



44. Sitzung, Montag, 25. Februar 2008, 14.30 Uhr

Vorsitz: *Ursula Moor (SVP, Höri)*

Verhandlungsgegenstände

8. Buslinien durch den Üetlibergtunnel

Dringliches Postulat Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.), Eva Torp (SP, Hedingen) und Michèle Bättig (GLP, Zürich) vom 17. Dezember 2007

KR-Nr. 390/2007, RRB-Nr. 174/6. Februar 2008

(Stellungnahme) Seite 2707

12. Liberalisierung des kantonalen Binnenmarktes

(Reduzierte Debatte)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 13. Juni 2007 zum Postulat KR-Nr. 159/2005 und gleich lau-

tender Antrag der WAK vom 2. Oktober 2007, 4413..... Seite 2712

13. Aufhebung oder Zusammenlegung von Verwaltungseinheiten *(Reduzierte Debatte)*

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 21.

März 2007 zum Postulat KR-Nr. 372/2004 und gleich lautender Antrag der STGK vom 11. September 2007,

4387 Seite 2717

14. Realisation des Radwegnetzes im Kanton Zürich

Motion Marcel Burllet (SP, Regensdorf) vom 10. April 2006

KR-Nr. 110/2006, RRB-Nr. 1081/19. Juli 2006 (Stel-

lungnahme) Seite 2720

15. Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Rahmen der Agglomerationsprogramme

Interpellation Ueli Keller (SP, Zürich), André Bürgi (SP, Bülach) und Roland Munz (SP, Zürich) vom 10. April 2006

KR-Nr. 113/2006, RRB-Nr. 750/17. Mai 2006..... Seite 2732

16. Überlebensstrategien für unbediente Bahnhöfe

Postulat Ueli Annen (SP, Illnau-Effretikon), Thomas Hardegger (SP, Rümlang) und Susanne Rihs (Grüne, Glattfelden) vom 19. Juni 2006

KR-Nr. 173/2006, Entgegennahme, Diskussion..... Seite 2743

17. Massnahmen zu Gunsten der Arbeitsmarktbeteiligung der älteren Arbeitnehmenden

Postulat Elisabeth Derisiotis (SP, Zollikon), Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden) und Lisette Müller (EVP, Knonau) vom 3. Juli 2006

KR-Nr. 192/2006, RRB-Nr. 1386/27. September 2006 (Stellungnahme)..... Seite 2750

18. Ergänzung Gastgewerbegesetz

Motion Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon) und Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) vom 10. Juli 2006

KR-Nr. 196/2006, RRB-Nr. 1482/25. Oktober 2006 (Stellungnahme)..... Seite 2763

Verschiedenes

– Rücktrittserklärungen

- *Rücktrittsgesuch von Jürg Leuthold (SVP, Aeugst a. A.) aus dem Kantonsrat* Seite 2774

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 2776

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Ursula Moor: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

8. Buslinien durch den Üetlibergtunnel

Dringliches Postulat Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.), Eva Torp (SP, Hedingen) und Michèle Bättig (GLP, Zürich) vom 17. Dezember 2007

KR-Nr. [390/2007](#), RRB-Nr. 174/6. Februar 2008 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Ursula Moor: Der Rat hat das Postulat am 14. Januar 2008 dringlich erklärt. Gemäss Paragraph 24a des Kantonsratsgesetzes haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden. Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen.

Robert Marty (FDP, Affoltern a. A.): Ich nehme es vorweg, unsere Fraktion lehnt die Überweisung dieses am 14. Januar 2008 für dringlich erklärten Postulats ab.

Wir sprechen uns damit nicht gegen den Inhalt des Postulats aus – dies erkläre ich hier insbesondere den beiden Ämter-Postulanten Hans Läubli und Eva Torp. Aus der Stellungnahme der Regierung geht jedoch unmissverständlich hervor, dass weder die Dringlichkeit gegeben noch überhaupt ein Postulat in dieser Sache nötig ist. Bereits vor mehr als einem Jahr, am 14. Februar 2007, hat der Regierungsrat in seiner Stellungnahme zum Postulat [8/2007](#) festgehalten, dass für das Knonauseramt eine Netzstrategie entwickelt wurde, die auch eine Buslinie aus dem Knonauseramt durch den Üetliberg umfasst. In seinem Bericht [4470](#) zum Postulat [8/2007](#) hält der Regierungsrat fest, dass die geforderte Buslinie längst in das laufende Fahrplanverfahren aufgenommen ist. Im März, also in den nächsten Tagen, findet die öffentliche Auflage dazu statt. Entscheiden wird – auch dies wissen die Postulanten – der Verkehrsrat und nicht wie suggeriert der Regierungsrat. Man fragt sich also, was an diesem faktisch erfüllten Postulat dringlich sein, und wieso es weiterhin auf der Traktandenliste stehen soll.

Auf diese Frage gibt es nur eine Antwort: Den Postulanten geht es um die eigene Profilierung. Dafür nehmen sie offenbar bedenkenlos in Kauf, den Rat, die Verwaltung und die Regierung mit einem Geschäft zu belasten, welches längst in ihrem Sinn aufgegleist ist. Diesen Leerlauf unterstützen wir nicht und lehnen daher die Überweisung ab.

Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.): Schön, dass der Regierungsrat sich bereit erklärt, unser Postulat entgegenzunehmen. Bedenklich, dass von Seiten der freisinnigen Partei in einer Anfrage (24/2008) die Absicht der Regierung, den öffentlichen Verkehr konkurrenzfähig zu machen, gegen flankierende Massnahmen ausgespielt wird. Und peinlich ist, dass der aus demselben Bezirk wie ich stammende Ratskollege Robert Marty ein solches Ansinnen mitunterzeichnet, währenddem die Dörfer in unserem Bezirk mit der Eröffnung der A4 in rund zwei Jahren im Verkehr zu ersticken drohen.

Gemäss Regierungsrat ist eine Buslinie von Affoltern über Hedingen und Bonstetten zur Einfahrt Wettswil-Fildern nach Zürich-Süd geplant. Dies ist zu begrüßen. Wir bitten aber den Regierungsrat, auch das zweite Anliegen unseres Postulats ernst zu nehmen. Ab Affoltern wird man mit dem Auto, mal auf der Autobahn angelangt, in zirka zehn Minuten in Zürich-Süd sein. Mit der in der Stellungnahme des Regierungsrates erwähnten geplanten Buslinie wird dies ab Bahnhof Affoltern wohl immer noch eine halbe Stunde dauern. Der Bahnhof Affoltern ist zirka 500 Meter von der Autobahneinfahrt entfernt und von vielen umliegenden Gemeinden bis hin in den Kanton Aargau mit dem Bus oder der S-Bahn-Linie erreichbar. Wenn der Bus eine echte Alternative zum Privatauto darstellen soll, muss zusätzlich eine Schnellbuslinie ab Affoltern direkt zur Autobahnzufahrt nach Zürich geführt werden. Zudem sollen auch von den weiter entfernten Orten, die nicht an einer S-Bahn-Linie liegen, schnelle Busverbindungen, die nicht durch den Privatverkehr behindert werden, zum Bahnhof Affoltern geführt werden.

In diesem Sinn ist das Postulat immer noch hoch aktuell. Auch wenn die freisinnige Partei dies zu verhindern versucht, bitten wir Sie, der Überweisung des Postulats zuzustimmen.

Eva Torp (SP, Hedingen): Wenn Du, Robert Marty, und die FDP das Postulat nicht dringlich oder nötig finden, findet es offenbar aber der Regierungsrat dringend und nötig. Er ist bereit, es entgegenzunehmen! Er hat offensichtlich erkannt, dass ein Schnellbus eine riesige Chance für die ÖV-Verbindung zwischen der Stadt Zürich und dem Knonaueramt ist. Bekanntlich fährt die S-Bahn aus dem Säuliamt einen beträchtlichen Umweg wegen des Üetlibergs. Mit Direktbussen durch den Üetlibergtunnel kann eine echte, zeitlich attraktive Alternative zum MIV (*motorisierter Individualverkehr*) geschaffen werden. Das Knonaueramt ist eine Wachstumsregion. Hinzu kommen Pendlerinnen

und Pendler aus dem Kanton Aargau. Heute ergeben Albispass, Buchenegg und Waldegg dem motorisierten Privatverkehr zeitliche Vorteile gegenüber dem ÖV. Mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels kommt eine noch kürzere Verbindung in die Stadt zu Stande mit den Folgewirkungen von noch mehr Emissionen und Staus für Zürich. Schon heute verzeichnen Messstationen in der Stadt Zürich die kantonsweit höchsten Werte für Feinstaub und Stickstoffdioxid.

Der Regierungsrat hat die Chance von Schnellbussen durch den Üetliberg erkannt und in seinem Bericht und Antrag [4470](#) zu einem dringlichen Postulat betreffend Westumfahrung N4 und Verkehrskonzept öffentlicher Verkehr die Linie vorgestellt. Eine echte Alternative zum MIV wird diese aber nur darstellen, wenn die Busse nicht im Verkehr stecken bleiben. Wir fordern den Regierungsrat auf, durch eine kluge und differenzierte Planung dafür zu sorgen, dass dies nicht geschieht. Nicht nur das Säuliamt, sondern auch die Stadt Zürich soll von einem emissionsarmen und schnellen ÖV profitieren.

Sie können mit einem Ja zu diesem Postulat die erste Spur legen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Es ist natürlich schlimm, dass wir jetzt über dieses dringliche Postulat diskutieren müssen. Die SVP-Fraktion hatte eigentlich nach der Entgegennahme durch den Regierungsrat gedacht, wir lassen es laufen, dann bekommen wir die Antwort zusammen mit der Anfrage ([24/2008](#)), die zusammen mit der FDP eingereicht wurde, und das Geschäft muss hier nicht diskutiert werden. Es ist erledigt, und es ist nicht in der Zuständigkeit des Kantonsrates. Es ist natürlich eine absolute Dummheit, wenn Hans Läubli und Eva Torp hier gesetzgeberisch tätig werden und auf den Fahrplan Einfluss nehmen wollen. Das funktioniert so nicht. Das schreibt auch der Regierungsrat. Der Verkehrsrat ist zuständig und niemand sonst. Die Gemeinden können sich einbringen. Alles ist eigentlich klar geregelt. Der Kantonsrat hat zu schweigen. Der Kantonsrat kann hier nichts bewegen. Wenn die Leute aus dem Knonaueramt das machen wollen, dann dürfen sie das natürlich. Ich biete jetzt schon an, dass Giusep Fry gerne in der Art der Porta Alpina noch einen Anschluss für den Bus haben möchte, damit man einen Lift machen kann vom Uto-Kulm runter zur Bushaltestelle im Üetlibergtunnel. Das wäre etwas sehr Gutes für seine Gäste, weil sie dann nicht mehr chauffiert werden müssten. Dann hätten wir auch das Verkehrsproblem auf dem Üetliberg gelöst. Sie müssen das in Ihre wunderbaren Überlegungen mit einbeziehen, wenn Sie schon so etwas machen wollen.

Wenn Sie die Antwort des Regierungsrates gelesen haben, dann müssten Sie dieses Postulat nur zurückziehen, nichts anderes. Sie werden nie einen besseren Bericht bekommen. Er wird nie genau sagen, wo Anfang und Ende der Linie sind, weil dies nicht in der Kompetenz des Regierungsrates und des Kantonsrates ist.

Es ist also ein absoluter Leerlauf, den wir hier produzieren. Ich bitte Sie, nachdem Sie diesen Leerlauf wollen, die Überweisung des Postulats abzulehnen, weil das nicht Sache des Kantonsrates sein kann, dass wir nochmals über einen Bericht diskutieren müssen, wenn der Fall erledigt ist. Das ist wirklich nur Profilierungssucht dieser Personen.

Michèle Bättig (GLP, Zürich): Mit dem dringlichen Postulat fordern wir, eine oder mehrere Buslinien durch den Üetlibergtunnel zu planen und bis spätestens mit dem Fahrplanwechsel im Jahr 2009 umzusetzen. Diese Buslinie soll das Knonaueramt mit der Stadt Zürich verbinden, und zwar etwa gleich schnell, wie wenn man die Strecke mit dem Auto zurücklegen würde. Der Bus wäre dann eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Die bestehenden ÖV-Angebote sind es hingegen nicht. Bei den geplanten Postautobussen ist es auch nicht sicher gewährleistet.

Die Gründe für das dringliche Postulat sind also: Die Entwicklung des ÖV darf nicht hinter derjenigen des motorisierten Individualverkehrs herhinken. Die Stadt Zürich muss tatsächlich und jetzt vom Verkehr entlastet werden. Alle Personen, auch solche ohne Auto, müssen sofort vom Shortcut Üetlibergtunnel profitieren können, am besten mit dem Schnellbus.

Wir bitten Sie, das dringliche Postulat zu unterstützen.

Rolf Walther (FDP, Zürich): Ich habe kein Referat vorbereitet. Ich habe zugehört, was Robert Marty, Eva Torp und Hans Läubli gesagt haben. Wir haben nie gesagt, dass wir keine Buslinien wollten. Wir haben nicht gesagt, dass wir irgendetwas anderes wollen, als der Verkehrsverbund bereits beschlossen hat. Wenn aber etwas erledigt ist, dann ist es nicht notwendig, dass es weiter auf der Traktandenliste ist. Es wäre ein wirklich Grosses gewesen, wenn Sie das auch erkannt und auch die Zeitung gelesen und auch festgestellt hätten, dass es nicht mehr zu holen gibt. Alles ist in die Wege geleitet. Man muss das Par-

lament damit nicht weiter beschäftigen. Es ist peinlich, dass wir über dieses Geschäft überhaupt noch weiter reden.

Lehnen Sie das Postulat ab.

Lisette Müller (EVP, Knonau): Ein attraktives und leistungsfähiges Angebot im öffentlichen Verkehr für das Knonaueramt ist das Ziel. Es soll die Mobilitätsbedürfnisse möglichst gut befriedigen und eine taugliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten. Interessant ist das Angebot dann, wenn weder die Fahr- noch die Wartezeiten unverhältnismässig lang sind. Solche Kriterien soll die Buslinie durch den Üetlibergtunnel erfüllen, und zwar auf der Verbindung nach Zürich-Wollishofen und Zürich-Enge.

