss davon ausgegangen werden, dass die Manipulationen auch zu einem höheren Dieserverbrauch und damit zu einem höheren CO₂-Ausstoss führen, womit solche Fahrzeuge die A- oder B-Klassierung auf der Energieetikette verlieren würden. Dies würde bedeuten, dass dem Kanton Zürich aufgrund solcher betrügerischen Software-Manipulationen grössere Mindereinnahmen entstanden sind. Eine Rückforderung des gewährten Steuerrabatts beim Halter oder bei der Halterin wäre jedoch unrealistisch und unfair, zumal der Käufer bzw. die Käuferin ein solches Auto gutgläubig erworben hat. Die Rückforderungen müssten folglich beim Fahrzeughersteller respektive beim Importeur geltend gemacht werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wird bei der Gewährung von Verkehrssteuerrabatten lediglich auf die Angaben der Hersteller abgestellt oder werden dazu eigene Messungen vorgenommen?
2. Werden im Kanton Zürich die Abgaswerte aller Fahrzeugmarken von einem unabhängigen Prüfinstitut unter Verwendung der realitätsnahen Messmethode der «Real Driving Emissions» getestet?
3. Kann davon ausgegangen werden, dass bei vielen Fahrzeugmarken und Modellen die deklarierten CO₂-Werte nicht den realen Ausstossmengen entsprechen?
4. Wie hoch sind die zu Unrecht gewährten Rabatte bei der kantonalen Verkehrssteuer aufgrund der bisher bekannten Abgasmanipulationen?

5. Wie beurteilt der Regierungsrat die rechtliche Situation betreffend allfälliger Rückforderungen?
6. Ist der Regierungsrat der Ansicht, dass die aufgrund der Manipulation unrechtmässig entgangenen Verkehrssteuereinnahmen von den betreffenden Fahrzeugherstellern zurück gefordert werden sollen und nicht von den Fahrzeughaltern?
7. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, die betreffenden Rückforderungen geltend zu machen?
8. Hat VW durch die Manipulation gegen straf- oder zivilrechtliche Normen des Bundes oder des Kantons Zürich verstossen? Falls Ja, gegen welche?
9. Sind in der Schweiz kantonsübergreifende rechtliche Schritte gegen VW geplant? Falls Ja, welche und wer leitet diese ein?
10. Wie will der Regierungsrat in Zukunft sicherstellen, dass keine unzulässigen Verkehrssteuerrabatte mehr gewährt werden?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Sicherheitsdirektion wie folgt:

Für eine Zulassung auf schweizerischen Strassen benötigen serienmässig hergestellte Motorfahrzeuge und Motorfahrzeuganhänger eine Typengenehmigung. Diese liegt ausschliesslich in der Zuständigkeit des Bundes (Art. 12 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 747.01] und Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen [TGV; SR 747.511]). Der Bundesrat kann auf eine schweizerische Typengenehmigung verzichten, wenn eine ausländische Typengenehmigung vorliegt, die aufgrund von Ausrüstungs- und Prüfvorschriften erteilt worden ist, die den in der Schweiz geltenden gleichwertig sind. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) führt ein Fahrzeugtypenregister (TARGA), das sämtliche für die Zulassung und Überprüfung der Fahrzeuge benötigten Daten enthält. Dies gilt auch für die Abgas-, Geräusch- und Treibstoffverbrauchswerte. Das ASTRA kann jederzeit Konformitätsüberprüfungen anordnen, die Typengenehmigung entziehen sowie ein Verkaufsverbot oder einen Rückruf anordnen.

Bei den vorliegend betroffenen Fahrzeugtypen des VW-Konzerns erteilte das ASTRA die schweizerischen Typengenehmigungen aufgrund von EG-Gesamtgenehmigungen. Es übernahm die dortigen Daten.

Zu Frage 1:

Das Strassenverkehrsamt stellt für die Erhebung der Verkehrsabgaben auf die amtlichen Daten des ASTRA ab.

Zu Frage 2:

Das Strassenverkehrsamt lässt für die Fahrzeugzulassung und die Erhebung der Verkehrsabgaben keine eigenen Messungen durchführen. Für die Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit ist es unabdingbar, dass alle Kantone sich auf die amtlichen Daten des Bundes stützen, die auf einem international anerkannten und genau reproduzierbaren System beruhen.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat hat bereits in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 78/2013 betreffend Mit Etikettenschwindel zu tieferen Verkehrsabgaben festgehalten, dass ihm bekannt ist, dass zwischen Werkangabe und tatsächlichem Verbrauch in der Fahrpraxis regelmässig Differenzen bestehen.

Zu Frage 4:

Aufgrund der bis jetzt zur Verfügung stehenden amtlichen Informationen kam es zu Manipulationen der NO_x-Werte (Stickoxide). Dies allein führte nicht zur Gewährung ungerechtfertigter Rabatte bei den Verkehrsabgaben, da für den seit 1. Januar 2014 eingeführten Bonus die CO₂-Werte und die Energieeffizienzklasse eines Personenaufwagens massgebend sind. Neuesten Medienberichten ist zu entnehmen, dass der VW-Konzern auch Falscheinstufungen des CO₂-Ausstosses eingestanden habe. Sollte sich bewahrheiten, dass ein Teil der Manipulationen zu tieferen CO₂- und Verbrauchswerten ergeben haben, wird genau zu prüfen sein, ob der Kanton Zürich gestützt darauf zu wenig Verkehrsabgaben erhoben hat. Dazu müssen allerdings zuerst die betroffenen Motoren und deren korrekte CO₂-Werte sowie Fahrzeugimporte in die Schweiz und Fahrzeugeinlösungen im Kanton Zürich bekannt sein.

Zu Fragen 5–7:

Die Frage nach der Nachforderung von zu Unrecht gewährten Verkehrsabgabenrabatten lässt sich zum heutigen Zeitpunkt mangels gesicherter Fakten nicht beantworten. Den Bonus von den Halterinnen und Haltern, die ihr Fahrzeug in gutem Glauben erworben haben, zurückzufordern ist aber in jedem Fall nicht beabsichtigt. Ein zwischen den Kantonen und dem Bund koordiniertes Vorgehen in der Angelegenheit ist sinnvoll, nachdem sich der VW-Konzern in einem Schreiben an die EU-Finanzminister und an das Eidgenössische Finanzdepartement zur Übernahme von höheren Fahrzeugsteuern wegen korrigierter CO₂-Werte bekannt haben soll.

Zu Fragen 8 und 9:

Die straf- und zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten werden die örtlich und sachlich zuständigen Justizbehörden zu entscheiden haben, wobei die Schweizer Staatsanwälte-Konferenz und die Bundesanwaltschaft übereingekommen sind, sämtliche in der Schweiz eingereichten Strafanzeigen in Sachen VW/«Abgasaffäre» bei der Bundesanwaltschaft zusammenzuführen.

Zu Frage 10:

Das Strassenverkehrsamt muss sich bei der Fahrzeugzulassung und der Erhebung der Verkehrsabgaben auf amtliche Daten des Bundes abstützen (vgl. Beantwortung der Frage 2). Der Bundesrat hat am 12. August 2015 bei der Beantwortung der Interpellation 15.3746 (Motorfahrzeuge.

Überfällige Anpassung des Normverbrauches an die Realität) ausgeführt, dass bei der Einführung des neuen, weltweit harmonisierten Fahrzyklus und Verbrauchstestes (Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure, WLTP) ungefähr im Herbst 2017 durch die Europäische Union (EU) die Schweiz das neue Verfahren zeitgleich übernehmen werde. Dieser neue Fahrzyklus soll die erkannten Mängel des heute verwendeten Neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) beheben und den neuesten Stand der Technik berücksichtigen.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Die Beantwortung der Interpellation ist leider bereits schon heute völlig überholt, was den Stand des Wissens betrifft, und muss deshalb als ungenügend taxiert werden. Die Regierung verweist betreffend Typengenehmigung, sprich Zulassung, nämlich nicht nur auf den Bund. Nein, es wird ausdrücklich erwähnt, dass sogar der Bund darauf verzichten kann, wenn eine ausländische Typengenehmigung vorliegt. Folglich verdanken wir das ganze Schlammassel der Abgasmanipulationen nicht fremden Richtern, sondern fremden Prüfern, die eng mit der Autoindustrie verflochten sind und somit das ganze Ausmass dieses Skandals mitverschuldet haben. Eine Mitschuld trifft aber auch den Bundesrat sowie unseren Kanton. Denn obwohl seit langem hinter vorgehaltener Hand bekannt ist, dass diverse Messwerte, inklusive des steuerrelevanten CO₂-Wertes, nicht den realen Verbrauchswerten entsprechen, sah man bisher auf Bundes- und Kantonsebene von weiteren Konsequenzen ab. Und dies wiederum bedeutet nichts anderes, als dass dem Kanton Zürich aufgrund solcher betrügerischer Software-Manipulationen grössere Mindereinnahmen entstanden sind und die Verantwortlichen dabei zuschauen. Bei der Manipulation um zu niedrige CO₂-Werte an hunderttausenden

von Fahrzeugen ergaben die Nachforschungen in den letzten Monaten, dass diese über ein sogenanntes aktives Zylindermanagement verfügen, mit welchem technisch zwei der vier Zylinder deaktiviert werden können, und somit im Prüfstand den Benzinverbrauch senken. Bereits im November letzten Jahres wurde bekannt, dass insgesamt 24 Modelle des Modelljahrs 2016 mit Benzinmotoren von den Manipulationen betroffen sind. In der Schweiz sind mindestens 130'000 Fahrzeuge von den Manipulationen betroffen. Wohl auch deshalb haben die kantonalen Staatsanwaltschaften und die Bundesanwaltschaft beschlossen, sämtliche Klagen bei der Bundesanwaltschaft zusammenzuführen, um so eine gesamtschweizerische Lösung zu erzielen. Per Ende Januar dieses Jahres sind bereits rund 2000 Strafanzeigen von Privatpersonen eingegangen. Neben VW, Audi, Seat und Skoda wurden unterdessen auch Manipulationen weiterer Fahrzeughersteller publik. So haben nicht nur Fiat und Opel die Verbraucher getäuscht, sondern auch diverse weitere Automarken wiesen bei den erfolgten Tests gravierende Auffälligkeiten auf.