Die Regierung hat den Bedarf erkannt. Es scheint, dass diese Buslinie auf gutem Weg ist. Das ist erfreulich, vor allem dann, wenn diese nicht auf Kosten der S-Bahn-Verbindungen geht, sondern diese sinnvoll ergänzt. Die Regierung hat das Anliegen in verdankenswerter Weise rasch und konsequent aufgenommen. Wir danken ihr dafür und werden der Entgegennahme des dringlichen Postulats zustimmen.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Robert Marty hat es angetönt: Bereits mit dem Postulat [8/2007](#) vom Januar 2007 habe ich im Zusammenhang mit der Eröffnung der Zürcher Westumfahrung ein gesamtheitliches Verkehrskonzept für den öffentlichen Verkehr im Raum Zürich-West und Zürich-Süd verlangt. Auch der öffentliche Verkehr soll von den neuen Strassenführungen mit dem Üetlibergtunnel profitieren können. Am 30. Januar 2008 hat der Regierungsrat dem Kantonsrat den Bericht abgeliefert und zur Freude der Bevölkerung in Zürich-West und Zürich-Süd mitgeteilt, dass es eine direkte Postautolinie von Affoltern durch den Üetlibergtunnel nach Zürich-Enge mit einer Haltestelle beim Einkaufszentrum Sihl-City im Bereich der Saal-sporthalle geben wird. An dieser Stelle danke ich Regierungspräsidentin Rita Fuhrer für die Unterstützung ganz herzlich. Nun geht es noch um die Umsetzung des Projekts. Es muss gewährleistet sein, dass die Postautos dank der Busbevorzugung möglichst freie Fahrt haben und nicht im Stau stecken bleiben. Ebenfalls braucht es eine optimale Anbindung an das S-Bahn-, Tram- und Busnetz in der Stadt Zürich.

In diesem Sinn unterstützt die CVP selbstverständlich das Postulat, damit die Buslinie optimal umgesetzt wird.

Noch ein Wort zu Robert Marty: Indem er heute den Ablehnungsantrag gestellt hat, hat er etwa eine 20-minütige bis eine halbstündige Diskussion hier im Rat provoziert, die uns teurer zu stehen kommt als der Dreizeilenbericht nach einem Jahr durch dieses Postulat. Deshalb hat die Regierung das auch entgegengenommen.

Regierungspräsidentin Rita Fuhrer: Das ZVV-Konzept (*Zürcher Verkehrsverbund*) sieht vor, dass eine Buslinie von Affoltern am Albis über Hedingen, Bonstetten, Wettswil, den Üetlibergtunnel zum Einkaufszentrum Sihl-City und schliesslich zur Enge führt. Die öffentliche Auflage des ZVV-Fahrplans wird im März 2008 stattfinden. Der Verkehrsrat wird das Verbundangebot im Sommer 2008 definitiv festlegen. Dieser Ablauf hätte allerdings auch Gültigkeit, wenn das Postulat nicht überwiesen würde.

Der Regierungsrat ist aber bereit, es entgegenzunehmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 81 Stimmen bei 0 Enthaltungen, das dringliche Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

12. Liberalisierung des kantonalen Binnenmarktes (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 13. Juni 2007 zum Postulat KR-Nr. 159/2005 und gleich lautender Antrag der WAK vom 2. Oktober 2007, **4413**

Regula Götsch (SP, Kloten), Präsidentin der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Mit einem Postulat wollten Regine Sauter und Lukas Briner wissen, welche Berufszweige speziellen kantonalen Vorschriften unterstehen und Vorschläge für Massnahmen zum Abbau dieser Vorschriften erhalten. Die Regierung führt in ihrer Antwort als Erstes aus, dass offene Märkte eine wichtige Rahmenbedingung für den Wettbewerb darstellen. Am 1. Juli 2006 trat deshalb das revidierte eidgenössische Bundesgesetz über den Binnenmarkt in Kraft. Dieses

legt elementare Grundsätze für einen funktionierenden Binnenmarkt fest. Beschränkungen des freien Marktzugangs sind gemäss diesem Gesetz nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich und können angefochten werden. Es folgt in der Regierungsantwort eine detaillierte Aufzählung darüber, welcher Berufszweig wo geregelt ist. Ich erspare Ihnen das Herunterlesen dieser Aufzählung. Von den Ärztinnen bis zu den Feilträgern sind knapp 20 Berufe aufgeführt, wobei die Bewilligungspflicht für die Feilträger, das sind Trödelhändler, aufgehoben werden soll. Einschränkungen gibt es im Elektro- und Sanitärbereich, und zwar aus Sicherheitsgründen. Hier hält die Regierung Liberalisierungen zwar für möglich, aber nicht für ökonomisch. Die Regierung schliesst ihre Antwort mit der Bekräftigung liberaler Grundsätze, die bei der Festsetzung der Normen angewendet werden, welche einen fairen Wettbewerb ermöglichen.

Der Regierungsrat beantragt, das Postulat abzuschreiben. Die Kommission hat sich dieser Haltung ohne viel Federlesens angeschlossen und beantragt dem Rat einstimmig, das Postulat ebenfalls abzuschreiben.

Regine Sauter (FDP, Zürich): Wir begrüßen durchaus das Bekenntnis des Regierungsrates zum Wirtschaftsstandort Zürich und dafür, dass Rahmenbedingungen liberaler Art nötig sind für dessen Funktionieren. Wir können indessen die Analyse des Regierungsrates, die er vornimmt, nicht in allen Bereichen vollumfänglich teilen. Dass Bewilligungen dort Sinn machen, wo es um den Schutz der Bevölkerung geht, beispielsweise im Gesundheitsbereich, dem stimmen wir zu. Fragen kann man sich indessen, ob es immer kantonale Bewilligungen braucht oder ob nicht gesamtschweizerisch gültige Bewilligungen hier auch eine Möglichkeit wären. Hier ist aber der Bundesgesetzgeber gefordert.

Wir teilen indessen nicht die Beurteilung des Regierungsrates, dass die übrigen Bereiche, in denen nach wie vor Bewilligungen bestehen, überall Sinn machen. Ich kann Ihnen ein Beispiel nennen: Meine Freundin, die seit Jahren in den Kantonen Bern und Solothurn als selbstständige Ernährungsberaterin tätig ist, braucht nun eine Bewilligung, wenn sie in den Kanton Zürich zieht. Das leuchtet ihr zugegebenermassen nicht ein. Selbstverständlich wird sie diese Bewilligung erhalten. Dies ist aber mit Aufwand verbunden, allenfalls einem Gang zu einer Amtsstelle, bestenfalls Ausfüllen eines Formulars, und überall werden natürlich Gebühren geschuldet. Also auch hier bestehen

nach wie vor Hemmnisse, die so nicht unbedingt nötig wären. Warum traut man hier beispielsweise der Bevölkerung nicht einfach zu, dass sie schon selber die richtige Entscheidung treffen kann, wenn es um die Auswahl einer Ernährungsberaterin geht? Wir sind ohnehin der Ansicht, dass man dem Volk viel mehr zutrauen sollte in diesem Bereich. Die Informationsmöglichkeiten sind heute gross und breit. Es muss also nicht alles durch Bewilligungen geregelt sein.

Ein weiterer Bereich, der auch immer wieder zu Diskussionen Anlass gibt, ist beispielsweise der Beruf des Kaminfegers. Hier besteht kein Wettbewerb, und die Tarife sind reguliert. Weshalb sollen sich die Leute nicht aussuchen können, bei welchem Kaminfeger sie ihr Kamin reinigen lassen wollen. Das ist nur ein weiteres Beispiel dafür, wie stark der ganze Komplex rund um das Thema Gebäudeversicherungen reguliert ist in diesem Kanton, aber natürlich auch an anderen Orten.

Es gibt noch zu tun. Wir stimmen der Abschreibung zwar zu. Wir haben das so in der Fraktion beschlossen und stellen keinen anderen Antrag. Nichtsdestotrotz, um es in den Worten einer grossen Tageszeitung zu formulieren, bleiben wir dran.

Hedi Strahm (SP, Winterthur): Wir haben es gehört, neben dem Bundesgesetz über den Binnenmarkt bleibt dem Kanton kein grosser Gestaltungsspielraum mehr, weder für Regulierung noch für die Liberalisierung des Markts. Im Gesundheitsbereich gilt bereits heute grösstenteils Bundesrecht, oder es befindet sich in Vorbereitung. Das kantonale Recht ist in Zürich im Vergleich zu anderen Kantonen liberaler geregelt. Im Gesundheitsbereich ist die Anerkennung zudem gesamtschweizerisch gegeben. Wir haben auch gehört, dass es noch so Sonderstatute für beispielsweise die Trödelhändler gibt. Aber auch diese werden im Zusammenhang mit anderen Gesetzesrevisionen von der Regierung an die Hand genommen. Wir glauben ihr das. Im Baubereich wird in diversen Gemeinden unter dem Titel des Schutzes der Sicherheit noch immer eine Bewilligung für zum Beispiel die Installation von Strom, Gas und Wasser mittels einer Konzession verlangt. Auch selbstständige Kaminfegerinnen brauchen eine Bewilligung. Dies ist in diesem Fall auch sinnvoll. Gut ausgebildete und konzessionierte Fachleute können amtliche Nachkontrolle verhindern und erhöhen die Sicherheit der Installationen und Heizungen. Es ist aber gerade für diese Personengruppen und für diese Menschen wichtig, dass alle die Möglichkeit haben, vorbereitende Schulen zu besuchen, Prü-

fungen zu bestehen und auch Konzessionen zu erhalten. Der Kanton muss hier darum wirklich auch darauf achten, dass gerade die Schulungen und Prüfungen für alle finanziell erschwinglich sind und somit ein fairer Zugang für alle zu diesem Markt ermöglicht wird.

Wie die Kommission so stimmt auch die SP dem Abschreibungsantrag des Regierungsrates zu.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Der landes- und kantonsweite freie Markt ist im Wesentlichen gewährleistet. Die bestehenden Einschränkungen sind nach allgemeiner Auffassung akzeptiert und gerechtfertigt. Die offenen Märkte ändern indessen nichts daran, dass es für viele Berufe Diplome und Zulassungen braucht. Das ist unter anderem eine Folge des in den letzten Jahrzehnten markant gestiegenen Bildungsniveaus und der eng gewordenen Arbeitsmärkte.

Die EVP-Fraktion empfiehlt, das Postulat abzuschreiben.

Thomas Kappeler (CVP, Zürich): Die CVP geht mit der Schlussfolgerung des Regierungsrates im Bericht über die Liberalisierung des kantonalen Binnenmarkts einig, dass seit dem Erlass des Bundesgesetzes über den Binnenmarkt bei der Liberalisierung einzelner Berufszweige im Kanton Zürich kaum mehr ein grosser Entscheidungsspielraum besteht. Aber auch der Handlungsbedarf ist nicht besonders ausgeprägt. Allerdings darf es mit dieser Feststellung, wie auch im Bericht festgehalten wird, nicht sein Bewenden haben. Anstrengungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und damit auch zur Förderung des kantonalen und interkantonalen Binnenmarkts bleiben aktuell. Dazu gehört, dass die gesamte Gesetzgebung immer wieder durchforstet wird, nicht nur im Bereich der einzelnen Berufe, sondern, wie ich gleich aufzeigen werde, insbesondere auch im Bereich der Baugesetzgebung. So ist es unter dem Aspekt eines gut funktionierenden Binnenmarkts unbefriedigend, wenn beispielsweise die Gebäudehöhe in der Schweiz praktisch in jedem Kanton nach einem anderen System bestimmt wird. Das beschränkt auch die Tätigkeit von im Bau Tätigen, wenn überall wieder andere Normen gelten und sie damit faktisch eine Beschränkung ihrer Tätigkeit hinnehmen müssen. Hier muss unbedingt mehr harmonisiert werden, und die entsprechenden Bestrebungen zum Erlass eines Konkordats zur Harmonisierung der

Baubegriffe und Messweisen sollten daher auch im Kanton Zürich aktiv unterstützt werden. Es ist hier ein Konkordat in Vorbereitung. Das würde in Kraft treten, sobald sechs Kantone beigetreten sind. Bis heute ist erst der Kanton Graubünden beigetreten.

Doch zurück zum heute vorliegenden Bericht, bei dem es einzig um Vorschriften für einzelne Berufszweige geht. Die CVP nimmt den Bericht zur Kenntnis, stimmt ihm zu wie auch der Abschreibung des Postulats [159/2005](#).

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Ich mache es kurz. Wir sind ebenfalls für Abschreibung. Das Geschäft ist unbestritten.

Regierungspräsidentin Rita Fuhrer: Wenn das so schnell geht, komme ich gar nicht dazu, meine Voten zu schreiben. Es ist aber gut, wenn Parlamentarierinnen und Parlamentarier dranbleiben. Ich begrüsse das sehr, denn gerade das Beispiel der Ernährungsberaterin zeigt, dass es notwendig ist. Das Gesundheitsgesetz ist noch recht jung. Darin hat der Kantonsrat die Bewilligungspraxis und die Berufsanforderungen aller Berufe, die im weitesten Sinne mit dem Gesundheitswesen zu tun haben, geregelt und festgelegt und darin auch festgehalten, dass Ernährungsberaterinnen bestimmte Berufsausbildungen erfüllen müssen und damit unter eine Bewilligungspflicht fallen. Man hat das diskutiert. Ich bin persönlich auch der Meinung, dass man hier auch liberaler sein dürfte, ohne Gefahr zu laufen, dass die Bevölkerung nicht gesund beraten würde.

Die Ausgestaltung des Wirtschaftsrechts basiert in der Schweiz überwiegend auf Bundesrecht. Deshalb verbleibt dem Kanton und den Gemeinden sowieso nur wenig Gestaltungsspielraum für eine Liberalisierung des Markts. Im Rahmen dieses Entscheidungsspielraums des Kantons bestehen nur noch für wenige Wirtschaftszweige beziehungsweise für wenige Berufe besondere Bestimmungen. Kaminfeger ist so ein Beispiel. In anderen Bereichen besteht Freizügigkeit beziehungsweise die Berufsausübungsbewilligungen sind gesamtschweizerisch anerkannt, was auch richtig ist. Der landesweit offene Markt muss im Wesentlichen gewährleistet bleiben. Der Kanton Zürich war und ist stets bestrebt, die Bewilligungstatbestände auf ein Mindestmass zu beschränken. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Anstrengungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft konsequenterweise weitergeführt werden.