Gemäss der Stiftung für Konsumentenschutz, die anlässlich der erfolgten Abgasmanipulationen Strafanzeige gegen Unbekannt eingereicht hat, liegt der Erfolgsort dieser Straftaten in der Schweiz, weshalb gemäss Artikel 8 des StGB (*Strafgesetzbuch*) die schweizerischen Strafverfolgungsbehörden für deren Ahndung zuständig sind und somit auch eine Mittäterschaft schweizerischer Firmen, im Speziellen des VW-Generalimporteurs, nicht ausgeschlossen werden kann.

Am meisten erstaunt jedoch, dass dem Regierungsrat, wie er als Beantwortung zu Frage 3 schreibt, bereits 2013 bekannt war, dass zwischen Werkangabe und tatsächlichem Verbrauch in der Fahrpraxis regelmässig Differenzen bestehen. Umso bedenklicher ist es, dass bis heute nichts geschehen ist und man die Steuerausfälle aufgrund der illegalen Manipulationen bewusst in Kauf nahm.

Fazit: Es besteht dringender Handlungsbedarf im Bereich Messwerte und bei den entsprechenden gesetzlichen Grundlagen. Aus ökologischer und ökonomischer Sicht verlangen wir ein aktives Vorgehen unserer Regierung. Den Schwarzen Peter weiterschieben, funktioniert hier nicht.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Die Manipulation von Abgaswerten ist verwerflich und kann auf keine Art beschönigt werden. Dieses Vergehen ist entsprechend zu ahnden und eine Herstellung des gesetzeskonformen Zustandes ist Pflicht. Aus diesen Vorfällen zu schlies-

sen, dass die gesamte Branche betrügt und manipuliert, ist aber absolut nicht angebracht.

Wie in der Antwort vom Regierungsrat richtig dargelegt wird, steht zurzeit noch nicht fest, in welchem Umfang auch CO₂-Werte manipuliert worden sind. Nach den letzten Meldungen sieht es so aus, dass es hier keine technischen Manipulationen gab. Aufgrund meiner Erfahrung aus etlichen Messungen in zertifizierten Abgaslabors von unterschiedlichen Modellen zahlreicher Marken weiss ich, dass der vorliegende Fall nicht die Regel ist. Zwischen den NO_x-Werten und den CO₂-Werten besteht tatsächlich ein Zusammenhang. Die Werte verändern sich jedoch umgekehrt proportional. Mehr NO_x entstehen durch höhere Verbrennungstemperaturen aufgrund einer effizienteren Verbrennung. Das heisst, dass die manipulierten Motoren eher einen geringeren Verbrauch und weniger CO₂-Ausstoss haben, also nicht so, wie in der Interpellation angeführt.

Da unsere Verkehrsabgaben auf der Basis der Energieetikette berechnet werden, welche wiederum auf dem Verhältnis Treibstoffverbrauch zu Fahrzeuggewicht basieren, dürften hier die Verkehrssteuern nicht zu tief ausgefallen sein.

Die in der Antwort des Regierungsrates erwähnten Aussagen von betroffenen Konzernen zu falsch angegebenen CO₂-Werten betreffen nur eine kleine Gruppe von Fahrzeugen. Diese Werte weichen, im Gegensatz zu den NO_x-Werten, nicht um ein Vielfaches vom deklarierten Wert ab. Sie verletzen auch keine Grenzwerte, da es für CO₂ keine entsprechenden Richtlinien gibt. Im Gegensatz zur ersten Gruppe ist hier auch kein Rückruf der Fahrzeuge zur Überarbeitung vorgesehen. Inwieweit dies zu tatsächlichen Forderungen gegenüber dem Hersteller führen wird, werden die Untersuchungen zeigen.

Ich möchte hier festhalten, dass die Automobilbranche seit längerer Zeit grosse Anstrengungen unternimmt, um effizientere Motoren zu entwickeln und den Schadstoffausstoss immer weiter zu reduzieren. So können Sie davon ausgehen, dass bei einem modernen Dieselfahrzeug die Partikelbelastung der Luft, welche das Fahrzeug ausstösst, geringer ist als die Belastung der angesogenen Luft. Die Luft wird also zusätzlich gefiltert. Auch die Verbrauchswerte sind erwiesenermassen stark gesunken, das können Sie den einschlägigen Statistiken entnehmen. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss aller neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge konnte zum Beispiel im letzten Jahr um weitere 5 Prozent gesenkt werden. Es ist aber auch bekannt, dass die Abweichungen der Verbrauchswerte im Betrieb gegenüber den deklarierten Werten in den Prospekten in den letzten Jahren zugenommen haben.

Das hat aber nichts mit Manipulation zu tun, sondern mit dem Messverfahren bei der Typengenehmigung. Diese stark regulierten Messungen widerspiegeln den tatsächlichen Verbrauch nur ungenügend, dafür wurden diese Messverfahren auch nie geschaffen. Das Ziel war hier lediglich, einen Vergleich zwischen den verschiedenen Modellen zu ermöglichen. Dass im Betrieb heute aber kaum ein Fahrzeug ohne Klimaanlage, ohne Infotainment, ohne Licht und so weiter betrieben wird, ist eine Tatsache. Der neue weltweit harmonisierte Fahrzyklus und Verbrauchstest, welcher spätestens im nächsten Jahr in Kraft treten sollte, wird hier verlässlichere Werte liefern.

Wir können aber bereits jetzt etwas bewirken: Besuchen Sie einen Kurs zum ökonomischen Fahren und optimieren Sie Ihr Fahrzeug auf bestmöglichen Verbrauch, zum Beispiel mit einem Auto-Energiecheck. Sie können mit solchen Massnahmen die Werte im Prospekt erreichen, im besten Fall sogar unterbieten. Das Einsparpotenzial beträgt hier bis zu 30 Prozent. Oder auch eine Möglichkeit: Brauchen wir tatsächlich 40 Prozent Allradfahrzeuge in der Schweiz?

Zusammenfassend: Die Vorfälle sind inakzeptabel und müssen entsprechend korrigiert und geahndet werden. Eine Hyperaktivität ist jedoch nicht angebracht, die notwendigen Schritte sind von verschiedener Seite in die Wege geleitet.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Manipulationen von Abgaswerten sind leider nichts Neues. Schon mehrfach wurden in den USA verschiedenste Hersteller von Dieselfahrzeugen zu Bussen verurteilt, wegen Manipulation der Abgaswerte respektive der Programmierung von Betrugs-Software für Motoren. So traf es schon 1998 gleich sieben Hersteller von Diesellastwagen sowie Ford für eine Transporter-Serie oder, zwei Jahre früher, Cadillacs von General Motors. Trotz Bussen von zig Millionen Dollar gingen und gehen die Betrügereien offenbar munter weiter. So wurde kürzlich auch wieder der Verdacht laut, dass nicht nur bei VW mit betrügerischer Software gearbeitet wurde. Ermittlungen dazu sind bei Peugeot, Daimler, Opel, Fiat und wahrscheinlich noch weiteren Herstellern in Gang. Und im Gegensatz zu Christian Müller habe ich Berichte gefunden, dass es dabei nicht nur um Manipulationen bei den Stickoxiden, sondern auch beim CO₂-Ausstoss ging.

Leidtragende ist in erster Linie die Umwelt und damit wir alle. So war und ist es in den USA immer die Umweltbehörde, die bei den Anklagen federführend ist. Aber ich spreche immer von den USA. In Europa und in der Schweiz fahren dieselben Autos. Kam es hier je zu An-

klagen oder Verurteilungen? Ich habe darüber in meinen Internet-Recherchen nichts gefunden. Dafür stiess ich umso mehr auf Artikel darüber, wie Autohersteller Druck auf die Politik machen für möglichst lockere Vorschriften.

Es ist also an der Zeit, Gegensteuer zu geben und das Heft selber in die Hand zu nehmen. Herr Regierungsrat, Sie schreiben, dass die Bundesanwaltschaft die Strafanzeigen in Sachen VW-Abgasskandal sammelt. Wie der Kanton Zürich dabei involviert ist, das schreiben Sie aber nicht. Ich hoffe doch sehr, dass sich unter den gesammelten Strafanzeigen auch bald welche aus dem Kanton Zürich befinden. So ist es ja auch nicht die gesamte Branche, die angeklagt werden soll, Christian Müller, sondern eben gezielt die fehlbaren Hersteller. Wir wollen auch nicht, dass über die Verletzung der Umwelt, unserer Umweltgesetzgebungen und über Entschädigungen über entgangene Steuereinnahmen nur die fremden Richter in den USA verhandeln.

Beat Bloch (CSP, Zürich): Der deutsche Volkswagen-Konzern hat jahrelang Fahrzeuge mit einer Software ausgerüstet, die auf dem Prüfstand Abgaswerte angezeigt hat, die erheblich unter den auf der Strasse tatsächlich ausgestossenen Schadstoffe lagen. Die Manipulation ist im September 2015 in den USA bei Kontrollmessungen aufgefliegen. Der Umfang dieses Betrugs ist gigantisch. Mehr als 11 Millionen Fahrzeuge sollen mit der betrügerischen Software ausgerüstet worden sein. Die meisten dieser Fahrzeuge wurden auf dem europäischen Markt vertrieben, in der Schweiz ist VW beim Verkauf der Automarken mit grossem Abstand Leader. Jedes achte in der Schweiz verkaufte Auto ist ein VW, jedes sechste Auto in der Schweiz ist im Kanton Zürich immatrikuliert. Damit ist diese Betrugsgeschichte keine Bagatelle für den Kanton Zürich.

Wir wollten mit unserer Interpellation wissen, was der Kanton Zürich in dieser Angelegenheit unternimmt, einerseits um die Konsumentinnen und Konsumenten vor irreführenden Angaben beim Kauf zu schützen, andererseits, um den Schaden, der beim Kanton für zu Unrecht gewährte Vergünstigungen entstanden ist, auszugleichen.

Das Fazit der Antwort ist ernüchternd. Der Kanton Zürich tut nichts. Er macht weder Druck beim ASTRA (*Bundesamt für Strassen*), dass Konformitätsprüfungen angeordnet werden, noch führt er eigene Testmessungen durch, obschon dafür die notwendige Technologie vorhanden wäre und man nicht noch zuerst in Italien bei einem zweifelhaften Anbieter dafür eine zweifelhafte Software bestellen müsste (*Heiterkeit. Anspielung auf die Beschaffung von Staatstrojanern in*

Italien.) Der Kanton erhebt auch nicht, wie vielen immatrikulierten Fahrzeugen im Kanton Zürich zu Unrecht Steuervergünstigungen gewährt wurden und wie gross der Schaden für den Kanton Zürich ist. Vielmehr wartet man in Zürich zu und vertraut auf ein Schreiben des VW-Konzerns, der die Übernahme von höheren Fahrzeugsteuern gegenüber dem eidgenössischen Finanzdepartement zugesichert haben soll.

Nur schnell zum Nachrechnen: VW hat für diesen Skandal 16,2 Milliarden Euro zurückgestellt. In den USA haben sie sich auf eine Vergleichszahlung von 13,3 Milliarden geeinigt. Beim Landgericht Braunschweig sind 170 Schadenersatzklagen eingegangen, mit einem Streitwert von rund 4 Milliarden Euro. Der amerikanische Bundesstaat Washington hat VW eine Busse von 177 Millionen auferlegt. Südkorea hat eine Strafe von umgerechnet 15 Millionen verhängt. Und auch das Bundesland Bayern und der norwegische Staatsfonds haben eine Klage gegen VW eingereicht. Im Jahr 2015 hat VW einen Verlust von mehr als 4 Milliarden eingefahren. Wer hier noch etwas holen will, muss sich beeilen.

Noch einmal: Was machen die Schweiz und der Kanton Zürich? Nichts. Der Regierungsrat tut so, als ob es sich hier um eine private Angelegenheit handelt, bei der der Staat nicht involviert ist. Der Fiskus wurde betrogen, die Umwelt wurde geschädigt, VW hat sich mit falschen Angaben Vorteile im Wettbewerb verschafft. Aber all das vermag die Regierung und den Sicherheitsdirektor nicht zum Handeln bewegen. Da darf man sich mit Fug fragen, ob die Prioritäten richtig gesetzt werden, wenn man sich Gedanken zu Kleidervorschriften macht und bei einem der grössten Wirtschaftsbetrugsfälle einfach nichts tut.

René Isler (SVP, Winterthur): Vieles wurde gesagt und es trifft auch zu, dass die Manipulationen von diesen meist europäischen Fahrzeugen sehr, sehr übel sind. Zwei Sachen sind dennoch anzuführen: Es mag Ihnen entgangen sein – in Ihren Voten habe ich nichts davon gehört –, dass es ja nicht die amerikanische Zulassungsbehörde war, die diese verwerflichen Manipulationen an den Tag gebracht hat, sondern es war eine private Konsumenten- beziehungsweise Autolobby, die mit mehreren Versuchen durch Zufall auf dieses Ünding gestossen ist. Wo ich den Interpellanten aber zustimmen muss: Die schweizerische Eidgenossenschaft hat bis dato noch nichts Konkretes unternommen. Während die amerikanische Zulassungsbehörde für Fahrzeuge wie auch das amerikanische Justizdepartement sofort zugeschlagen haben,

hören wir nichts von unseren beiden Bundesrätinnen, Simonetta Sommaruga und Doris Leuthard, beide eigentlich zuständig für dieses Metier, die eine für die Justiz, die andere für Verkehr und Umwelt. Die gehen ab in den Schützengraben und verweisen darauf, dass man das zuerst europäisch lösen müsste. «Momoll», das ist so, liebe Esther Guyer, das kann ich Dir beweisen, dass dem so ist. Man sucht nach einer europäischen Lösung für Firmen, die innerhalb dieser EU oder dieses «Vereinten Europas» eben dermassen manipuliert haben. Und es ist weiss Gott jetzt auch so, dies an Kollege Bloch: Was soll der Kanton Zürich machen? Es mag Ihnen entgangen sein, dass die Typenprüfung, die Abnahme von Fahrzeugen, eine erstmalige Einfuhr, Sache des Bundes ist. Der Kanton Zürich macht keine Typengenehmigung. Dafür gibt es dann auch diese Typenschein-Nummern, wo dann anhand von diesen die kantonalen Strassenverkehrsämter diese Fahrzeuge auch kontrollieren, aber eine Erstzulassung erfolgt nie in einem Standkanton. Das ist ein Irrtum. Und ich weiss auch nicht, was jetzt unser Sicherheitsdirektor nach Wolfsburg pilgern soll, um dort etwelche Schadensersatzforderungen einzutreiben. Das geht gar nicht. Wir haben zwei zuständige Departemente in Bern, das Departement Leuthard und das Departement Sommaruga. Und wenn es Forderungen gibt, was ich eigentlich noch unterstützen würde, dann müssen die zwei Damen sich irgendwann bewegen und nicht aussitzen. Aber der Kanton Zürich ist da der falsche Platz, er handelt nach eidgenössischem Recht.

Regierungspräsident Mario Fehr: Es ist so, dass in diesem Staat gewisse Dinge auf kommunaler, gewisse auf kantonaler, gewisse auf eidgenössischer Ebene geregelt sind. Es ist auch so, dass für gewisse Fragen die Politik zuständig ist und für andere eben die Strafvollzugsbehörden respektive die Gerichte. Der Regierungsrat anerkennt selbstverständlich und offenbar in Widerspruch zu Ihnen, Herr Kantonsrat Bloch, diese Kompetenzordnung an. Er hat Ihnen dargelegt, dass es keinen Sinn macht, wenn wir spezielle Zulassungen nur für Fahrzeuge im Kanton Zürich machen, die sich von den anderen völlig unterscheiden. Wir haben gesagt, dass für die Rechtssicherheit und die Rechtsgleichheit es unabdingbar notwendig ist, dass sich alle Kantone auf die amtlichen Daten des Bundes stützen. Wir haben Ihnen hier aufgezeigt, was im Bereich der NO_x-Werte der Fall ist. Wir haben Ihnen in der Interpellation noch nicht aufzeigen können, wie die Sachlage bezüglich der CO₂-Werte aussieht. Da ist es einfach so, dass das deutsche Kraftfahrtbundesamt inzwischen festgestellt hat, dass die CO₂-Abweichungswerte in einem Toleranzbereich liegen. Wir haben

diese Messungen zur Kenntnis genommen und können Ihnen hier und heute sagen, dass die Besteuerung der betreffenden Fahrzeuge deshalb korrekt war und kein Anlass und keine Grundlage für eine Nachforderung von Verkehrsabgaben vorhanden sind. An das haben wir uns zu halten.