Ich bedanke mich für ein Abschreiben und ein als erledigt Bezeichnen des Postulats.

Ratspräsidentin Ursula Moor: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulats vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet. Das Postulat ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

13. Aufhebung oder Zusammenlegung von Verwaltungseinheiten (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 21. März 2007 zum Postulat KR-Nr. 372/2004 und gleich lautender Antrag der STGK vom 11. September 2007, [4387](#)

Katharina Kull (FDP, Zollikon), Präsidentin der Kommission für Staat und Gemeinden (STGK): Im Namen der Kommission für Staat und Gemeinden beantrage ich Ihnen, der Vorlage [4387](#) zuzustimmen und damit das Postulat von Gabriela Winkler und Katharina Weibel abzuschreiben.

Die Postulantinnen wünschten Vorschläge der Regierung über die Aufhebung oder Zusammenlegung von Verwaltungseinheiten in den nächsten drei Jahren mit nachhaltigen, jährlich wiederkehrenden Kosteneinsparungen. In seinem Bericht legt der Regierungsrat dar, dass er die Strukturüberprüfung der Verwaltung als Daueraufgabe versteht. Er erläutert konkret sämtliche erreichten Ziele aus dem Massnahmenplan Haushaltgleichgewicht 06 bezüglich Strukturbereinigung in der Zentralverwaltung. Es sind dies Schnittstellenbereinigungen, Beseitigung von Doppelspurigkeiten und Optimierung von Leistungserstellungsprozessen. Ebenso hat der Regierungsrat eine Reihe von Projekten in Angriff genommen, die sich im weiteren Sinn und über längere Zeit mit der Aufhebung und Zusammenlegung von Verwaltungseinheiten befassen.

Unsere Kommission hat den Bericht mit Interesse zur Kenntnis genommen und festgestellt, dass es durchaus noch weitere Bereiche gäbe, die im Sinne der Postulantinnen näher untersucht werden könnten. Nachdem das Postulat allgemein formuliert ist, verzichten wir aber

darauf, in einem Ergänzungsbericht spezifische Detailfragen zu stellen. Wir anerkennen zudem, dass die Organisationshoheit über die Kantonale Verwaltung in der Kompetenz des Regierungsrates liegt und die Verwaltung im Ganzen gesehen, die Aufgaben wahrnimmt, die nach Gesetzen und Verordnungen vorgeschrieben sind.

In diesem Sinn beantragen wir Ihnen, das Postulat abzuschreiben und deshalb der Vorlage [4387](#) zuzustimmen. Wir danken für Ihre Unterstützung.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Hätte es im Jahre 2005 das Instrument einer KEF-Erklärung schon gegeben, wäre dieses Postulat eine KEF-Erklärung gewesen. Die Regierung hält nämlich in ihrem Bericht sehr zu Recht fest, dass die Organisation ihre Aufgabe sei. Das soll sie auch bleiben. Wir wollten allerdings mit diesem Postulat anregen, ein altes Anliegen dieses Rates, nämlich die Aufgaben-, Leistungsüberprüfung und insbesondere die Form der Leistungserbringung durch die Kantonale Verwaltung doch mit einer besonderen Sorgfalt zu überprüfen, um herauszufinden, ob man in allen Teilen wirklich effizient arbeitet im Sinne einer entsprechenden Verwendung der Gelder, der Zeit und der Arbeitnehmenden.

Die Regierung ist dem Postulat mit einigen, ich würde durchaus sagen, beispielgebenden Aktionen gefolgt, sei das die Zusammenlegung etwa im Bereich der Liegenschaftenverwaltung zwischen den beiden Direktionen Baudirektion und Finanzdirektion, sei es die Bereinigung von Schnittstellen zwischen der Volkswirtschafts- und der Sicherheitsdirektion oder im Bereich des Amtes für Landschaft und Natur zusammen mit AWEL und dem Amt für Raumordnung und Vermessung.

Wir stellen fest, dass die Regierung hier in die richtige Richtung arbeitet, teilen aber mit der Regierung das Bedauern, dass es offensichtlich nicht unbedingt möglich ist, finanzielle Einsparungen durch entsprechende organisatorische Vorkehrungen auch tatsächlich in substantiellem Ausmass zu erreichen. Wir nehmen indessen mit grosser Freude zur Kenntnis, dass sich die Regierung hier verpflichtet, dieser Aufgabenüberprüfung und Schnittstellenüberwachung eine dauernde Aufmerksamkeit zu schenken. Wir werden uns gerne erlauben, sie in gewohnt sanfter Art darauf hinzuweisen, wenn es nötig werden würde, was wir allerdings nicht hoffen.

Wir stimmen der Abschreibung des Postulats zu.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Die Postulantinnen greifen ein sinnvolles Anliegen auf. Doppelspurigkeiten durch Zusammenlegung von Verwaltungseinheiten zu vermeiden, ist sicher zweckmässig. Der Regierungsrat hat das Anliegen aufgenommen. Er hat eine Reihe von Schnittstellen geprüft und, wo sinnvoll, bereinigt. In diesem Sinn war die Postulatsantwort genügend und befriedigt uns. Ein weiterer Druck erübrigt sich hier. Was passiert, wenn Organisationsänderungen mit zu viel politischem Druck durchgedrückt werden, wurde uns in letzter Zeit mit dem Trauerspiel um das Tiefbauamt leider eindrücklich vorgeführt.

Inge Stutz (SVP, Marthalen): Die SVP wird der Abschreibung zustimmen.

Ich erwähne nur noch einen Punkt. Mit der Abschreibung des Postulats ist der Auftrag, die Aufhebung oder Zusammenlegung von Verwaltungseinheiten zu überprüfen, nicht abgeschlossen. Die Anpassung der Verwaltungsstrukturen an sich verändernde Verhältnisse muss ein ständig wahrzunehmender Auftrag der Regierung sein. Dies wird auch von der Regierung so bestätigt. Im Zuge der finanziellen Reformen – ich denke da an REFA – in Bund und Kanton ist es sowieso unerlässlich, die Aufgabengebiete zu überprüfen. Betreffend Schnittstellen Kanton/Gemeinden wäre bei dieser Gelegenheit ebenfalls zu überlegen, ob einige Aufgaben, welche bisher vom Kanton erledigt wurden, von den Gemeinden genau so effizient erarbeitet werden könnten. Es ist nämlich nicht so, dass vor allem bei kleineren Gemeinden ineffiziente Strukturen bestehen. Systematisch besteht das gleiche Problem heute auch bei den grösseren Gemeinden beziehungsweise auch beim Kanton. Zielsetzung solcher Strukturbereinigungen ist zum einen, die Verantwortung im organisatorischen und im finanziellen Bereich zu übernehmen. Kurz gesagt: Wer zahlt, befiehlt. Zum zweiten sollen die Aufgaben ohne Doppelspurigkeiten und unnötig geteilten Zuständigkeiten kostengünstig und effizient erfüllt werden.

In diesem Sinn schreiben wir das Postulat als erledigt ab.

Jorge Serra (SP, Winterthur): Ein Stück weit ist das Postulat eine Quadratur des Zirkels. Wir haben, das ist noch nicht so lange her, mit dem OG RR (*Organisationsgesetz Regierungsrat*) die Kompetenz, die Verwaltung zu organisieren, der Regierung abgetreten. Wenn man gleichzeitig ein Postulat einreicht, das relativ populistisch mit grösse-

ren Beträgen um sich wirft, 50 bis 100 Millionen Franken könnten ohne weiteres eingespart werden, indem man Verwaltungseinheiten zusammenlegt oder verschiebt, dann stimmt das nicht ganz. Wenn schon denn schon müsste man die Kompetenz dem Regierungsrat wieder wegnehmen. Dann würden wir letztlich darüber entscheiden. Dann hätten wir auch unsere Spielwiese dafür. Aber die Sache ist bei der Regierung und das gemäss unserem Willen.

Wenn schon denn schon müssten die Postulantinnen und Postulanten dann auch konkrete Aufgaben benennen, auf welche der Kanton verzichten kann. Das tun sie aber nicht. Im Übrigen, das scheint mir der wichtigste Punkt, haben wir in den letzten Jahren zur Genüge verschiedenste Sparmassnahmen, Sparprogramme und Aufgabenüberprüfungen gehabt. Wir haben auch Ämterverschiebungen gehabt.

Das Postulat ist so was von unnötig, dass wir es getrost abschreiben können.

Ratspräsidentin Ursula Moor: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulats vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Das Postulat ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

14. Realisation des Radwegnetzes im Kanton Zürich

Motion Marcel Burllet (SP, Regensdorf) vom 10. April 2006

KR-Nr. [110/2006](#), RRB-Nr. 1081/19. Juli 2006 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird verpflichtet, eine Gesetzesvorlage zur Änderung des Strassengesetzes § 28.2 vorzulegen, die neu jährlich mindestens 20 Mio. Franken (Indexstand Dezember 1986 wie bisher) zur Verwirklichung des Radwegnetzes einstellt.

Begründung:

Das vorhandene Radwegnetz im Kanton Zürich deckt das Bedürfnis der Bevölkerung bei weitem nicht ab.

Velo- und Fussverkehr als umweltfreundlichste und siedlungsverträglichste Arten der Fortbewegung sind auf regionaler und lokaler Ebene besondere Priorität einzuräumen. Velo- und Fussverkehr sind sowohl

betreffend ihrer Zubringerfunktion zum öffentlichen Verkehr wie auch als eigenständige Fortbewegungsmittel für kurze und mittlere Distanzen zu fördern.

Gut ausgebaute Netze für Velo- und Fussverkehr verbessern die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.

Das Verhältnis für die Ausgaben für den Ausbau des Velo- und Fusswegnetzes im Kanton Zürich gegenüber den Investitionen für den MIV und den ÖV muss verbessert werden.

Den Absichten des Agglomerationsprogrammes des Bundes ist Rechnung zu tragen, und die kantonalen Investitionen sind zu erhöhen.

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

Gut ausgebaute Radwege liegen im Gesamtinteresse des Kantons; sie verbessern die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer und leisten einen aktiven Beitrag zur gewünschten Verlagerung weg vom motorisierten Verkehr. Der Ausbau des Radwegnetzes erfolgt auf der Grundlage der regionalen Richtpläne (vgl. § 28 Abs. 2 des Strassengesetzes vom 27. September 1981, StrG, LS 722.1).

Das in der bereinigten Radwegstrategie vom November 2005 vorgesehene Radwegnetz des Kantons Zürich mit einer Gesamtlänge von rund 1700 Kilometern ist aus kantonalen und regionaler Sicht flächendeckend. Es genügt den nationalen, den kantonalen und auch den kommunalen Anforderungen an ein Radwegnetz im Hinblick auf Tourismus, Naherholung und Alltags-/Pendlerbedürfnisse. Die Strategie wurde unter Einbezug der regionalen Planungsgruppen (die auch die Anliegen der Gemeinden einbrachten) und der Interessenverbände erarbeitet. Eine weitere Verfeinerung der Radwegnetze auf kommunaler Ebene ist Sache der Gemeinden. Der Regierungsrat hat der bereinigten Radwegstrategie mit Beschluss vom 19. Juli 2006 (RRB Nr. 1080/2006) zugestimmt. Die durch die Bereinigung entstandenen Änderungen fliessen in die regionalen Richtpläne ein und sind bei deren nächsten Revision zu berücksichtigen.

Nach § 28 Abs. 2 StrG sind bis zur Verwirklichung des Radwegnetzes jährlich mindestens 10 Mio. Franken zuzüglich Teuerung seit Dezember 1986, somit rund 13 Mio. Franken, für den Ausbau des Radwegnetzes aufzuwenden. Diese Mittel werden auch so im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan eingestellt. Nach der bereinigten Radwegstrategie und der im gesetzlich vorgesehenen Umfang zur Verfü-

gung stehenden Mittel dauert die Vollendung des regionalen Radwegnetzes rund 25 bis 30 Jahre. Die Prioritätenordnung der Radwegstrategie gewährleistet zudem, dass die nach verschiedenen Kriterien wie Verkehrssicherheit, wichtige Zubringerfunktion und dergleichen vorrangig zu erstellenden Radwege (darunter fallen auch Radwege im Agglomerationsbereich) innert verhältnismässig kurzer Zeit ausgeführt werden können. Die derzeitigen jährlichen Ausgaben von 13 Mio. Franken für die Radwege schliessen die Städte Zürich und Winterthur nicht ein. Deren Aufwendungen für das Radwegnetz werden über die Baupauschale abgegolten und nicht separat ausgewiesen. Da die geltende gesetzliche Regelung einen jährlichen Mindestbetrag vorsieht, besteht auch eine Flexibilität gegen oben. Im Interesse der Bevorzugung des Veloverkehrs kann das jährliche Radwegbudget erhöht werden, um so einen noch rascheren Netzausbau zu erreichen. Die Budgetierung kann jederzeit flexibel nach der jeweiligen finanziellen Lage des Strassenfonds festgelegt werden, wobei darauf zu achten ist, dass das mehrjährige Mittel nicht unter den mindestens einzusetzenden Betrag fällt. Die jährliche Finanzierungshöhe des Radwegnetzausbaus ist auch im Rahmen der Überarbeitung der langfristigen Verkehrsfinanzierung zu überprüfen. Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass viele Radwege nicht losgelöst vom übrigen Strassennetz erstellt werden können, sondern oftmals einen technischen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Bau, der Erneuerung und dem Unterhalt der übrigen Staatsstrassen aufweisen. Das heisst, es findet vielfach ein kombinierter Bau statt. Die bisherige Grössenordnung der eingesetzten Mittel für den Radwegbau erlaubte einen ausgewogenen und effizienten Einsatz der insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel. Eine Aufstockung mit einer Verdoppelung der jährlich für das Radwegnetz einzusetzenden finanziellen Mittel kann zu einem Ungleichgewicht zum übrigen Strassenbau (einschliesslich Fussgängeranlagen) führen und ist als gesetzliche Vorgabe von der Sache her auch nicht nötig. Die Aufstockung auf dem Weg einer Gesetzesänderung ist deshalb im heutigen Zeitpunkt nicht zweckmässig.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. [110/2006](#) nicht zu überweisen.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Der Rat hat zu entscheiden, das ist gut so. Das vorhandene Radwegnetz im Kanton Zürich deckt eigentlich das Bedürfnis der Bevölkerung nicht ab. Das haben Sie in den mannigfachen Begründungen lesen können. Wir stehen da ein biss-

chen auf Kriegsfuss mit dem Regierungsrat. Dem Velo- und dem Fussverkehr als umweltfreundlichste und siedlungsverträglichste Fortbewegungsarten sind auf regionaler und lokaler Ebene besondere Priorität einzuräumen. Weiter haben wir gesagt, Velo- und Fussverkehr sind als zutreffende Zubringerdienste zum öffentlichen Verkehr wie auch als eigenständige Verkehrsmittel für kurze und mittlere Distanzen zu fördern. Gut ausgebaute Netze für die Velofahrerinnen und Velofahrer und auch für den Fussverkehr verbessern die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Das Verhältnis für die Ausgaben für den Ausbau der Velo- und Fusswegnetze im Kanton Zürich gegenüber den Investitionen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs muss unbedingt verbessert werden. Den Absichten des Agglomerationsprogramms des Bundes ist Rechnung zu tragen. Die kantonalen Investitionen sind zu erhöhen.

Fazit – und vor allem zu Regierungspräsidentin Rita Fuhrer: Wir wollen nicht warten, bis Ihre Nach-nach-nach-Nachfolgerin in 30 Jahren dann ein rotes Band zerschneidet, weil der letzte Kilometer des Radwegnetzes im Kanton Zürich endlich eingeweiht wird. Ich bin dann 85 Jahre alt und stosse mein Velo – wenn überhaupt.

Der Regierungsrat führt hier richtig aus, dass die geltende gesetzliche Regelung einen jährlichen Mindestbetrag vorsehe. Da bestehe auch eine Flexibilität nach oben. Haben Sie das gelesen? Im Interesse der Bevorzugung des Veloverkehrs könne das jährliche Radwegbudget erhöht werden, um so noch einen rascheren Netzausbau zu erreichen. Warum wurde das dann nicht gemacht? Ich war noch ein relativ junger Kantonsrat, nicht an Altersjahren, sondern an Amtsjahren, da habe ich in der KEVU festgestellt, dass genau das Gegenteil der Fall ist. Erinnern Sie sich, wir haben jeweils in der Budgetdebatte und auch bei der Rechnung in den Jahren 2003 und 2004 markant moniert, damals noch bei der damaligen Baudirektorin Dorothee Fierz, dass der Betrag von 10 Millionen Franken nicht eingestellt sei. Heute sind es 13 Millionen Franken, indexiert. Mein Gedächtnis hat noch nicht nachgelassen. Ich erinnere mich noch an die unmögliche Begründung, es habe eben zu wenig ausführungsfähige Projekte. Dabei gab es doch eine Volksinitiative, die sagte, 10 Millionen Franken jährlich müssen indexiert eingestellt werden. Dem hat man zu wenig nachgelebt.

Summa summarum heisst die Motion [110/2006](#) eigentlich nicht, mehr Geld zu bewilligen, sondern schneller zu finanzieren und lediglich den Investitionszeitraum zu halbieren. Gute Gründe für eine schnellere Realisierung des Radwegnetzes gibt es viele. Gründe, die dagegen

sprechen, objektiv betrachtet wenige, wahrscheinlich überhaupt keine. Das Fahrrad ist und wird immer ein wichtigeres Verkehrsmittel. Es ist schnell. Es braucht wenig Platz. Es ist günstig in der Anschaffung und im Unterhalt. Es ist gut für unsere Gesundheit, umweltschonend. Ich könnte noch ganz viel aufzählen. Ich lasse die Liste jetzt so stehen.

Darum fordert die Motion, dass für die Realisierung des Radwegnetzes in unserem Kanton die Investitionen verdoppelt werden, also 20 Millionen Franken indexiert. Der Anteil des Veloverkehrs an den Wegetappen beträgt aktuell über den Kanton Zürich gerechnet nur 5 Prozent. Das ist viel zu wenig! Da gibt es noch viel Entwicklungspotenzial. Im Flughafengesetz steht: «Der Staat fördert den Flughafen Zürich.» Was steht im Gesetz über die Förderung des Veloverkehrs? Es ist nicht mal ein Amt vorhanden, keine kantonale Institution, die für die Belange der Velofahrenden einsteht. Der ÖV und der motorisierte Individualverkehr haben es da besser. Es stimmt eben doch, wir haben es heute Morgen schon gesehen: viele schöne Worte, aber wenige Taten. Wenigstens konnten wir letztes Jahr ein spezielles Kapitel Veloverkehr in den Verkehrsrichtplan einfügen.

Siedlungskerne müssen aufgewertet werden, das habe ich schon gesagt. Erreichbarkeit und Attraktivität für Fuss- und Veloverkehr müssen gewährleistet sein. Alle werden von dieser Förderung profitieren. Wenn im Kanton Zürich mehr Fahrräder anstatt Autos unterwegs sind, dann wird nicht nur in den Städten die Luft besser, es wird auch weniger Lärm geben und die Gesundheit von Jung und Alt wird strotzender. Soviel ich informiert bin, da müsste mich Regierungspräsidentin Rita Fuhrer korrigieren, gibt es im Agglomerationsprogramm praktisch keine Umsetzung. Der Veloverkehr besitzt dort nur gerade Priorität C.

Das alles klingt, wie sie wissen, ein bisschen wie ein Werbespot. Ich bin wahrscheinlich kein Velofanatiker. Ich bin jetzt auch in einem Alter, da man nicht mehr so viel Velo fährt. Ich habe mein Elektromobil Twike. Wenn ich zu faul zum Velo fahren bin, nehme ich das. Aber trotzdem haben wir bei uns im Furttal geradezu paradiesische Zustände. Kommen Sie mal zu uns. Bei uns ist das Velonetz gut ausgebaut. Ich weiss aber von anderen Regionen, dass es dort immer noch viel zu wenig durchgängige Velonetze gibt. Täglich kommt es auf unseren Strassen zu heiklen Situationen. Sie wissen das. Der Velo- und der Autoverkehr kommen sich ins Gehege mit schrecklichen Folgen für die Velofahrenden, weil es wenige oder gar keine Radwege oder Radstreifen gibt, die klar von der Fahrbahn getrennt sind.

Ich bin noch Oberstufenlehrer. Ich staune immer wieder und weiss nicht, wie ich mich verhalten soll, wenn die Eltern ihren Kindern sagen: Fahr doch auf dem Trottoir, da bist du sicher. Das ist ja verboten. Auf eine Art verstehe ich das aber. Aus Angst schärfen manche Eltern ihren Kindern das ein.

Fazit: Unsere Forderung ist nicht mehr als berechtigt. Die Haltung der Regierung ist enttäuschend. Sie lehnt ab. Ich ersuche Sie um Unterstützung. Stimmen Sie zu.

Peter Weber (Grüne, Wald): Ich bin in einem Alter, wie Marcel Burlet gesagt hat, wo man Velo fährt, das aus sportlichen Gründen.

Die erste der elf goldenen Regeln der Pro-Velo Kanton Zürich lautet nämlich, so vorausschauend wie möglich zu fahren. Damit werden viele Konflikte vermieden. Weil wir hier im Parlament nicht fahren, ersetze ich das Wort mit «planen». Siehe da, es gibt ebenso Sinn. Für ein gut ausgebautes Netz für den Velo- und Fussverkehr ist nämlich eine vorausschauende Planung wichtig. Damit ist auch eine vorausschauende Finanzplanung selbstredend gemeint. Für diese nicht sehr einfache Aufgabe braucht es in der Tat mehr Geld. Daran kann niemand zweifeln. Vergleichen wir nämlich die neusten Kennzahlen des Kantonalen Tiefbauamtes, so hat es angeblich 1385 Kilometer Staatsstrassen gegenüber einem ausgedehnteren 1600 Kilometer umfassenden Radwegnetz. Mit dieser Gegenüberstellung können wir abschätzen, wie komplex die Aufgaben sind. Der Bau, die Erneuerung und der Unterhalt beider Netze finden in der Regel zur Hälfte in einem kombinierten Verfahren statt. Dieser komplexe Vorgang kann im ganzen Kantonsgebiet beobachtet werden, denn 800 Kilometer der Radwege befinden sich auf Staatsstrassen und 800 Kilometer längs Gemeindestrassen. Wegen des Verursacherprinzips, wir fordern ja sichere Velowege, wird, das müssen wir in Anwendung des Paragraphen 28 des Strassengesetzes zur Kenntnis nehmen, im Normalfall die Hälfte aus der Kasse der Radfahrerwege berappt, was weithin nicht reicht. Umso vorausschauender muss es sein, dass nebst einer langfristigen Verkehrsfinanzierung die jährlichen Mittel für die Verwirklichung des Radwegnetzes auf mindestens 20 Millionen Franken indexiert festgesetzt werden. Dann besteht Hoffnung, dass unser Radwegnetz in den kommenden 12 Jahren vervollständigt werden kann.

Wir Grünen finden diese Verpflichtung auf dem Weg der Strassengesetzänderung zweckmässig und nötig. Deshalb unterstützen wir geschlossen und mit Überzeugung die Motion.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Als Postulat unterstützen wir den Vorstoss, als Motion lehnen wir ihn als zu starr ab.

Beim tripularen Modalsplit läge im Veloverkehr wohl das grösste Potenzial. Je nach Gebiet sind nämlich 20 bis 60 Prozent der Autofahrten kürzer als 3 Kilometer, also ein grosses Umsteigepotenzial. Vom Bund sind bald neue, zusätzliche Gelder zu erwarten, so unter anderem LSVA-Gelder (*Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*), die direkt in den Strassenfonds fliessen, ebenso Gelder an Aggloprojekte im Rahmen von Aggloprogrammen.

Erfahrungen in jedem Ballungsgebiet zeigen es. Der Veloverkehr ist immer grösseren Gefahren ausgesetzt. Es braucht also mehr Velowege, vor allem sichere Velowege. Aber das genügt nicht. Gefährlich ist Velofahren vor allem auf Strassen mit Mischverkehr, bei Kreuzungen, Strasseneinmündungen und bei Links-Abbiegern. Es gäbe günstige Massnahmen zum Beispiel «Velosäcke» vor Lichtsignalanlagen. Es gibt unterschiedliche bauliche Massnahmen, die mehr kosten. Auf Strassen mit Mischverkehr wäre eine der ersten Massnahmen Temporeduktion, also vor allem «Tempo 30». Die wären oft wirkungsvoller als Velowege, aber das schliesst dann auf weiteren Strecken Velowege nicht aus.

Als Postulat signalisieren wir, dass die zu erwartenden Gelder des Bundes vermehrt für den Langsamverkehr genutzt werden sollten. Eine fixe Zahl im Gesetz könnte aber kontraproduktiv sein. Agglogelder sollten nicht über den Durchlauferhitzer Strassenfonds laufen, sondern direkt dem Langsamverkehr zugute kommen. Dann könnten 20 Millionen Franken jährlich bald überschritten werden. Aus diesem Grund ist eine fixe Zahl im Gesetz nicht unbedingt sinnvoll. Deshalb lehnen wir die Motion als Motion ab, aber hoffen, dass sie in ein Postulat umgewandelt wird.

Peter Roesler (FDP, Greifensee): Erlauben Sie mir vorerst nochmals, die Zahlen deutlich in den Raum zu stellen. Während heute im Gesetz mindestens 10 Millionen Franken gefordert werden, die teuerungsbereinigt im Voranschlag einzustellen sind, was zirka 13 Millionen Franken ausmacht, sollen neu mindestens 20 Millionen Franken eingestellt werden, was teuerungsbereinigt zirka 26 Millionen Franken ausmacht. Diese Summe ist so schon recht stolz. Gehen wir davon aus, dass die lokalen Radwege Sache der Gemeinden sind. Damit sind übrigens 90 Prozent aller bereits erwähnten Radwege abgedeckt und somit nur noch die regionalen Radwege zu bezahlen. Die aber, damit

sie wirklich zweckmässig und sicher werden, in den meisten Fällen nicht so einfach in die Landschaft gebaut werden können, sondern als Teil eines Verkehrssystems nur dann Sinn machen, wenn auch die Strassen und allenfalls grössere Ein- und Ausfahrten beispielsweise bei Parkplätzen baulich angepasst werden. Eine Anpassung des Bauprogramms an die finanzielle Lage des Strassenfonds ist also zweckmässig.

Wir sind deshalb gegen eine Verdoppelung des Betrags in Paragraf 28 Absatz 2, obwohl beim Wort «mindestens» 20 Millionen Franken natürlich auch drinliegen. Die FDP-Fraktion folgt dem Antrag des Regierungsrates und wird die Motion nicht überweisen. Ich bitte Sie, das Gleiche zu tun.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Bis zur Verwirklichung des Radwegnetzes stellte der Kantonsrat bisher jährlich mindestens 10 Millionen Franken in den Voranschlag ein. In den letzten Jahren wurde dieser Auftrag aber nur teilweise ausgeführt und weniger als die 10 Millionen Franken ausgeschöpft. Immer wieder wurde eine Kompensation der Vorjahre versprochen. Beispielsweise das Tiefbauamt versprach, 13 Millionen Franken im Jahr 2005 zu investieren. Wirklich eingesetzt wurden aber wieder nur 8,1 Millionen Franken. Hier muss hinterfragt werden, ob die Regierung den gesetzlichen Auftrag des Volks ernst nimmt. Wenn wir in diesem Schneckentempo weiterfahren, werden wir die geplanten Radwegbauten in einigen Jahrzehnten noch nicht ausgeführt haben. Es ist nicht befriedigend und auch nicht einfach hinzunehmen, dass in den letzten Jahren der Anteil der Personen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs waren nicht zu-, sondern sogar noch leicht abgenommen hat. Bedenkt man, dass wir in Zukunft auf jeden Fussgänger oder Velofahrer, der mindestens auch nur teilweise den motorisierten Individualverkehr oder auch zunehmend den öffentlichen Verkehr entlastet, angewiesen sind, muss dem Fuss- und Veloverkehr mehr Gewicht beigemessen werden. Nicht vergessen darf man bei einem immer bewegungsärmeren und dicker werdenden Volk, wie wir es sind, den wichtigen Aspekt der Gesundheitsförderung durch das Zu-Fuss-Gehen und das Velofahren. Zwar ist zu befürchten, dass eine Verdoppelung der jährlichen Investitionen auf 20 Millionen Franken in den ersten Jahren mangels ausführungsfähiger Projekte illusorisch ist, indessen muss dem grossen Nachholbe-

darf möglichst bald mit erhöhten Investitionen begegnet werden. Damit in Zukunft mehr ausführungsfähige Projekte bereit sind, muss die Projektierung früher und in grösserer Zahl in Angriff genommen werden.