Im Übrigen teile ich natürlich die politische Einschätzung. Herr Müller hat ja zu Recht gesagt, dass diese Vorfälle inakzeptabel sind. Sie sind auch keine Bagatelle. Und weil sie keine Bagatelle sind, Herr Bloch, gibt es ja auch Strafverfahren. Die schweizerische Staatsanwältkonferenz und die Bundesanwaltschaft sind übereingekommen, dass sämtliche in der Schweiz eingereichten Strafanzeigen bei der Bundesanwaltschaft zusammengeführt werden. Ich muss Ihnen offen bekennen: Für diese Bundesanwaltschaft bin ich nicht zuständig, auch wenn Sie das gern hätten, weil Sie dann auch das kritisieren könnten. Besten Dank.

Ratspräsident Rolf Steiner: Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Zweckgebundene Verwendung der Busseneinnahmen

Motion Roland Scheck (SVP, Zürich), Michael Welz (EDU, Oberembrach) und Bruno Amacker (SVP, Zürich) vom 19. Oktober 2015
KR-Nr. 259/2015, RRB-Nr. 43/19. Januar 2016 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, einen Gesetzentwurf auszuarbeiten, wonach die im Kanton Zürich erhobenen Busseneinnahmen im motorisierten Individualverkehr über die Motorfahrzeugsteuer an den Strassenverkehr zurückfliessen.

Begründung:

Grundsätzlich ist es so und wird von den zuständigen Behörden auch immer wieder betont, dass die Strassenverkehrskontrollen wie auch die Sanktionen der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen sollen. Dies ist jedoch immer weniger der Fall. Bussen werden jedes Jahr in der Rechnung als Einnahmen budgetiert und steigen stetig an.

Ein solches Vorgehen widerspricht in höchstem Masse dem eigentlichen Anliegen der Stärkung der Verkehrssicherheit und dient vielmehr der Füllung der öffentlichen Kasse. Dass die Bussengelder in vielen Fällen nicht einmal in den Strassenverkehr zurückfliessen bzw. zur Verbesserung der Infrastrukturen verwendet werden, kommt noch verschärfend hinzu.

Viel sinnvoller und dem Prinzip der Verkehrssicherheit dienend wäre es, wenn die Busseneinnahmen über die Motorfahrzeugsteuer an die Autofahrer zurückfliessen würden. Damit vermeidet man einerseits den Druck auf die Polizei, stetig weitere Einnahmen zu generieren, und andererseits könnte mit diesem Ansatz die Verkehrssicherheit direkt verbessert werden.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Sicherheitsdirektion wie folgt Stellung:

Strassenverkehrsregeln dienen der sicheren, konflikt- und unfallfreien Fortbewegung auf den Strassen. Die Durchsetzung dieser Regeln obliegt der Polizei, die hierzu den Verkehr zu überwachen und zu kontrollieren sowie festgestellte Verkehrsregelverstösse zu ahnden hat. Die Kantonspolizei setzt dabei ihre Mittel im Rahmen ihrer verkehrspolizeilichen Tätigkeit nicht nach fiskalischen Gesichtspunkten ein, sondern richtet ihre Kontrollen auf neuralgische Stellen im Verkehr und die Bekämpfung von Unfallschwerpunkten aus. Die polizeiliche Kontrolltätigkeit trägt dazu bei, dass die Unfallzahlen der vergangenen Jahre trotz jährlicher Zunahme des Verkehrsaufkommens rückläufig sind. So sank in den vergangenen 15 Jahren die Zahl der pro Jahr tödlich Verunfallten um rund 70%, obwohl im gleichen Zeitraum der Bestand der Motorfahrzeuge um rund 25% anstieg. Wie hoch die Busseneinnahmen letztlich ausfallen, entscheiden die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer durch ihr Verhalten. Dass die Bussenerträge stetig steigen, trifft im Übrigen nicht zu.

Ordnungsbussen, mit denen Übertretungen der Strassenverkehrsvorschriften des Bundes geahndet werden, stehen demjenigen Gemeinwesen zu, dessen Polizei sie ausfällt (§ 170 Abs. 4 Gesetz über die Gerichts- und Behördenorganisation im Zivil- und Strafprozess vom 10. Mai 2010, GOG; LS 211.1); dies gilt auch für die Bussen im ordentlichen Strafverfahren von Gemeinden, denen die Verfolgung und Beurteilung von Übertretungen im Sinne von § 89 GOG übertragen worden ist. Die von der Kantonspolizei erhobenen Ordnungsbussen und die von den Gerichten und Statthalterämtern wegen Verstössen gegen die Strassenverkehrsgesetzgebung ausgesprochenen Bussen fliessen dem

Kanton zu. Bestimmungen über die Verwendung der Bussengelder bestehen heute keine. Die Ordnungsbussen werden jedoch als Einnahmen der Kantonspolizei verbucht und tragen zur Deckung der Kosten für die verkehrspolizeilichen Aufgaben und damit zur Verkehrssicherheit bei.

Gemäss Motionstext sollen die im motorisierten Individualverkehr erhobenen Busseneinnahmen über die Verkehrsabgaben an den Strassenverkehr bzw. an die Autofahrerinnen und Autofahrer zurückfliessen. Die von den Fahrzeughalterinnen und -haltern erhobenen Verkehrsabgaben fliessen in den Strassenfonds, aus dem die dem Staat anfallenden Kosten für den Bau und den Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen so wie für die Staatsbeiträge gedeckt werden.

Die Motion verlangt somit eine Zweckbindung der Verkehrsbussen. Gegen eine solche haben sich Stimmberechtigte, Kantonsrat und Regierungsrat bereits wiederholt ausgesprochen:

– Am 3. April 2000 lehnte der Kantonsrat auf Antrag des Regierungsrates die Motion KR-Nr. 162/1998 betreffend Ordnungsbussen gehören dem Strassenfonds ab.

– In seiner Stellungnahme vom 11. März 2009 zum Handlungsprogramm des Bundes zur Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr (Via sicura) lehnte es der Regierungsrat ab, die im Strassenverkehr ausgesprochenen Bussen zur Finanzierung eines Teils der vorgeschlagenen Massnahmen einer Zweckbindung zu unterstellen (RRB Nr. 389/2009).

– Am 13. Februar 2011 verwarfen die Zürcher Stimmberechtigten die von Kantonsrat und Regierungsrat zur Ablehnung empfohlene Volksinitiative zur Verwendung der Ordnungsbussen im Strassenverkehr (Verkehrssicherheitsinitiative) mit 287653 Nein- zu 104829 Ja-Stimmen deutlich (ABl 2011, 590). Bei Annahme der Volksinitiative wäre ein Teil der Ordnungsbussen für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verwendet worden. Eine gesetzlich vorgeschriebene Verwendung der Verkehrsbussen ist nach wie vor aus grundsätzlichen wie auch aus finanzpolitischen Gründen abzulehnen.

Vom Kanton und den Gemeinden zu verbuchende Einnahmen vorab mit Zweckbindungen zu versehen, beschränkt den Handlungsspielraum der Parlamente, im Rahmen der Budgethoheit über die Verwendung der verfügbaren Mittel entscheiden zu können.

Würde der Motion entsprochen, hätte die Kantonspolizei erhebliche Mindereinnahmen zu verzeichnen. Bei einem ersatzlosen Wegfallen der Bussenerträge wäre die Erfüllung u.a. der verkehrspolizeilichen Tätigkeit im heutigen Umfang nicht mehr gewährleistet, was sich auf

die Verkehrssicherheit negativ auswirken würde. Hinzu kommt, dass die verlangte Zweckbindung grundlos in die heutige Zuständigkeit der Gemeinden eingreifen würde. Auch den Gemeinden würden sämtliche von ihnen vereinnahmten Verkehrsbussen entzogen. Gerade grossen Städten mit hohem Kontrollaufwand gingen so erhebliche Mittel verloren.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 259/2015 nicht zu überweisen.

Roland Scheck (SVP, Zürich): Strassenverkehrskontrollen und Bussen dienen einzig und allein der Verkehrssicherheit. Das ist das offizielle Bekenntnis der zuständigen Behörden. Und auch die Politik wird nicht müde, immer wieder zu betonen, dass Bussen ausschliesslich der Verkehrssicherheit dienen.

Nun, Verkehrssicherheit, das klingt natürlich immer gut, das ist klar. Nur seien dann zwei Fragen erlaubt: Weshalb werden die Bussenerträge dann nicht für Verkehrssicherheitsmassnahmen verwendet? Das wäre doch naheliegend, wenn es ausschliesslich um die Verkehrssicherheit ginge. Aktive Sicherheit, passive Sicherheit, Prävention, Verbesserung der Infrastruktur, das würde die Sicherheit doch viel mehr erhöhen, als nachgelagert Bussen zu verteilen, nachdem das Sicherheitsrisiko bereits eingetroffen ist. Und zweite Frage: Weshalb werden Bussen eigentlich budgetiert? In der Schweiz werden durch Kantone und Gemeinden jedes Jahr mehrere hundert Millionen Franken Bussenerträge budgetiert, und Sie wissen, wie das läuft. Budgets müssen eingehalten werden. An der Budgeteinhaltung wird man gemessen. Und ein solches Anreizsystem widerspricht doch in höchstem Masse dem eigentlichen Anliegen der Verbesserung der Verkehrssicherheit. So was dient doch vielmehr dem Äufnen der öffentlichen Kasse. Mit den Bussen wird die Ertragsseite aufgebessert, damit auf der Aufwandseite mehr Geld ausgegeben werden kann.