Die EVP wird die Motion überweisen.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Im Moment bin ich eher ein Home-Velofahrer anstatt ein Velofahrer. Trotzdem bin ich kein Anti-Velofahrer. Aus diesem Grund lehnt die SVP trotzdem die Überweisung der Motion ab.

Die Motionäre verlangen eine Gesetzesänderung und damit die Verdoppelung des jährlichen Beitrags auf neu 20 Millionen Franken aus dem Strassenfonds für die beschleunigte Realisierung des Radwegnetzes im Kanton Zürich. Die SVP vertritt die Meinung, dass es nicht angeht, aus dem Strassenfonds weitere 10 Millionen Franken für den Fuss- und Veloverkehr abzuzweigen, wenn andererseits beim Strassenunterhalt an allen Ecken und Enden Einsparungen gemacht werden müssen, die weitherum auch sichtbar sind, vor allem im Bereich der Strassenreinigung. Interessant im Bericht des Regierungsrates ist auch die Aussage, dass den Städten Zürich und Winterthur innerhalb ihrer Baupauschalen, die sie vom Kanton erhalten, Mittel zum Ausbau des Radwegnetzes zur Verfügung stehen, die nicht Bestandteil des jährlich einzusetzenden Betrags von 10 respektive indexierten 13 Millionen Franken sind. In der Rechnung 2006 wurden unter diesem Titel 11,4 Millionen Franken ausgegeben. In der überarbeiteten Radwegstrategie der Regierung vom Juli 2006 wird vor allem auf die Schliessung von Radweglücken und auf die Verbesserung von gefährlichen Streckenabschnitten, insbesondere auf Schulwegen ein Schwergewicht gelegt. Der Strategie trägt auch Paragraph 28 des Strassengesetzes Rechnung betreffend Mindestvoranschlagsbetrag für den Ausbau des Radwegnetzes. Der Bericht der Regierung bestätigt auch die Aussagen, die wir bei unseren Amtsbesuchen im Tiefbauamt immer wieder erhalten – da ist auch eine Vertreterin von deiner Partei dabei, Marcel Burlet –, dass die Ausbauten des Radwegnetzes nicht isoliert, sondern im Zusammenhang mit dem Bau und der Erneuerung der übrigen Staatsstrassen betrachtet werden müssen und dass im Weiteren die aufwändigeren Strassenabschnitte bezüglich Rekurse und Einsprachen noch nicht gebaut sind. Das Problem liegt nicht auf der Seite des Geldes, sondern bei der rechtlichen und baulichen Abwicklung der Projekte. Der KEF bekräftigt unter den Entwicklungsschwerpunkten die Vervollständi-

gung des Velowegnetzes bis zum Jahr 2020 und dies unter den gegebenen finanziellen Mitteln. Marcel Burlet und Gerhard Fischer, Sie müssten vielleicht im KEF einmal nachlesen. Es geht nicht noch Dutzende von Jahren. Ich hoffe, dass unsere Regierungspräsidentin bis zum Jahr 2020 nicht fünf Nachfolgerinnen hat, sondern dass sie es noch erleben wird.

Wir anerkennen die Bedeutung des Veloverkehrs auf kurzen Distanzen, in dicht besiedelten Räumen und als Freizeitverkehr. Der Veloverkehr ist Bestandteil einer Gesamtverkehrskonzeption und darf unserer Meinung nach nicht überbewertet werden. Hier muss ganz klar zwischen dem Wünschbaren und Machbaren unterschieden werden.

Namens der SVP-Fraktion wollen wir die Motion nicht überweisen. Tun Sie Gleiches, dann tun Sie das Richtige.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Jeder Haushalt hat mehrere Velos, und fast alle machen gerade im Frühling oder bei diesem schönen Wetter gerne eine Velotour. Viele davon laden dann die Velos aufs Autodach, um dem Autoverkehr zu entfliehen. Das ist absurd, aber es ist Realität. Dass die Velos auf dem Autodach ausgefahren werden, liegt nicht nur an der Bequemlichkeit, sondern auch am Mangel an guten Verbindungen. Deshalb ist es sinnvoll, diese auszubauen, denn der beste Verkehr ist der Langsamverkehr, vor allem in der Freizeit. Auch innerorts, wo gerade entlang von Kantonsstrassen die Verhältnisse oft prekär sind und sich nur geübteste Zweiradakrobaten trauen, sind wir auf attraktive Rad- und Fussverbindungen angewiesen. Viel zu viele Autofahrten werden über kürzeste Distanzen gemacht. Das Velo oder sogar das Zu-Fuss-Gehen wären nicht langsamer. Aber ohne Blech um sich herum fühlt man sich nicht wohl, ausgesetzt, zu wenig geschützt. Attraktive Verbindungen für Fussgänger und Velofahrer sind eine wichtige Bedingung dafür, dass sich die Menschen vermehrt so bewegen, wie es sinnvoll wäre. Es gibt vor allem im Ausland richtige Velostädte. Wir müssen alles daran setzen, dass Velofahren sicher und sexy wird. Radfahrerbevorzugung heisst das Schlagwort der Zukunft. Jede Velofahrt entlastet die Strasse, entlastet den ÖV. Billiger geht es nicht.

Das Radwegnetz genüge den Anforderungen, sagt der Regierungsrat in seiner Stellungnahme. Das bezweifeln wir. Hätten wir ähnlich gute Verbindungen wie zum Beispiel in München, dann würde es schon lange nicht mehr genügen. Dort ist das Netz selbst bei heikelsten

Kreuzungen im Stadtzentrum so gut, dass die breiten Radwege fast schon verstopft sind. Bei uns ist das nicht so. Das liegt letztlich auch an der Qualität des Netzes.

Zudem wäre auch wichtig zu fragen, wo es welche Art von Velowegen braucht. Es muss nicht immer ein Weg sein, der so breit ist, dass auch ein Traktor darauf fahren kann. Wichtiger wären vielleicht felgenschonende Auffahrten – ich habe oft das Gefühl, dass die Planer und Bauer die Wege nie benutzen –, und dass nicht ausgerechnet bei den heiklen Stellen der Radweg aufhört, immer wieder die Strasse quert, die Autos wie in Uster direkt auf dem Veloweg bei der Autobahnausfahrt stehen, weil sie nur an sich selber denken. Für mich als Rennvelofahrer sind alle diese Punkte kaum ein Problem, für mich als Familienvater mit Kinderanhänger hingegen schon. Bei der Planung muss man die Bedürfnisse der Velofahrer verstärkt gewichten. Genussfahrer haben das Bedürfnis nach einer ruhigen Route, nicht unbedingt der direktesten. Es ist tatsächlich so, nicht jeder Veloweg ist ein sinnvoller Veloweg. Zum Beispiel frage ich mich in Uster, was es bringt, wenn der Velostreifen direkt zur Autobahneinfahrt Uster-Nord geht. Es gibt Radwege, die die Strasse optisch sehr stark verbreitern. Vor allem auf die Strassenverbreiterungen mit Radstreifen, mit Leitlinie eingezeichnet, das sieht dann im kurvenreichen Gelände aus wie eine Rennstrecke, kann ich sehr gern verzichten. Diese bieten nämlich keine Sicherheit, laden aber zum Rasen ein. Viel angenehmer sind Radwege, welche Flurwege benutzen wie im Furttal zum Beispiel – ich kenne das – oder Turbenthal-Bichelsee. Dort ist die Sache auf Zürcher Seite ideal gelöst. Im Thurgau ist es eine Katastrophe, wo Sie gegen den Verkehr nur abgesteckt mit zwei Pfosten, direkt auf den Verkehr zufahren. Ebenfalls wünschenswert wären zum Beispiel Hecken zwischen Strasse und Radweg als Sicht-, Lärm- und Unfallschutz. Auch Alleen könnte man zwischen Radweg und Strasse pflanzen. Das wären vielleicht Luxuslösungen, aber nachhaltige Luxuslösungen und im Vergleich zu zusätzlichen Strassenkilometern immer noch sehr günstig. Es ist uns schleierhaft, wie eine Verdoppelung des Rahmenkredits auf 20 Millionen Franken zu einem Ungleichgewicht zum übrigen Strassennetz führen soll und wenn, dann nehmen wir das halt hin. Es ist notwendig, dass der Rahmenkredit für Radwege erhöht wird, und es reicht nicht, nur die Bedeutung des Veloverkehrs anzuerkennen.

Wir werden der Motion mit Überzeugung zustimmen. Sollte es nur als Postulat gehen, haben Sie auch dafür unser Plazet.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf), spricht zum zweiten Mal: Ich danke der grünliberalen Partei für ihr engagiertes Votum. Sie sind wirklich lindengrün und nicht flaschengrün.

Jetzt bin ich zur Überzeugung gekommen und muss mich entscheiden. Ein Postulat würde überwiesen, da gäbe es eine Mehrheit. Eine Motion bleibt stecken, wenn die CVP nur dem Postulat zustimmt.

Was ich die Volkswirtschaftsdirektorin noch fragen möchte: So, wie ich und auch die RZU die Unterlagen über die Velowegnetze haben: Geht es wirklich noch 25 Jahre bis 30 Jahre, bis dieses Netz dann vervollständigt ist?

Hanspeter Haug, es kann nicht sein, dass Regierungspräsidentin Rita Fuhrer das als Regierungsrätin noch erlebt, wenn es wirklich so lange geht. Ich nehme an, sie bleibt nicht so lange. Es gibt aber keine Amtszeitbeschränkung, das weiss ich.

Daher gebe ich jetzt bekannt, dass ich die Motion in ein Postulat umwandle.

Regierungspräsidentin Rita Fuhrer: So unverfroren hat mich jetzt tatsächlich noch niemand gefragt, ob ich noch so lange im Amt bleiben wolle.

Jedenfalls misst der Regierungsrat dem Fuss- und Veloverkehr vor allem im Agglomerationsverkehr sehr grosse Bedeutung zu. Übrigens besser als ein Veloamt zu haben, ist es, eine velofahrende Regierungsrätin zu haben und ein Amt für Verkehr, das sehr kompetent alle Verkehrsträger betreut und plant.

Der Regierungsrat hat am 19. Juli 2006 die überarbeitete Radwegstrategie beschlossen. Die Radwegstrategie legt ein Netz fest, welches entsprechend den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln in einem Planungshorizont von 20 bis höchstens 25 Jahren realisiert werden kann. Wir sind gleich alt, Marcel Burlet. Ich werde dann also 75 bis 80 Jahre alt sein. Ich fahre hoffentlich noch Velo, am allerliebsten im Wettbewerb mit meinen Enkeln.

Gemäss der vorliegenden Planung sollen in diesem Zeithorizont mit dem aktuellen Budget von rund 13 Millionen Franken pro Jahr zusätzliche Radwege mit einer Länge von 162,5 Kilometern erstellt werden. Des Weiteren hat der Regierungsrat am 1. Februar 2006 das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr beschlossen und es dem Bund zur Vorprüfung vorgelegt. Die darin projektierten Massnahmen konzentrieren sich auf die dicht besiedelten Räume des Kantons. In

diesen Räumen besteht das grösste Potenzial für die Erhöhung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs. Das ist auch berücksichtigt. Das Agglomerationsprogramm setzt Prioritäten deshalb gerade auch bei Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Die derzeit vom Strassengesetz vorgesehenen Aufwendungen genügen für den Radwegbau. Die Realisierung der Radwegprojekte des Kantons wird zeitlich mit den fälligen Erneuerungen oder Ausbauten von Staatsstrassen abgestimmt. Zu berücksichtigen ist auch, dass der nach Paragraph 28 Strassengesetz für die Verwirklichung des Radwegnetzes im Voranschlag einzustellende Betrag von 10 Millionen Franken die Radwegfonds der Städte Zürich und Winterthur nicht einschliesst. Radwegbauten werden dort über die Bau- und Unterhaltspauschalen abgerechnet und sind deshalb nicht mit ausgewiesen. Auch die Planung und die Projektierung sind den Entscheidungskompetenzen des Kantons entzogen. Der Bau erfolgt im Rahmen der städtischen Planungen.

Die Regierung beantragt Ihnen daher, die Motion – ich gehe davon aus – auch als Postulat nicht zu überweisen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 79 Stimmen bei 0 Enthaltungen, die in ein Postulat umgewandelte Motion dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

15. Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Rahmen der Agglomerationsprogramme

Interpellation Ueli Keller (SP, Zürich), André Bürgi (SP, Bülach) und Roland Munz (SP, Zürich) vom 10. April 2006
KR-Nr. [113/2006](#), RRB-Nr. 750/17. Mai 2006

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird um die Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

1. Welchen Stellenwert misst der Regierungsrat dem Fuss- und Veloverkehr bei, und mit welchen Massnahmen gedenkt er, diesen im Allgemeinen zu fördern?
2. Wie weit sind die Arbeiten an den Agglomerationsprogrammen im Kanton bzw. in Zusammenarbeit mit den Trägerschaften fortgeschritten, und welcher Stellenwert wird darin dem Fuss- und Veloverkehr beigemessen?
3. Existieren konzeptionelle Überlegungen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, so wie es der Bund für Agglomerationsprogramme vorsieht?
4. Wie hoch schätzt der Regierungsrat das Potenzial der Verlagerung vom MIV zum Fuss- und Veloverkehr ein, getrennt nach Kernstädten, Agglomeration und Landschaft? Welche Verlagerungsziele verfolgt der Regierungsrat?
5. Kennt der Regierungsrat den Verkehrsanteil des Fuss- und Veloverkehrs in seinen Städten und Agglomerationen?
6. Mit welchen konkreten infrastrukturellen Massnahmen wie z.B. Veloabstellplätzen, Fuss- und Velowegen oder der Anbindung ans öffentliche Netz gedenkt der Regierungsrat den Fuss- und Veloverkehr im Besonderen im Rahmen der Agglomerationsprogramme zu fördern?
7. Mit welchen weiteren, nicht infrastrukturellen Massnahmen (z.B. Kommunikationsmassnahmen, Anreizsysteme, Aktionen) gedenkt der Regierungsrat in der Bevölkerung die Sensibilität für den Fuss- und Veloverkehr zu stärken und ein Umdenken zu fördern?
8. Wie unterstützt der Regierungsrat die Gemeinden betreffend Konzeptionierung und Umsetzung zusammenhängender Velowegnetze?
9. Wie sieht die langfristige Strategie des Regierungsrates in Bezug auf die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Rahmen der Agglomerationsprogramme aus?
10. Wie viele Stellen (Stellenprozente) und Geldmittel sind in der kantonalen Verwaltung zurzeit für die Bearbeitung der Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs vorhanden?
11. Ist der Regierungsrat bereit, die für Massnahmen zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs notwendigen Mittel und Stellen auch effektiv vorzusehen und auszugeben?
12. Welche zusätzlichen personellen und finanziellen Mittel sind für diese Stärkung vorgesehen?