Nun, bei der Polizei sieht man das übrigens auch so. Es sei problematisch, wenn Kantone die Staatskassen mit übermässigen Bussen optimieren. Und das sagt nicht irgendjemand von der Polizei, sondern das sagt der Präsident der kantonalen Polizeidirektorenkonferenz (*Hans-Jürg Käser, Regierungsrat Bern*). Und auch der Polizeibeamtenverband ist davon überzeugt, dass die Kantone mit Bussen das knappe Budget aufbessern. Und selbst die Stiftung für Konsumentenschutz spricht im Zusammenhang mit Verkehrsbussen von einer versteckten Steuer. Bussen sind faktisch zu einer Steuer geworden. Und genau diese Überlegungen haben nun zu dieser Motion geführt.

Viel sinnvoller und dem Prinzip der Verkehrssicherheit dienend, wäre es, wenn die Bussenerträge über die Motorfahrzeugsteuern zurück an den Strassenverkehr fliessen würden. Damit vermeidet man einerseits den Druck auf die Polizei, Bussenerträge zu erwirtschaften, und andererseits könnte mit diesem Ansatz die Verkehrssicherheit eben tatsächlich und vor allem auch nachhaltig verbessert werden.

Mit diesen Überlegungen bitten wir Sie, die Motion entsprechend zu unterstützen.

Rafael Steiner (SP, Winterthur): Gerade mal 28,71 Prozent der Stimmberechtigten, also nicht einmal der Wähleranteil der SVP, sagten am 5. Juni dieses Jahres Ja zur sogenannten «Milchkuh-Initiative». Diese Motion ist nun eine Art «Milchkuh light», nur noch etwas seltsamer. Die Motion verlangt, dass Busseneinnahmen wieder den Autofahrerinnen und Autofahrern zurückerstattet werden – via Motorfahrzeugsteuern. Begründet wird dies mit der Verkehrssicherheit. Ich sehe aber auch nach dem Votum von Herrn Scheck immer noch nicht, wie das Ganze die Verkehrssicherheit erhöhen soll.

Auch geht es bei den Bussen ja nicht nur um Verkehrssicherheit. Die meisten Verkehrsdelikte sind sogenannte abstrakte Gefährdungsdelikte, das heisst, sie werden auch dann bestraft, wenn gar keine Gefahr besteht, aber halt eine Gefahr bestehen kann. Das heisst, die reine Gesetzesverletzung ist strafbar und hat eine Busse zur Folge. Aber auch wenn es um die Sicherheit geht bei den Bussen – und um das geht es natürlich auch –, diese Motion hilft nicht. Gut, es werden neue Anreize geschaffen. Vielleicht versprechen sich SVP und EDU, dass Autofahrerinnen und Autofahrer sich dann gegenseitig verpfeifen. Schliesslich lohnt sich das «Täfele». Jede Busse eines anderen senkt die eigene Motorfahrzeugsteuer. Man könnte also so eine Art Autofahrer-Wehr bilden. Man provoziert Verkehrsbussen anderer am Fussgängerstreifen oder beim Vortritt und meldet diese dann der Polizei. Ausser dass das vermutlich viel Arbeit für die Polizei generiert, nützt dies für die Verkehrssicherheit nichts, ganz im Gegenteil. Derzeit passiert nämlich das, was die Motionäre fordern: Die Busseneinnahmen kommen ins Budget der Polizei, und diese sorgt unter anderem für mehr Verkehrssicherheit. Wenn der Polizei die entsprechenden Mittel entzogen würden – und das geschähe bei Annahme dieser Motion –, könnte sie ihren Auftrag nicht mehr ausführen, und die Verkehrssicherheit leidet.

Ich bin auch nicht der Meinung, dass man jeden Meter Strasse überwachen soll, und kaum fährt jemand etwas zu schnell, soll gleich eine

Busse ins Haus flattern. Ich bin gegen die totale Überwachung – auch im Strassenverkehr. Diese Motion ist aber für deren Bekämpfung weder geeignet noch sinnvoll.

Es ist mir dann auch nicht ganz klar, warum sich die Motion nur auf den motorisierten Strassenverkehr bezieht. Velofahrer würden ihre Bussen dann nicht zurückerhalten. Warum nicht? Oder würde man dann Bussen an alle Velofahrer verteilen? Das würde dann die Verkehrssicherheit für Velofahrer erhöhen. Man könnte auch Einnahmen von Bussen an Kiffer wieder an alle, die mal gekifft haben, zurückverteilen (*Heiterkeit*). Das würde ja dann nach Logik der Motion die Drogenprävention fördern. Bussen im Ausländerrecht könnte man der ganzen ausländischen Bevölkerung gutschreiben. Abzüge bei der Sozialhilfe wegen Nichteinhaltung von Weisungen kämen allen anderen Sozialhilfebezüglerinnen und -bezügern zugute. Oder lösen wir endlich das Hooligan-Problem, indem wir Bussen an randalierende FCZ-Fans dem FCZ-Fanclub überweisen. Das Problem ist gelöst. Ich könnte nun eine halbe Stunde mit solchen Vergleichen weitermachen, aber wir haben hier wohl Besseres zu tun, als über eine so absurde Motion noch mehr Worte zu verlieren, ausser eines: Ablehnen. Dankeschön.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Es ist tatsächlich störend, dass Bussen einfach in den öffentlichen Haushalt fliessen und nicht in die Infrastrukturen und in die Sicherheit. Die Motion führt aber zu einer Spezialgesetzgebung, ohne den Gesamtrahmen zu berücksichtigen. Es ist somit nicht sichergestellt, dass andere Bussen gleich behandelt werden wie eben Bussen aus dem motorisierten Individualverkehr. Zudem wäre es sinnvoll, wenn die Mittel tatsächlich in Sicherheit und Infrastruktur fliessen würden und nicht, wie die Motion es vorsieht, einfach als Rückerstattung an die Motorfahrzeugsteuer vorgesehen wird.

Aus diesen Gründen lehnt die FDP die Motion ab. Besten Dank.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Also grundsätzlich kann man die Bussenrechnungen recht einfach vermeiden. Wenn Sie den Fotoservice des Kantons nicht benützen wollen, dann haben Sie einfach Ihren Fuss unter Kontrolle, und dann ist das gelöst.

Wir haben schon ein Déjà-vu, wir haben es gehört. Mit der Motion «Zweckgebundene Verwendung von Busseneinnahmen» verlangen die Motionäre eine Gesetzesvorlage, mit der Verkehrsbussen – allerdings nur jene aus dem motorisierten Individualverkehr – über die Motorfahrzeugsteuer an den Strassenverkehr zurückfliessen soll. 2010

haben wir in diesem Saal die ACS-Volksinitiative (*Automobilclub der Schweiz*) debattiert, die eine Teilzweckbindung der Verkehrsbussen forderte. Und interessanterweise haben sich damals die SVP und die EDU gegen diese Teilzweckbindung ausgesprochen.

In der Stellungnahme philosophiert der Regierungsrat in erster Linie über Sinn und Unsinn von Zweckbindungen von Staatseinnahmen. Thomas Vogel hat damals bei der ACS-Initiative zu Recht vorgerechnet, dass wir in der Bilanz des Kantons zweckgebundene Mittel in Milliardenhöhe haben. Neben Strassen-, Verkehrs- und Flughafenfonds sind das auch Natur- und Heimatschutzfonds, Berufsbildungsfonds, Tierseuchenfonds, Deponiefonds und so weiter und so fort. Auch der Lotteriefonds gibt ja regelmässig zu reden. Nur, Thema der Debatten ist in der Regel, ob die Mittel dann tatsächlich zweckkonform verwendet werden, weniger die Zweckbindung als solche. Und wehe – wehe! –, jemand will sich an den Strassenfondsgeldern vergreifen, wie da der Regierungsrat dann aufspringt. Also ganz so die reine Lehre wird auch dort nicht verfolgt. Also, Zweckbestimmung ist nicht per se pfui, die Frage ist vielmehr, ob der Verwendungszweck derart ist, dass ein Fonds Sinn macht. Und beim damals geforderten Verkehrssicherheitsfonds konnten sie einfach das Stimmvolk nicht überzeugen.

Nun, während die ACS-Initiative inhaltlich klar und durchdacht war, bleibt das Rätselraten, was Sie mit dieser Motion eigentlich genau wollen. Der Titel besagt, dass eine Zweckbindung von Verkehrsbussen verlangt wird. Im Antrag steht dann, dass die Verkehrsbussen aus dem motorisierten Individualverkehr über die Motorfahrzeugsteuer in den Strassenverkehr zurückfliessen sollen. Wenn ich das recht verstanden habe, soll das nicht für Ordnungsbussen der Fussgänger und Velofahrer gelten. In der Begründung wiederum steht dann, dass die Einnahmen an die Autofahrer zurückfliessen sollen. Ja, was wollen Sie jetzt? Verwirrungstechnik statt Argumente. Und als Argument gegen diese Motion würde es eigentlich reichen, dass sie selbst für hiesige Verhältnisse überdurchschnittlich konfus ist. Welche Verkehrsbussen sind gemeint? Alle, also auch jene, die heute von den Gemeinden vereinnahmt werden? Was soll mit den Geldern passieren? Sie machen eine Verknüpfung mit der Motorfahrzeugsteuer. Soll diese im Umfang der Verkehrsbussen reduziert werden? Oder sollen sie zusammen mit den Motorfahrzeugsteuern in den Strassenfonds gelangen? Soll die Kantonspolizei dann eine höhere Vergütung aus dem Strassenfonds bekommen? Sie schreiben aber, dass die Einnahmen an die Autofahrer zurückfliessen sollen. Heisst das, dass Sie dem Staat Einnahmen in der Höhe von rund 90 Millionen entziehen wollen? Das

war die Zahl, die damals bei der ACS-Initiative genannt wurde, ob das wirklich stimmt, weiss ich nicht.

Mein Eindruck: Sie wissen nicht, was Sie wollen, aber das mit vollem Einsatz. Konfusion statt Argumente brauchen wir nicht.

Nik Gugger (EVP, Winterthur): Das meiste wurde treffend gesagt, wieso diese Motion nicht zu unterstützen ist. Ich möchte festhalten, dass mich diese Motion an eine Zwängerei erinnert. Die Motion verlangt eine Zweckbindung der Verkehrsbussen. Gegen eine solche haben sich Stimmberechtigte, Kantonsrat und Regierungsrat in den letzten 18 Jahren wiederholt ausgesprochen. Hier eine kurze Rückschau: Der Regierungsrat hat sich bereits früher gegen eine Zweckbindung von Ordnungsbussen ausgesprochen, vergleiche Stellungnahme zur Motion 162/1998. Danach lehnte auch der Kantonsrat im April 2000 auf Antrag des Regierungsrates die Motion betreffend Ordnungsbussen ab. Am 13. Februar 2011 verwarfen die Zürcher Stimmberechtigten die von Kantonsrat und Regierungsrat zur Ablehnung empfohlene Volksinitiative zur Verwendung der Ordnungsbussen im Strassenverkehr mit 287'653 Nein zu 104'829 Ja-Stimmen ganz deutlich. Bei Annahme der Volksinitiative wäre ein Teil der Ordnungsbussen für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verwendet worden. Eine gesetzlich vorgeschriebene Verwendung der Verkehrsbussen ist nach wie vor aus meiner Sicht grundsätzlich wie auch aus finanzpolitischen Gründen abzulehnen.

Würde der Motion entsprochen, hätte die Kantonspolizei erhebliche Mindereinnahmen zu verzeichnen. Das Begehren ist aus unserer Sicht in den letzten Jahren ausgiebig behandelt worden. Die EVP-Fraktion wird diese Motion somit nicht überweisen. Danke.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Herr Scheck, Ihnen geht es ja nicht um die Zweckbindung, sondern Sie wollen ja einfach, dass man die Zahl dieser Bussen runterbringt, weil Sie finden, das sei eine Schikane, die Bussen, die man diesen lieben Autofahrenden da verteilt. Ich gebe Ihnen recht: Ein Staat, der die Einnahmen auf Bussen stützt, das ist nicht immer sehr sympathisch. Und der Staat muss auch aufpassen, wenn er das Recht durchsetzt, dass er das mit Augenmass macht und dass er das nicht schikanös macht. Aber wie wollen Sie im Strassenverkehrsrecht die Normen durchsetzen, wenn Sie diese nicht kontrollieren und nicht Bussen verteilen? Das ist eben ein Gebiet, wo es keine ethischen Wertungen gibt wie, dass man jemanden nicht töten oder niemanden verletzen darf. Das ist ja nicht etwas Ethisches, wenn Sie jetzt 60

Stundenkilometer fahren statt 50. Und das können Sie eben nur durchsetzen, wenn Sie Bussen verteilen, und dafür braucht es die Polizei. Das Ganze macht auch Sinn, denn es geht ja nicht darum, möglichst viel Geld für den Staat zu generieren, sondern es geht um Verkehrssicherheit. Wir haben in der Schweiz jetzt noch etwa 260 oder 270 Verkehrstote im Jahr, das sind immer noch 270 zu viel, aber früher hatten wir ein viel geringeres Verkehrsaufkommen und viel mehr Tote und Verletzte. Das ist eben Verkehrssicherheit. Und ein Teil dieser Verkehrssicherheit ist, dass man diese Normen auch kontrolliert, dass nicht gerast wird, dass nichts Absurdes gemacht wird auf der Strasse. Dazu braucht es das und dazu sollte man auch stehen, dass das halt Geld gibt. Das gibt Geld für die Staatskasse, und das ist auch richtig so. Sonst könnten wir, wenn wir da bei der Zweckbindung mitmachen wollten, jetzt noch mit Herrn Steiner einen Slapstick-Wettstreit machen: Man könnte diese Liste ja beliebig verlängern und für jedes Gesetz eine Zweckbindung einführen. Dann fliesst das Geld des Tierschutzgesetzes ins Katzenheim und so. Das wollen wir jetzt aber nicht, deshalb finden wir von der Alternativen Liste: Seien Sie ehrlich, sagen Sie, Sie wollen keine Bussen für den Strassenverkehr, das wäre richtig. Wir lehnen diese Motion ab.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Sie alle hier drinnen wissen, dass sich die EDU für das Erreichen des Sollbestands der Kantonspolizei eingesetzt hat. Wir haben auch in den letzten Jahren wiederholt die Budgetkürzung bei der Polizei abgelehnt. Es war auffallend, wie ich 2015 von der Bevölkerung vermehrt den Satz hörte, die Polizei müsse ihre Einnahmen erhöhen, «deshalb hocken sie überall».

Und siehe da, der Regierungsrat lässt in der Antwort zu dieser Motion endlich die Katze aus dem Sack. Die Bevölkerung hat also nicht ganz unrecht, denn es ist so, die Polizei muss mithelfen, ihre eigenen Unkosten zu decken. Bei der Kontrolltätigkeit der Polizei geht es also um weit mehr als nur um die Verkehrssicherheit. Der Regierungsrat sagt auch, dass, wenn die Polizei zu wenige Bussen ausstellen kann, sie ihre Aufgabe nicht mehr gewährleisten kann. Dies hatte der Regierungsrat bis heute bestritten. Dieses System schafft für die Polizei einen Fehlanreiz, welchen insbesondere die Bürger im Strassenverkehr zu spüren bekommen. Da kommt doch die Frage auf: Weshalb muss sich die Polizei durch die Busseneinnahmen aus dem Strassenverkehr zum grossen Teil oder zu einem wichtigen Teil selber finanzieren, ganz im Gegensatz zu den meisten anderen Aufgaben der Polizei? Ich erinnere zum Beispiel an die Sicherheit bei Saubannerzügen oder zum

Beispiel bei Handgreiflichkeiten oder Gefährdung von Menschenleben im Zusammenhang mit Demonstrationen oder wie auch immer.

Wir wollen hier eine Entflechtung zwischen dem Budgetsoll aus Busseneinnahmen im Strassenverkehr und der Polizei. Aus diesem Grunde haben wir hier mitunterzeichnet und diese Motion eingereicht. Im Übrigen passt nämlich diese Motion auch sehr gut zu Robert Brunners Anliegen mit seiner PI (*KR-Nr. 321/2013*). Damit können wir künftig auch die Gemeinden für den Strassenunterhalt besser entschädigen.

In diesem Sinne unterstützen wir die Motion und danken der Polizei für ihren täglichen Einsatz, insbesondere auch im Bevölkerungsschutz, welcher momentan von hoher Wichtigkeit ist.

Rico Brazeros (BDP, Horgen): Selbstverständlich haben Geschwindigkeits- und andere Kontrollen einen positiven Einfluss auf den Bussenertrag. Sie haben aber auch einen positiven Einfluss aufs Gaspedal und auf das Parkierverhalten der Autolenker. Wir sind grundsätzlich der Meinung, dass Ordnungsbussengelder nicht in der Verwaltung versickern dürfen. Und der Vorwurf, mit Bussengeldern Kasse machen zu wollen, ist nicht völlig von der Hand zu weisen. Wenn dieses Geld aber der allgemeinen Verkehrssicherheit dient – und bisher konnte mir noch niemand verbindlich sagen, dass dies aktuell nicht der Fall ist –, wenn damit auch regelmässig Raser und Betrunkene von den Strassen geholt werden, dann können wir sehr gut damit leben. Und genau das ist es, was die Statistik besagt: In den letzten 15 Jahren gab es trotz 25 Prozent mehr Verkehr rund 70 Prozent weniger tödliche Unfälle. Das Geld scheint also gut eingesetzt, und das ganz ohne Verkehrsverbände.