13. Welche strukturellen und institutionellen Massnahmen ergreift der Regierungsrat, um innerhalb der Trägerschaften, die für die Planung der Agglomerationsprogramme zuständig sind, zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs Einfluss zu nehmen?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Der Regierungsrat hat am 1. Februar 2006 das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr beschlossen und es anschliessend dem Bund zur Vorprüfung vorgelegt. Die darin projektierten Massnahmen konzentrieren sich auf die dicht besiedelten Räume des Kantons. Auch der Fuss- und Veloverkehr sollen gefördert werden.

Im Antrag des Regierungsrates zur Revision des kantonalen Verkehrsrichtplans (Vorlage [4222](#) vom 17. November 2004) wird dem Fuss- und Veloverkehr ein grosses Gewicht beigemessen. Da diese Verkehrsarten enge Berührungspunkte zu praktisch allen Teilkapiteln des Verkehrsrichtplans aufweisen, wurden entsprechende Festlegungen direkt in die jeweiligen Teilkapitel zur Gesamtverkehrsstrategie, zum Strassenverkehr, zum öffentlichen Personenverkehr und zur Parkierung aufgenommen. Die Vorlage zur Revision des Verkehrsrichtplans wird zurzeit von den zuständigen Kommissionen des Kantonsrates beraten.

Zentrales Planungsinstrument der Regionen sind die regionalen Richtpläne. In diesen ist ein gemeindeübergreifend koordiniertes, attraktiv verlaufendes Fuss- und Velowegnetz festzulegen (§ 30 Planungs- und Baugesetz vom 7. September 1975, PBG, LS 700.1).

Die Gemeinden tragen den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs mit baulichen und gestalterischen Massnahmen Rechnung und steigern die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Sie sorgen insbesondere für eine gute Zugänglichkeit zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zu Schwerpunkten für Einkauf, Freizeit und Erholung.

Zu Fragen 1, 4 und 9:

Bereits in seinen Zielen und Grundsätzen für die Gesamtverkehrskonzeption vom Dezember 2001 weist der Regierungsrat auf die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs hin. Demnach sollen gute Voraussetzungen für den langsamen Individualverkehr geschaffen werden: «Der Kanton Zürich fördert den langsamen Individualverkehr (zu Fuss gehen, Velo) vor allem in dicht besiedelten Räumen und auf kurzen Distanzen. Er verfolgt das Ziel, diesem sichere, attraktive und zusam-

menhängende Wege zur Verfügung zu stellen.» In diesen Räumen und Distanzbereichen ist ein relevantes Verlagerungspotenzial vorhanden. Die Bedeutung des Fuss- und des Veloverkehrs liegt nicht nur im Freizeitverkehr, sondern ebenso im Alltagsverkehr.

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs erfolgt im Rahmen der für die Fertigstellung des Radwegnetzes gesetzlich vorgesehenen Mittel aus dem Strassenfonds sowie im Rahmen des Agglomerationsprogramms.

Der Langsamverkehr wird im Übrigen bei Strassenprojekten aller Art als gleichwertiges Anliegen mit den anderen Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr) einbezogen. Die jährlichen Investitionsausgaben für Neubauten von Fussgänger- und Radweganlagen auf dem kantonalen Strassennetz in der Grössenordnung von rund 25 Mio. Franken sind ein wesentlicher Beitrag für die Förderung des Langsamverkehrs.

Zu Fragen 2 und 13:

Der Regierungsrat hat sich am 1. Februar 2006 mit dem Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr befasst und es anschliessend dem Bund zur Vorprüfung vorgelegt. Derzeit ist die Vorprüfung beim Bund im Gang. Die Volkswirtschaftsdirektion wurde beauftragt, dem Regierungsrat bis Ende 2006 ein auf Grund der Vorprüfungsergebnisse des Bundes überarbeitetes Agglomerationsprogramm zum Beschluss vorzulegen.

Zu Frage 3:

Der Bericht «Strategie für die Realisierung der geplanten Radwege» aus dem Jahre 2001 zeigt, dass für den Bau der rund 350 km Radwege entlang von Staatsstrassen etwa 540 Mio. Franken erforderlich sind. Bei einem Budget von jährlich 10 bis 12 Mio. Franken für Radwege ergäbe dies einen Realisierungshorizont von etwa 50 Jahren. Werden die geplanten Radwegbauten entlang von kommunalen Strassen mit berücksichtigt, wäre für das gesamte regionale Radwegnetz mit einem Zeitbedarf von rund 100 Jahren zu rechnen.

Dieser Zeithorizont veranlasste das Tiefbauamt in den Jahren 2002 bis 2004 zu einer Überprüfung der Radwegstrategie. Als Grundlage für eine überarbeitete Radwegstrategie beurteilte das Tiefbauamt die zahlreichen in den regionalen Verkehrsplänen aufgeführten Radwegprojekte nach ihrer Dringlichkeit. Für diese Beurteilung wurden so genannte objektive Beurteilungskriterien (Kennzahlen für Unfallschwerpunkte, Verkehrsmenge [Gesamtverkehr], Lücken im Radwegnetz,

Baukosten) und subjektive Beurteilungskriterien (Radwege als Schulwege, Anschluss von Bike-and-ride-Anlagen, Freizeit- und Familienwege, regionale Bedeutung) herangezogen. Die überarbeitete Radwegstrategie hat der Regierungsrat allerdings noch nicht festgesetzt. Weitere konzeptionelle Grundlagen für den Fuss- und Veloverkehr bilden die regionalen Gesamtverkehrskonzepte für das Limmattal, das Glattal, Zürich und Winterthur.

Zu Frage 5:

Die Personenbefragung Mikrozensus Verkehr gibt periodisch Aufschluss über das Verkehrsverhalten der im Kanton Zürich wohnhaften Bevölkerung. Für Wege im Zusammenhang mit der Ausbildung (nur 3% aller Wege) beispielsweise wird ein Viertel der Wege mit dem Fuss- und Veloverkehr absolviert. Im mengenmässig viel bedeutenderen Freizeitverkehr und auch im Einkaufsverkehr ist der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs lediglich rund halb so gross. Bei den Arbeitspendlern ist dessen Anteil noch einmal deutlich geringer.

Bei wachsender Verkehrsleistung legte die Zürcher Bevölkerung sowohl 1994 als auch 2000 je 8% der Distanzen zu Fuss oder mit dem Velo, 69% mit dem MIV und 23% mit dem ÖV zurück.

Die Daten aus den Pendlerstatistiken 1990 und 2000 zeigen ein ähnliches Bild. Obwohl die Zahl der Pendlerinnen und Pendler (Arbeit, Schule und Studium) innerhalb, zum und aus dem Kanton Zürich zwischen 1990 und 2000 um fast 10% zunahm, änderten sich die Anteile der Verkehrsmittel wenig. Der Anteil der Personen, die zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit oder Ausbildung pendelten, verringerte sich leicht von 22% auf 20%, derjenige der mit dem MIV und dem ÖV Fahrenden stieg leicht von 39% auf 41% bzw. von 39% auf 40% (Prozentanteile ohne Personen mit «keinem Arbeitsweg»). Die leichte Verschiebung von Fuss- und Veloverkehr zu ÖV und MIV ist auf die steigenden Pendlerdistanzen zurückzuführen.

Zu Frage 6:

Im Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr sind zahlreiche Vorhaben für den Fuss- und Veloverkehr enthalten. Mit den entsprechenden Investitionen sind Verbesserungen der Aufenthaltsqualität und für den Fuss- und Veloverkehr möglich.

Zu Frage 7:

Derzeit sind keine einseitigen, gezielten Kommunikationsmassnahmen oder Anreizsysteme zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs in Planung.

Zu Frage 8:

Die Radwegstrategie wurde in enger Zusammenarbeit mit den Planungsregionen erarbeitet. Die Planungsregionen ihrerseits stellen sicher, dass die Interessen der von ihnen vertretenen Gemeinden in die Planung einfließen. Der Kanton vervollständigt das Radwegnetz gemäss den regionalen Richtplänen. Die Ausführung erfolgt nach den Grundsätzen der erwähnten Radwegstrategie. Die Verfeinerung der Radwegnetze auf kommunaler Ebene ist Sache der Gemeinden. Die Umsetzung kommunaler Velowegnetze kann in finanzschwächeren Gemeinden durch Staatsbeiträge gemäss §§ 29 ff. des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) unterstützt werden. Die entsprechenden Beiträge werden durch den Strassenfonds finanziert.

Zu Frage 10:

Für die Fragestellungen des Fuss- und Veloverkehrs besteht keine eigene Verwaltungseinheit. Die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs werden stufengerecht an verschiedenen Stellen in der Verwaltung wahrgenommen. So ist das Anliegen der Zugänglichkeit der Stationen des öffentlichen Verkehrs – wie vom Personenverkehrsgesetz vorgesehen – durch die Gemeinden wahrzunehmen. Die Festlegung des Radwegnetzes erfolgt durch die bestehenden Planungsverfahren im Rahmen der regionalen Richtpläne. Die kantonale Strategie über die Radwege wurde bisher durch das Tiefbauamt wahrgenommen. Auf Grund der dezentralen Art der Aufgabenerfüllung können keine genauen Angaben über die für diese Aufgaben eingesetzten Stellenprozente gemacht werden.

Zu Fragen 11 und 12:

Gemäss Strassengesetz werden die dem Staat anfallenden Kosten für den Bau und den Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen sowie für die Staatsbeiträge mit den Mitteln des Strassenfonds gedeckt. Bis zur Verwirklichung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne stellt der Kantonsrat für diesen Zweck jährlich mindestens 10 Mio. Franken im Voranschlag ein. Die Summe verändert sich gemäss der Entwicklung des zürcherischen Baukostenindex (§ 28 Abs. 1 und 2 StrG).

Der Regierungsrat ist demzufolge gesetzlich verpflichtet, die erforderlichen Mittel in seinem Budget einzustellen, und gedenkt auch in Zukunft dieser gesetzlichen Verpflichtung nachzukommen.

Ueli Keller (SP, Zürich): Nach der Lektüre der regierungsrätlichen Antwort war ich etwas ratlos. Ist es die Absicht der Autorinnen, zu verärgern oder nur Mitleid zu erwecken? Jedenfalls genügt mir die Qualität der Auseinandersetzung mit einem der spannendsten, wichtigsten und zukunftsreichsten Teile der Verkehrspolitik im grössten Kanton der Eidgenossenschaft nicht. Zum Teil werden die Fragen vollständig ignoriert oder die Antworten ausweichend, uninspiriert oder verständnislos wiedergegeben. Offensichtlich ist der Ernst der Lage in Bezug auf Umwelt und Siedlungsqualität nicht erkannt, und das grosse Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs wird zwar ein bisschen reklamiert, aber viel zu wenig umgesetzt. Wenn man nicht weiss wie, dann bietet es sich in unserem föderalistischen Staatswesen an zu schauen, wie das andere machen, zum Beispiel im Agglomerationsprogramm der Region Bern. Da findet sich eine klare, verbindliche Sprache, Ziele, Programme, Methodik und Systematik. Zum Beispiel heisst es da: «Verkehr ist zu vermeiden, zu verlagern und verträglich zu gestalten. Wachstum nach innen vermindert Verkehr und spart Kosten. Verkehrswachstum ist zu lenken und zu dämpfen. Verkehrszunahmen sind kein Naturgesetz; vielmehr lässt sich das Mobilitätsbedürfnis beeinflussen.» Und dann: «Der Fuss- und Veloverkehr weist grosses Potenzial auf. Mit relativ wenig Geld können Sicherheit und Attraktivität spürbar verbessert werden. Viele kurze Fahrten lassen sich auf Velo- und Fusswege verlagern und entlasten so die Strasse. Besonders hoch ist das Wachstumspotenzial beim Veloverkehr. Bei entsprechenden Massnahmen könnte er um 50 Prozent wachsen und das über die nächsten 20 Jahre hinweg sogar um 100 Prozent.» Ähnliches schreiben die «bekanntlich» langsamen und faulen Berner Bären in ihrem Aggloprogramm auch zum Fussverkehr. Sie listen säuberlich die Schwachstellen, die Zielsetzungen, die Massnahmen und die Auswirkungen auf – konzis und verbindlich, sodass es keine Zweifel darüber gibt, was gemeint ist.