Apropos Verkehrsverband: Vor ein paar Jahren, als die Zürcher Sektion des ACS noch mit politischen Anliegen für Aufsehen sorgte, wurde die Verkehrssicherheitsinitiative lanciert und 2011 vom Volk mit wuchtigen 73,3 Prozent abgelehnt. Zur Erinnerung: Diese Initiative forderte nur eine 25-prozentige Zweckgebundenheit. Die Verkehrssicherheit ist wichtig und die Statistik belegt, dass Staat und Polizei in der Vergangenheit nicht alles falsch gemacht haben. Warum sollten wir also ohne Not unseren Spielraum einschränken? Die Zweckbindung der Verkehrsbussen hiesse, dass wir die Intensität unserer Verkehrssicherheitsbemühungen von den Busseneinnahmen abhängig machen würden. Das scheint mir jetzt nicht der Weisheit letzter Schluss.

Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg): Diese Motion überrascht wohl nicht nur Politikerinnen und Politiker, sondern gewiss auch die Stimmberechtigten, die ja vor just fünf Jahren die Zweckbindung von Bussen an der Urne massiv verworfen haben. Es kommt nicht klar hervor, ob die Motionäre dies einfach nicht wussten oder ob sie sich um den Volkswillen foutieren. Wie auch immer, der Vorstoss kann nicht überwiesen werden.

Wollte man dennoch inhaltlich darauf eintreten, so könnte man die Argumente des Regierungsrates wiederholen, insbesondere dass die Natur der Busse einen Straf- und Präventivcharakter haben soll und nicht die vordefinierte Finanzierung staatlicher Vorhaben. Dies würde nur weitere Begehrlichkeiten wecken, die den Druck zur Generierung von Einnahmen durch Bussen abermals erhöhen würden. Wie man es betrachtet, die Motion ist unter keinem Titel unterstützungswürdig, wir lehnen sie klar ab.

Josef Widler (CVP, Zürich): Die CVP-Fraktion lehnt diese Motion grossmehrheitlich ab. Die meisten Argumente wurden bereits aufgezählt, weshalb man diese Motion ablehnen muss. Als Hausarzt bin ich mich gewohnt, jeweils zu hinterfragen, weshalb der Patient zu mir kommt und weshalb er seine Beschwerden wie vorträgt. Der Verdacht ist mir gekommen, dass Betroffenheit von Bussenzahlern dazu führt, dieses Thema immer wieder aufzugreifen. Ich habe es jeweils im Gemeinderat gesagt: Bussen sind in der Regel freiwillige Spenden. Sie entscheiden selber, ob Sie die Parkzeit überschreiten wollen. Sie entscheiden in der Regel selber, ob Sie Geschwindigkeiten massiv überschreiten wollen. Ich gebe zu, ich habe auch schon 40 Franken bezahlt für das Übertreten einer Geschwindigkeit. Aber ich meine, es ist der falsche Weg, jetzt genau für die Bussen, die man mit Frustration bezahlt, eine Sonderregelung zu suchen. Wenn dann die Polizei die Velofahrer auch etwas genauer kontrollieren würde, würden wir das Geld auch nicht in Fahrstreifen investieren.

Also: Keine Sonderregelung für die frustrierten Bussenzahler. Wir lehnen die Motion ab.

Roger Liebi (SVP, Zürich): Ich bin ein bisschen eigenartig berührt von diesen Voten, die wir jetzt da gehört haben. Der Einzige, der einigermaßen sinnvoll votiert hat, war Herr Bischoff von der AL, alle anderen gingen ja eigentlich nicht auf das Grundthema ein. Denn das Eigenartige, das Sie gemacht haben, ist: Sie haben das mit der «Milchkuh-Initiative» verglichen und dann noch auf die Volksabstimmung

verwiesen. Das bedeutet ja eigentlich, dass Sie der Meinung sind, Bussen seien Abgaben. Also Sie meinen, eine Busse sei eine Gebühr, wenn Sie so wollen, wenn Sie das ja mit der «Milchkuh-Initiative» vergleichen, die vom Volk ja abgelehnt worden ist. Also ist das ein Paradigmawechsel von Ihnen jetzt. Offensichtlich ist das so, wie ja eben in dieser Interpellation gefragt wurde, ob das jetzt hier um eine Steuer oder eine Abgabe gehen würde, und es ist letztlich offenbar eine Abgabe.

Ich mache Ihnen ein Beispiel, wieso Ihre Argumentation eben genau nicht stimmt. Es gibt einen ganz kleinen Ort im Kanton Neuenburg, der heisst Valangin – es ist übrigens sehr schön dort –, 485 Einwohner. Da hat der Kantonsrat, das Kantonsparlament, Ende 2014 entschieden, dass nun die Bussen, also Verkehrsbussen, nicht mehr Gemeindesache sind, sondern zum Kanton fliessen. Und in Valangin machte das Bussenbudget 18 Prozent des gesamten Umsatzes oder der gesamten Einnahmen der Gemeinde aus. Das bedeutete nichts anderes: Weil das wegfiel, musste Valangin die Steuern erhöhen. Jetzt muss mir hier einer kommen, dass Bussen nichts mit Steuereinnahmen zu tun hätten oder eben quasi mit einer Sanierung des Haushaltes. Es ist offensichtlich so, dass man das so macht. Und fragen Sie sich mal nebst den Parkbussen, wieso eigentlich vor allem die Autofahrer zu Bussen kommen und weniger Velofahrer oder andere, das ist wahrscheinlich das Einfachste, und fragen Sie sich auch, wieso das oftmals Radaranlagen nicht unbedingt dort stehen, wo man exponiert ist, wo unübersichtliche Stellen sind, sondern eben genau an Stellen, wo man das Gefühl hat, dass die Leute vielleicht schneller fahren, und es eben genau nicht um die Sicherheit geht. Oder fragen Sie sich, warum ausgerechnet viele Radaranlagen an Strassenstücken stehen, wo es zufällig vielleicht nach unten geht, also mit 18 Prozent Steigung oder eben umgekehrt, wo der Weg nach unten führt. Logischerweise, weil Sie automatisch etwas schneller werden, mit Sicherheit hat das nichts zu tun.

Darum ist auch Herr Bischoff der Einzige gewesen, der mit der Verkehrssicherheit argumentiert hat. Alle anderen stellen diese Bussen mit der «Milchkuh-Initiative» gleich, und das führt Sie eigentlich entsprechend vor, meine Damen und Herren.

Roland Scheck (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Man soll ja dem Regierungsrat das letzte Wort überlassen und deshalb repliziere ich halt einfach schon, bevor er gesprochen hat (Heiterkeit). Und zwar nehme ich Bezug auf die schriftliche Antwort zu dieser Motion, die

wohl auch Gegenstand des mündlichen Votums des Sicherheitsdirektors sein wird.

Was mich einfach erstaunt, ist, wie dünn und nicht stringent die Argumentationskette des Regierungsrates in diesem Fall jetzt daherkommt. Denn ich könnte in dieser Antwort praktisch jede einzelne Aussage widerlegen. Aber ich beschränke mich mal auf zwei Punkte:

Der Regierung insinuiert, dass unsere Motion der Volksmeinung widersprechen würde, und verweist dabei auf die abgelehnte Verkehrssicherheitsinitiative. Nun, was der Regierungsrat aber nicht schreibt, ist, dass die Verkehrssicherheitsinitiative einen Fonds gründen wollte, um Geld zu verteilen, unter anderem auch an Private. Dass so etwas vom Volk abgelehnt wird, das ist doch naheliegend. Aber das hat doch in keiner Art und Weise etwas mit dieser Motion zu tun. Und dann gibt es auch noch Fraktionen, die das einfach unkritisch nachbeten. Das ist doch ein ganz anderer Ansatz und überhaupt nicht vergleichbar.

Noch spezieller ist aber eine zweite Aussage, die ich ansprechen möchte. Der Regierungsrat schreibt, dass beim Wegfallen der Bussen-erträge – jetzt müssen sie gut zuhören –, beim Wegfallen der Bussen-erträge die Erfüllung der verkehrspolizeilichen Tätigkeit nicht mehr gewährleistet wäre. Also mit anderen Worten heisst das nichts anderes, als dass die Polizei mit Bussgeldern finanziert sei. Das ist mir aber neu, Herr Regierungsrat, und so darf es auch nicht sein in einem modernen Rechtsstaat. Also wenn man diese Aussage, die Sie hier machen, zu Ende denkt, dann würde das nämlich heissen, dass ein Polizist Bussen eintreiben muss, um seinen Job zu behalten. Das ist ja noch viel schlimmer, als ich jemals gedacht habe. Also dann aber gute Nacht, wenn dem wirklich so wäre. Also ich habe mal in einem Drittweltland gesehen, zu was für Zuständen so etwas führen kann, wenn sich die Polizisten selbst finanzieren müssen, wenn die Polizisten ihren Lohn selbst in der Bevölkerung eintreiben müssen. Und genau deshalb, genau deshalb funktioniert das bei uns eben nicht so.

Nun, wie gesagt, ich könnte hier noch einiges mehr widerlegen. Aber lassen wir das. Es ist einfach bedauerlich, dass der Regierungsrat nicht offen und ehrlich sagt, weshalb er diese Motion ablehnt. Man könnte doch einfach zugeben: Ja, die Bussen sind zu einer wichtigen Einnahmequelle für den Staat geworden. Nein, auf dieses Geld will die Regierung auf keinen Fall verzichten. Eine solche Begründung wäre viel plausibler als die Antwort, die uns hier vorgelegt wurde.