Ganz anders ist das in dieser Interpellationsantwort hier. Auf die Fragen 2 und 13 nach dem Stellenwert des Fuss- und Veloverkehrs in den Agglomerationsprogrammen und der Einflussnahme in den Trägerschaften gibt es unter zweitens gar keine Antwort, sondern den Hinweis auf die notwendige Überarbeitung des Aggloprogramms bis Ende 2006. Da interessiert natürlich, jetzt zu hören, was der jetzige Stand ist. Auf die Frage 3 nach den konzeptionellen Grundlagen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wird vor allem auf das Radwegkonzept verwiesen, jenes Konzept, das zu seiner vollständigen Verwirklichung 100 Jahre und mehr benötigt. Selbstverständlich greift die Fra-

ge nach einem Förderungskonzept weiter als nur nach einem Bauprogramm für Velowege, das erst noch so zögerlich umgesetzt werden soll. Es braucht noch Vorstellungen darüber, wie die zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegten Wege attraktiver gemacht werden, kombiniert werden zu Transportketten zusammen mit dem ÖV und dem motorisierten Individualverkehr, dass sie in attraktiven und sicheren Räumen stattfinden können und dass sie mit Anreizsystemen und Aktionen gefördert werden, wie das in Frage 7 angeregt wird. In der Antwort 7 wird nur gesagt, dass keine nicht infrastrukturellen Massnahmen durchgeführt und geplant werden. Die Gründe für diese Haltung bleiben im Dunkeln, denn ohne ein bisschen propagandistischen Aufwand passiert da viel zu wenig. In Frage 8 wird nach Unterstützung der Gemeinden betreffend Konzeptionierung und Umsetzung des Velowegnetzes gefragt. Aus der Antwort geht aber nicht hervor, dass es zeitliche Vorgaben an die Umsetzung, fachliche Unterstützung bei der Planung oder einheitlich Qualitätsstandards gäbe. Die Antwort auf die Frage 12 nach zusätzlichen Stellen und Mitteln für den Fuss- und Veloverkehr muss offenbar so verstanden werden, dass gerade mal dem gesetzlichen Minimum nachgekommen werden soll. Irgendetwas Zusätzliches liegt offenbar nicht drin, was leider falsch und wenig zukunftssträchtig ist.

Dem gegenüber schreiben die «langsamen und faulen» Berner in ihrem Aggloprogramm: «Investitionen in den Fuss- und Veloverkehr zahlen sich auch indirekt aus. Sie leisten einen Beitrag zur Reduktion des Autoverkehrs in Spitzenzeiten, was die Staukosten und den Investitionsbedarf für Erweiterungen reduziert. Andererseits erhöht sich die Auslastung des ÖV-Angebots und nützen sie die Investitionen in diesem Bereich besser aus. Der Fuss- und Veloverkehr erhöht zudem den bewegungsaktiven Bevölkerungsanteil und trägt damit zur Senkung der volkswirtschaftlichen Kosten des Gesundheitswesens bei.» Es braucht dringend eine zuständige Stelle, die mindestens mit der Effizienz und Zielstrebigkeit, wie es der ZVV für den ÖV macht, die Belange des Langsamverkehrs planmässig und wirksam verfolgt.

Wir verlangen ja nicht viel. Nur ein Bruchteil von so viel Aufwand, wie Sie für den Flugverkehr jeweils betreiben, würde uns schon reichen und wesentlich mehr bringen als der bisherige, im kaum messbaren Promillebereich für den Fuss- und Veloverkehr.

Peter Weber (Grüne, Wald): Es wird in der Antwort des Regierungsrates überdeutlich darauf hingewiesen, dass das Anliegen der Interpellanten in den Festlegungen, in den entsprechenden Richtplänen der Regionen und der Bedürfnisabdeckung der Gemeinden zu keiner Besorgnis geführt hätte. Alles im Griff?, ist nun die Frage.

Ich bedaure die Art und Weise, wie vereinfacht die Situation in allen 13 Fragen dargestellt und wie zögerlich reagiert wird. Alle Perspektiven und Prognosen zeigen doch, dass sich die Situation im Agglomerationsverkehr verschärft, wenn wir heute nicht handeln. Es besteht das reale Risiko, dass unsere Städte und Agglomerationen im Verkehr ersticken werden. Ich vermisse den Willen, die Herausforderung, die Probleme im Agglomerationsverkehr speziell in der Förderung des Langsamverkehrs rasch und tatkräftig anzugehen. Nein, im Gegenteil, es wird über Jahre geprüft, ob die Radwegprojekte der überarbeiteten Radwegstrategie wirklich dringend sind. Die minutiöse Beurteilung erfolgte auf der Grundlage von objektiven und subjektiven Beurteilungskriterien.

Man bekommt wirklich den Eindruck, dass die Verantwortlichen der Volkswirtschaftsdirektion glauben, für den so genannten Langsamverkehr müsste man auch entsprechend langsam planen. Dabei fehlt es doch nicht an geeigneten Projekten. Es fehlt an Willen und an der Taktik der Vorgehensweise und logisch am Mitteleinsatz für das 1600 Kilometer umfassende Netz der kommunalen Strassen und Wege für Velofahrer und den eigentlichen Radwegen.

Die Bereinigung des Radwegnetzes und die Radwegstrategie des Kantons Zürich sind deutlich zu bemängeln, hat der Regierungsrat bedauerlicherweise erst am 19. Juli 2006 festgehalten. Der Schlussbericht vom November 2005, wie er neulich in der Kommission Planung und Bau vorgestellt worden ist, mag als Konzept zu überzeugen, aber nicht in der prioritären Behandlung des Netzes und der Förderung des ökologisch vertretbaren Verkehrsmittels. Während alle Welt von Klimaerwärmung, Feinstaub, Bewegungsmangel und Übergewicht bei Kindern redet, wird dem Velo im Kanton Zürich immer noch eine Nebenrolle zugewiesen. Dabei könnte der Veloverkehr einen grossen und wichtigen Beitrag zur Lösung all dieser Probleme leisten. Dazu braucht es, wie bereits gesagt, eine laufend ergänzte und gut unterhaltene Infrastruktur. Diese kostet Geld, das Sie für diesen Zweck nun locker machen werden. Ich danke Ihnen übrigens. Deshalb setzen wir alles auf die von der Pro Velo Kanton Zürich lancierte Doppelinitiative für mehr Veloverkehr und für mehr Verkehrsausbildung.

Peter Roesler (FDP, Greifensee): Wahrscheinlich kann man diese 13 Fragen auch nicht sehr viel besser beantworten. Aber zur Antwort der Frage 3 hätte man doch noch besser etwas zugewartet und als Basis die am 19. Juli 2006 beschlossene bereinigte Strategie für die Realisierung der geplanten Radwege vom November 2005 genommen. Dann wären nämlich auch die Realisierungshorizonte etwas realistischer ausgefallen oder besser in Übereinstimmung mit der Stellungnahme zum vorhergehenden Geschäft 110/2006, welches ebenfalls am 10. April 2006 eingereicht wurde.

Die FDP-Fraktion nimmt die Art und Weise der Antwort und diese selber zur Kenntnis. Ich bitte Sie, dies einfachheitshalber auch zu tun.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Im Gegensatz zum Interpellanten beschränke ich mich auf die Ausführungen der Zürcher Regierung zu diesem Geschäft.

Der Richtplantext, im besonderen Kapitel Fuss- und Veloverkehr im revidierten Verkehrsrichtplan, hat den Staub, der sich auf der Antwort der Regierung vom 17. Mai 2006 zur vorliegenden Interpellation angesetzt hat, ziemlich weggeblasen. Die Bedeutung des Veloverkehrs ist unbestritten. Dies wird in verschiedenen Dokumenten wie Agglomerationsprogramm, Richtplan, Gesamtverkehrskonzept, KEF et cetera unterstrichen. Er hat sich aber im Kontext mit den übrigen Verkehrsträgern einzufügen. In der vorliegenden Antwort wird der Stellenwert des Veloverkehrs zu euphorisch dargelegt. Vor allem, was die Gemeinden betrifft, muss bei der Ausgestaltung von Velowegen vor allem Sicherheit und Zweckmässigkeit im Vordergrund stehen. Als Randbemerkung: Angesichts der Explosion der Sozialkosten in den Gemeinden sind Attraktivität und gestalterische Massnahmen beim Bau von Velowegen reines Wunschdenken. Ein allzu düsteres und pessimistisches Bild zeichnet die Antwort auf die Frage des Zeithorizonts der Realisierung der Radwege. Von 50, ja gar von 100 Jahren wird hier gesprochen. Auch hier hat man in der Zwischenzeit wieder auf den Boden der Realität zurückgefunden. Dank einer Neubeurteilung nach Dringlichkeiten wurde die Radwegstrategie überdacht und neu formuliert. Daraus wurde der Entwicklungsschwerpunkt «Vervollständigung des Radwegnetzes» und dies mit den heute zur Verfügung stehenden indexierten 10 Millionen Franken im KEF bis zum Jahr 2020 festgelegt.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Agglomerationsprogramm, was für ein Klang, neue Urbanität, Lebensqualität in lebendigen Städten und anderen Orten, wo die Leute sicher unterwegs sind zum Einkaufen, zum Arbeiten, auf dem Weg zum Bahnhof. Lebensqualität statt Siebzigerjahre-Agglomeration und Autobahn des letzten Jahrhunderts.

Nach langen Jahren ist den meisten klar, dass die Strassenbaueuphorie vorbei sein muss, weil sie in die Sackgasse führt. Noch unterschätzt ist das Potenzial des Langsamverkehrs, um das es in der Interpellation geht. Gerade im Stadtgebiet und in den Agglomerationsgemeinden ist dieser Verkehr gar nicht so langsam. Der Begriff wäre also schon zu hinterfragen.

Es wären verbindlichere Antworten des Regierungsrates erwünscht gewesen. Es wäre auch eine verbindlichere Antwort dieses Rates vorhin zur Motion (110/2006) erwünscht gewesen. Wenn man bedenkt, dass auch im Agglomerationsprogramm weiterhin ein Grossteil der Gelder schliesslich im Strassentunnel- und Umfahrungsbau verschwindet, dann ist es an der Zeit, dass wir uns verstärkt für den Langsamverkehr einsetzen. Die Antworten haben nur zum Teil befriedigen können.

Regierungspräsidentin Rita Fuhrer: Es ist leider so, dass ein Bericht der Regierung bis zur Diskussion im Kantonsrat oftmals veraltet. Ich nehme aber gerne zur Kenntnis, dass man mir empfiehlt, die Fragen des Kantonsrates einfach etwas später zu beantworten oder etwas länger zuzuwarten. Der Regierungsrat hat nämlich nach der Beantwortung der Interpellation vom 17. Mai am 19. Juli 2006 die überarbeitete Radwegstrategie beschlossen. Vielleicht wäre es gut gewesen, bis dahin zuzuwarten, aber die Fristen waren anders. Aufgrund der aktualisierten Radwegstrategie ist die Antwort zu Frage 3 der Interpellation natürlich überholt. Die Radwegstrategie legt ein Netz fest, welches entsprechend den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln in einem Planungshorizont von 20 bis höchstens 25 Jahren realisiert werden soll. Gemäss der vorliegenden Planung sollen in diesem Zeithorizont zusätzliche Radwege mit einer Länge von 162,5 Kilometern erstellt werden.

Des Weiteren hat der Regierungsrat am 1. Februar 2006 das Agglomerationsprogramm «Siedlung und Verkehr» beschlossen und es dem Bund zur Vorprüfung vorgelegt. Die darin projektierten Massnahmen konzentrieren sich auf die dicht besiedelten Räume des Kantons. In diesen Räumen besteht das grösste Potenzial für die Erhöhung des An-

teils des Fuss- und Veloverkehrs. Das Agglomerationsprogramm setzt Prioritäten deshalb gerade auch bei den Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Ich habe nicht zusammenzählen lassen, wie viele Kilometer das sein werden.

Im Sommer 2007 habe ich entschieden, das zürcherische Radnetz einer Bypad-Zertifizierung (*Bicycle Policy Audit*) zu unterziehen. Bypad wurde von einem internationalen Konsortium entwickelt. Mittels einer spezifisch zusammengestellten Evaluationsgruppe wird die bestehende Velopolitik einer Stadt, einer Kommune oder einer Region untersucht und es werden Methoden zu einer allfälligen Verbesserung entwickelt. Zudem brachte mir das VIS einen von der IG Velo eingeholten Bericht über das Radwegnetz des Kantons Zürich zur Kenntnis. Das VIS (*Verkehr und Infrastruktur Strasse*) hat den Auftrag, die darin aufgeführten Mängel zu beheben.

Ich hoffe, dass ich Ihnen mit diesen Ausführungen gedient habe.

Ratspräsidentin Ursula Moor: Der Interpellant hat seine Erklärung abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

16. Überlebensstrategien für unbediente Bahnhöfe

Postulat Ueli Annen (SP, Illnau-Effretikon), Thomas Hardegger (SP, Rümlang) und Susanne Rihs (Grüne, Glattfelden) vom 19. Juni 2006 KR-Nr. [173/2006](#), Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsidentin Ursula Moor: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Werner Bosshard, Rümlang, hat an der Sitzung vom 2. Oktober 2006 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulats gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

Werner Bosshard (SVP, Rümlang): Wir von der SVP sind der Meinung, wir sollten das ablehnen.

Bahnhofareale können künstlich lebendig gehaltene Orte mit Publikumsverkehr sein. Es ist Sache der SBB (*Schweizerische Bundesbahnen*), diese in Betrieb zu halten. Dass jetzt der Kanton Überlebensstrategien für solche Bahnhöfe entwickeln soll, leuchtet uns nicht ein. Es

ist nicht Staatsaufgabe, dafür zu sorgen, dass diese Orte lebendig bleiben. Ob sie lebendig bleiben, hängt einzig vom Publikum ab, das heisst vom Markt. Niemand wird daran gehindert, mit einem schlüssigen Konzept Avec-Läden – oder was es auch immer sei – ohne staatliche Unterstützung diese Bahnhöfe lebendig zu erhalten.

Ich bitte Sie, mit der SVP zusammen, das abzulehnen.

Ueli Annen (SP, Illnau-Effretikon): Niemand wird daran gehindert, mit einem schlüssigen Konzept etwas für die Lebendigerhaltung der stillgelegten Bahnhöfe zu tun. Das habe ich von Werner Bosshard gehört. Wir erleben es mit dem Bahnhof Illnau gerade jetzt hautnah, wie schwierig es ist, ein Überlebenskonzept oder besser ein Weiterlebenskonzept für einen Provinzbahnhof auf die Beine zu stellen. Das beginnt gerade damit, Werner Bosshard, dass die Bedingungen für eine Übernahme von Gebäulichkeiten von den SBB nur sehr schwierig zu klären sind. Heute ist es so, unternehmerische Phantasie und Risikobereitschaft werden nicht mehr unterstützt, sondern behindert. Diese Behinderung möchten wir, dass sie vom Kanton beziehungsweise vom ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) aus dem Weg geräumt wird. Es geht nicht um die grossen Bahnhöfe der Kernstädte, auch nicht um die Bahnhöfe der Zentren der Agglomeration. Es geht um die kleinen Bahnhöfe, die in der Regel aus Perron, Aufnahmegebäude und Güterschuppen bestehen. Die Tendenz, sie stillzulegen, ist ungebrochen. Illnau ist nur ein Beispiel dafür. Das Personal soll hier noch in diesem Jahr abgezogen werden.