Rafael Steiner (SP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Liebe Herren von der SVP, halten Sie sich doch einfach an die Verkehrsregeln,

dann gibt es keine Bussen. Und Herr Liebi, Ihr Auto hat wahrscheinlich neben dem Gaspedal noch ein zweites Pedal, nämlich ein Bremspedal. Das können Sie betätigen, wenn es runtergeht, und dann bremst das Auto ab und dann fahren Sie nicht zu schnell.

Regierungspräsident Mario Fehr: Vielen Dank für diese kreative Debatte. Ich finde überhaupt, dass die Sommerferien sich sehr wohltuend auf den Ratsbetrieb ausgewirkt haben. Viele von Ihnen hatten sehr viel Zeit, sehr kreativ zu denken. Danke vielmals für den angenehmen Morgen, den ich hier mit Ihnen verbringen durfte. Speziell aufgefallen ist mir natürlich Herr Scheck. Herr Scheck weiss Dinge von mir, er weiss, was ich morgen sagen und denken werde, bevor ich es selber realisiert habe, und das macht ihn in Zukunft – das muss ich Ihnen offen gestehen – zu einem wichtigen Berater. Also wenn ich einmal nicht weiss, was ich morgen sagen oder denken werde, dann werde ich zu Ihnen kommen, Herr Scheck.

Zur Ernsthaftigkeit der Debatte, und ich will jetzt wirklich mit der Verkehrssicherheit argumentieren, denn um diese geht es im Kern: Ich teile übrigens die Auffassung – Herr Bischoff wird es vielleicht gar nicht so gerne hören –, Herr Bischoff hat ein ausgezeichnetes Votum gehalten, vielen Dank, Herr Kantonsrat Bischoff. Herr Bischoff hat, glaube ich, unter anderem darauf hingewiesen, Herr Brazerol auch, dass die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle im Kanton Zürich drastisch zurückgegangen ist. Wir hatten in den letzten 15 Jahren 25 Prozent mehr Verkehr und wir hatten 70 Prozent weniger tödliche Unfälle. Irgendetwas müssen wir richtig machen. Wir sorgen uns um die Verkehrssicherheit, und bei der Sorge um die Verkehrssicherheit, Herr Scheck, sind selbstverständlich Präventionskampagnen, die übrigens auch die Polizei macht, ein wichtiger Teil. Aber selbstverständlich hat die Kontrolle von neuralgischen Stellen im Verkehr, die Bekämpfung von Unfallschwerpunkten, einen wichtigen Stellenwert. Ich habe nie in den fünf Jahren in diesem Amt der Polizei, meiner Kantonspolizei, gesagt, sie müsse mehr Einnahmen generieren, sondern ich habe ihr immer gesagt: Macht das, was notwendig ist, um ein Grösstmass an Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Deshalb haben wir beispielsweise auch auf mobile Kontrollen umgestellt, damit wir eben wirklich die Verkehrssünder aus dem Weg ziehen können. Wenn Sie die Zahlen ansehen, einfach nur die reinen Zahlen, dann sehen Sie, dass wir in der Rechnung 2015 in etwa den gleichen Betrag hatten wie in der Rechnung 2005. Es stimmt also mitnichten und «-neffen», dass hier irgendjemand sein Budget mit Verkehrsbussen saniert. Wir werden,

wir machen und wir haben nie etwas anderes gemacht, als für die Verkehrssicherheit in diesem Kanton zu sorgen.

Wo Sie recht haben: Es ist so, dass diese Einnahmen hier verbucht werden, diese 23 Millionen. Was auch richtig ist: Wenn Sie diese 23 Millionen streichen, dann fehlen der Kantonspolizei Zürich 23 Millionen. 23 Millionen ist kein Pappenstiel. Und wenn Sie diese Polizei nicht gezielt schwächen wollen am heutigen Tag, dann müssen Sie diese Motion ablehnen, weil Sie kein Rezept aufgezeigt haben, wie diese 23 Millionen durch die Kantonspolizei, zu der Sie sonst eigentlich zu stehen glauben – Herr Scheck, Sie haben keinen Weg aufgezeigt –, wie diese 23 Millionen ausgeglichen werden können.

Sagen Sie also Ja zur verkehrspolizeilichen Tätigkeit der Kantonspolizei und sagen Sie Nein zu einem Kahlschlag in einem wichtigen polizeilichen Tätigkeitsbereich. Darum bitte ich Sie. Und dann wünsche ich Ihnen einen schönen Tag. Besten Dank.

Bruno Amacker (SVP, Zürich): Ja, ich weiss, dass es sich nicht gehört, aber das kann man jetzt also nicht ohne Klarstellung stehen lassen. Es wurde mit der Verkehrssicherheit argumentiert. Das kann ich alles unterschreiben. Aber die Rede ist ja nur von Bussen. Bussen und nicht Geldstrafen oder Freiheitsstrafen. Und wenn Sie ein Delikt im Strassenverkehr haben, welches die Sicherheit gefährdet, dann können Sie das nicht mehr mit einer Busse abtun, dann gibt es eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe. Bussen werden für Ordnungswidrigkeiten ausgesprochen. Also an sich ist es klar formuliert, aber offenbar muss man es doch verdeutlichen: Wenn von Bussen die Rede ist, dann sind eben nur die Bagatelldelikte gemeint, die Widerhandlungen gegen die Ordnung.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 107 : 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion KR-Nr. 259/2015 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Nachruf

Ratspräsident Rolf Steiner: Ich habe Ihnen die traurige Mitteilung zu machen, dass unser ehemaliges Ratsmitglied Armand Meyer am 14. Juli 2016 im Alter von 78 Jahren verstorben ist. Die Beisetzung fand bereits am 28. Juli statt.

Armand Meyer war Mitglied des Kantonsrates von 1972 bis zu seiner Wahl als Oberrichter 1978. Beruflich machte er in der Zürcher Justiz Karriere, zuerst als Bezirksrichter, dann als Oberrichter und schliesslich als Präsident des Handelsgerichts. Die politische Arbeit im Parlament war ihm äusserst wichtig. Als Oberrichter konnte er nicht mehr Mitglied des Kantonsrates sein, jedoch gelang ihm die Rückkehr ins Rathaus 1986, dannzumal als Mitglied des Zürcher Gemeinderates. Im Kantonsrat war er unter anderem Mitglied der Justizverwaltungs-kommission und der Kommission zur Revision des Zivilprozessrechtes.

Er engagierte sich in vielen weiteren Belangen, wie in den Baugenossenschaften, für die Universität und die Bildung. Der Staat als ordnende und freiheitliche Kraft war ihm besonders wichtig. Als er interimistisch die Leitung der damaligen Bundesstelle für Geldwäscherei übernahm, teilte er dem zuständigen Bundesrat Kaspar Villiger mit, er werde sich keinesfalls dazu instrumentalisieren lassen, dem Geldwäschereigesetz die Schärfe zu nehmen.

Wir verlieren mit ihm einen engagierten Menschen für unseren Staat und Kanton Zürich und einen zuvorkommenden und liebenswürdigen Kollegen. Den Angehörigen sprechen wir unser Beileid aus.

Rücktrittserklärungen

Rücktritt als Ersatzmitglied des Obergerichts von Regula Affolter, Küsnacht

Ratssekretär Roman Schmid verliest das Rücktrittsschreiben: «Aufgrund meiner Wahl durch den Kantonsrat als Oberrichterin am 11. Juli 2016 erkläre ich hiermit meinen Rücktritt als Ersatzrichterin per 31. August 2016.

Mit freundlichen Grüssen, Regula Affolter.»

Ratspräsident Rolf Steiner: Ersatzoberrichterin Regula Affolter, Küsnacht, ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraph 35 und

folgende des Gesetzes über die politischen Rechte, hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden.

Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt per 31. August 2016 ist genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

Rücktritt aus der Aufsichtskommission über die wirtschaftlichen Unternehmen von Tobias Langenegger, Zürich

Ratssekretär Roman Schmid verliest das Rücktrittsschreiben: «Hiermit erkläre ich den Rücktritt aus der Aufsichtskommission über die wirtschaftlichen Unternehmen per Datum der Regelung meiner Nachfolge.

Freundliche Grüsse, Tobias Langenegger.»

Ratspräsident Rolf Steiner: Ich denke, dass Sie auch mit diesem Rücktrittsgesuch einverstanden sind. Wir werden die Nachfolge regeln.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Staatsausgaben für Weiterbildung Ausgewählter**
Anfrage Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)
- **Tier- und Umweltschutz im Kanton Zürich**
Anfrage Max Homberger (Grüne, Wetzikon)
- **Inventar der Denkmalschutzobjekte im Kanton Zürich**
Anfrage Orlando Wyss (SVP, Dübendorf)
- **Rückbau von Kreiseln**
Anfrage Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen)

Schluss der Sitzung: 12.15 Uhr

Zürich, den 22. August 2016

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 29. August 2016.