Für die stillgelegten Bahnhöfe ist die Perspektive in aller Regel eine traurige. Weder die SBB noch der ZVV noch der Kanton haben Konzepte, wie das phantastische Potenzial von solchen Räumen mitten im Kern unserer Dörfer genutzt werden kann. Noch schlimmer, die früher durchaus geförderten Entwicklungsmöglichkeiten mit Stationshaltermodell und Avec-Shops wurden beispielsweise mehr und mehr behindert und sind heute praktisch abgeschafft. An deren Stelle ist nichts getreten ausser der Aussicht auf Billettautomaten, deren neue, grossartige Möglichkeiten über den grünen Klee gelobt werden. Was mit den Gebäuden passiert, scheinen der SBB und leider auch dem ZVV mehr oder weniger egal zu sein. Das ist unserer Meinung nach falsch, weil vor sich herdümpelnde, vergammelnde Bahnhofgebäude nun wirklich ein Negativfaktor sind, den sich unser blühendes ZVV-Netz nicht leisten kann.

Die blosser Konzentration auf – ich zitiere aus dem Strategiepapier des ZVV – «die Weiterentwicklung des Ticketverkaufs unter Ausnutzung der technischen Entwicklung bei den mobilen Kommunikationsmöglichkeiten» geht an den tatsächlichen Bedürfnissen des Publikums vorbei. Der ZVV müsste doch interessiert sein, die Bahnhöfe als lebendige Orte mit Publikumsverkehr, wie wir das im Titel unseres Postulats nennen, zu erhalten.

Wir möchten mit dem Postulat nicht, dass der Kanton uns direkt unterstützt oder direkt etwas tut. Wir möchten, dass der Kanton oder der ZVV oder am besten beide etwas unternehmen, damit bei den Bahnhofsschliessungen die verschiedenen Akteure zusammengeführt werden können und dass Konzepte entwickelt werden, wie brachliegende oder schlecht genutzte Bahnhofsgebäude der Öffentlichkeit weiterhin maximalen Nutzen erbringen können. Dazu gehört auch eine beschränkte Weiterführung von Bahndienstleistungen, die jetzt praktisch verunmöglicht werden.

Bahnhöfe sind mehr als Haltestellen. Automaten werden den Billettschalter nie ersetzen können. Es gilt, trotz ökonomischer Zwänge unseren Provinzbahnhöfen optimale Zukunftsmöglichkeiten zu sichern. Ohne aktive Parteinahme durch den ZVV beziehungsweise den Kanton geht es einfach nicht. Wir sind der Regierung dankbar, dass sie bereit ist, das Anliegen entgegenzunehmen und bitten Sie, das Gleiche zu tun und das Postulat zu unterstützen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP unterstützt das Postulat.

Es ist ein altes Anliegen unserer Partei, in Fussdistanz zu Bahnhöfen höhere Dichten zuzulassen. Bahnhöfe sollen Siedlungszentren werden; Bahnhöfe also mitten drin mit multifunktionaler Nutzung zum Beispiel auch mit Mobilitätszentralen, das wäre das Anliegen von Traktandum 21 ([232/2006](#)). Dieses Ziel kann unter anderem damit erreicht werden, indem brachliegende SBB- und Armeeareale in Bahnhofsnähe mit hoher Dichte und Mischnutzung möglichst rasch genutzt werden und dass gleichzeitig die Bahnhöfe belebt werden. Die CVP hat dazu vor langer Zeit einen entsprechenden Vorstoss ([82/2006](#)) eingereicht. Wie gewohnt kam der Ablehnungsantrag von Seiten der FDP mit äusserst seltsamen Begründungen.

Die Regierung aber hat unser Anliegen erfreulicherweise übernommen. Im Siedlungsrichtplan müsste das Anliegen nun umgesetzt werden. Es liegt auf der Hand, dass leerstehende Bahnhofsgebäude auf einfache Art, da kann ich meinen Vorredner nur unterstützen, gleich-

zeitig einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden können. Das muss für die öffentliche Hand nicht zusätzliche Kosten auslösen. Dieses Anliegen des Postulats gehört in die nächsten Grundsätze des ZVV. Meines Wissens war das noch nie drin.

Rolf Walther (FDP, Zürich): Die FDP steht zum öffentlichen Verkehr. Ich sage das ganz klar und deutlich, dass nicht nachher wieder der Vorwurf kommt, wir seien gegen den öffentlichen Verkehr. Wenn wir für den öffentlichen Verkehr sind, dann sind wir auch für eine Überlebensstrategie für unbediente Bahnhöfe. Auch dazu stehen wir. Die Bahnhöfe sollen attraktiv sein, auch wenn sie unbedient sind. Aber dann hat es sich. Darum lehnen wir das Postulat ab, denn wir sind nicht dafür, dass der Regierungsrat einen Bericht verfasst über etwas, das die SBB sehr wohl schon lange machen und uns auch schon bewiesen haben. Die SBB-Immobilienbewirtschaftung weiss, wie man Immobilien bewirtschaftet. Das hat sie uns schon ganz deutlich gezeigt beim Mietvertrag mit der PHZ (*Pädagogische Hochschule Zürich*), aber auch schon bei anderen Gelegenheiten. Wir leben heute in einer anderen Zeit, und da braucht es unbediente Bahnhöfe genauso, wie das Tram heute ohne Kondukteur im Anhängerwagen und im Triebfahrzeug fährt. Es braucht auf dem Bahnhof keinen Kohleberg mehr und keine Wasserpumpe, wo man die Dampflokomotive versorgt. Deshalb sind die Bahnhöfe heute unbedient und können unbedient sein, weil die Technik es ermöglicht, aus der Ferne alles zu steuern. Auch der Billettautomat steht zur Verfügung. Wenn es aber um die Bewirtschaftung geht, wie Sie das vorhin gesagt haben, dann bin ich mir nicht so sicher, ob alle im Dorf mit diesem Vorschlag einverstanden sind, denn wenn das Zentrum eines Dorfs leicht ausserhalb ist oder wenn der Standort für Geschäfte nicht attraktiv ist am Bahnhof, dann muss es nicht auf Teufel komm raus so sein, dass wir diese Bahnhöfe unterstützen und dass die SBB diese Bahnhöfe unterstützen. Dazu brauchen wir auch keinen Bericht des Regierungsrates, sondern das nehmen wir einfach zur Kenntnis, dass die SBB als Eigentümerin selber verantwortlich sind für Angebot und Nachfrage und auch dafür besorgt sein werden, dass die Bahnhöfe attraktiv sind und dass die attraktiven Bahnhöfe auch lebenswerte und lebendige Orte sind. Da braucht es wirklich keinen Bericht.

Deshalb lehnen wir das Postulat ab. Ich bitte Sie, das Gleiche zu tun.

Susanne Rihs (Grüne, Glattfelden): Sie wissen es, es gibt in unserem Kanton nicht nur das Lädelisternen und das Poststellensterben, sondern es gibt auch das Bahnhofsterben. Landlauf und Landab sind immer mehr Bahnhöfe nicht mehr bedient und dienen nur noch als Haltestellen. Dem kann man natürlich so zusehen. Man kann auch die Meinung haben, dass diese Haltestellen sehr attraktiv sind, wie Rolf Walther offenbar der Meinung ist. Ich und die Grünen sind ganz anderer Meinung. Haltestellen, abgelegene Bahnhöfe mit null Personen und null Angeboten sind das Gegenteil von attraktiv.

Der Schliessung der Billettverkaufsstellen auf den Bahnhöfen steht zwar ein Verkaufs- und Beratungsangebot auf anderen Kanälen offen. Das stimmt. Es gibt auch viele Billettautomaten, die immer erneuert werden. Das stimmt auch. Aber trotzdem ersetzt dieses Angebot nie und nimmer bediente Bahnhöfe mit ihren Fachleuten, welche die Reisenden persönlich in allen Belangen des öffentlichen Verkehrs beraten können. Nicht nur das, Bahnhöfe haben besonders auch auf dem Land noch eine ganz andere Funktion. Es sind Treffpunkte. Es sind Ausgangspunkte für Menschen, die auf Reisen gehen. Wenn diese Bahnhöfe nun geschlossen werden, können sie diese Bedürfnisse nicht mehr abdecken. Das Modell «Stationshalter», das dann durch die SBB zum Avec-Betriebskonzept weiterentwickelt wurde, hat dies gezeigt. Ein solches Modell sieht vor, dass die Stationshalter ihre Station selbstständig auf eigene Rechnung führen, oft verbunden mit einem Nebenerwerb wie einem Reisebüro oder einem Kiosk. Auf verkaufte SBB-Billette erhalten sie eine Provision von bis zu 10 Prozent. Dieses Modell ist von den SBB vor Jahren gefördert worden, heute leider nicht mehr, obwohl es sich an ganz verschiedenen Bahnhöfen bewährt hat. Vielerorts könnte aber ein solches Angebot noch mit einer Postverkaufsstelle ergänzt werden, denn dort, wo die Bahnhöfe geschlossen sind, werden auch die Poststellen geschlossen. Das sind dann die Schlafdörfer, die offenbar Rolf Walther so attraktiv findet, die keine Restaurants, keine Postbüros und keine Bahnhöfe mehr haben. Es sind reine Schlafdörfer. Wollen wir das wirklich?

Die Wiedereröffnung von Bahnhöfen mit einem Zusatzangebot zum Beispiel auch einem Beizli, wie ich es ganz zufällig in Fraubrunnen im Kanton Bern gesehen habe, ist attraktiv, und sie rentieren auch. Und nicht nur das. Unbediente Bahnhöfe sind unsicher. Viele Menschen trauen sich abends nicht mehr an solche Stationen. Mein Bahnhof in Glattfelden liegt weit auf dem Land, fast kein Haus ist

dort, kein Kiosk, kein Getränkeautomat. Man ist wirklich völlig allein. Junge und alte Frauen getrauen sich kaum mehr, dort in der Nacht einzusteigen.

Ich mache Ihnen beliebt, das Postulat zu unterstützen. Es ist nicht so, dass wir vom Regierungsrat erwarten, dass er diese Bahnhöfe finanziell unterstützt, sondern dass er Einfluss nimmt auf die SBB und den ZVV, damit etwas geschieht und damit dieser Trend zur Schliessung der Bahnhöfe nicht mehr weitergeht.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Was macht eigentlich ein Dorf aus? Kirche, Restaurants, Dorfbrunnen, ja, schön ist es, wenn auch noch ein Bahnhof, im Idealfall ein offener Bahnhof da ist. Wichtig ist ein offener Bahnhof gerade für Leute, die selten den ÖV benutzen, denn selbst mit eingeschränktem Ticketangebot kann das sehr hilfreich sein. Es gibt viele Leute, welche schon an den einfachen Billettautomaten scheitern. Das sind nicht nur Leute mit tiefer Bildung, sondern Leute, die viel zu lange nie einen Billettautomaten bedient haben. Wenn also Gelegenheitsbenutzer für den ÖV abgeholt werden sollen, dann sind bediente Bahnhöfe ein Pluspunkt. Nur müssen sich Bahnhöfe tatsächlich irgendwie auch rechnen. Deshalb ist es nicht möglich, überall präsent zu sein. Das akzeptieren wir.

Wenn Private nun die Funktion übernehmen wollen, Haltestellen zu beleben, ist das sehr erfreulich. Da sollten weder von Seiten der SBB noch der Gemeinde, des Kantons oder des ZVV Knüppel zwischen die Beine geworfen werden. Wenn jemand eine Chance auf ein Geschäft sieht, dann soll er sie doch packen können. Gerade, weil das Postulat nicht einfach fordert, dass Bahnhöfe um jeden Preis offen gehalten werden sollen, sondern will, dass kreative Nutzungen zugelassen oder akzeptiert werden sollen, ist es in unserem Sinn und hoffentlich auch in Ihrem Sinn liberal und sollte deshalb von uns allen überwiesen werden können.

Ich habe vom Sprecher der SVP kein Argument gehört, das in diesem Sinn gegen eine Überweisung spricht. Zu Rolf Walther: Es heisst eben im Postulat nicht, dass die Bahnhöfe unterstützt werden müssen.

Wir erhoffen uns von einem diesbezüglichen Bericht mögliche Strategien, wie die Bahnhöfe als lebendige, sichere Orte erhalten werden können und gehen davon aus, dass mit dieser Antwort für mögliche Interessenten Klarheit geschaffen werden kann.

Wir Grünliberalen bitten Sie, auf Ihre Fraktionsbeschlüsse zurückzukommen und das Postulat zu unterstützen.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Die Regierung wäre bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Das heisst, sie hat die Problematik von vereinsamten Bahnhofarealen erkannt. Sie wäre auch bereit, hier mitzuhelfen, Strategien zu entwickeln. Darum bin ich schon enttäuscht, dass jetzt von der gegenüberliegenden Seite versucht wird, die Regierung daran zu hindern, mitzuhelfen, die Situation zu verbessern. Es enttäuscht mich natürlich, dass Werner Bosshard, der öfters auch am Abend unterwegs ist auf dem Bahnhofareal und auch mir persönlich schon mitgeteilt hat, dass er die unheimliche Atmosphäre nicht immer schätzt, wenn es am Abend dunkel ist und niemand mehr unterwegs ist, dagegen ist. Dann finde ich es schade, wenn hier gegen Lösungsstrategien opponiert wird.

Es ist so, wenn die SBB nichts mehr machen, diese Areale verwahrlosen lässt, dann muss häufig die Gemeinde eintreten. Die Gemeinde muss dann für die Sicherheit sorgen. Die Gemeinde organisiert Sicherheitspatrouillen. Sie organisiert, dass das Licht am späten Abend und in der Nacht brennen gelassen wird. Die Gemeinde muss also nachher für die Aufwendungen sorgen, die hier andernorts gespart werden.

Die SBB sollten es eigentlich besser wissen. Die SBB müssen mit erhöhten Kosten für die Reinigung der Bahnhofareale sorgen. Sie haben häufig mit Reparaturen zu kämpfen, wenn in den vereinsamten Nachtstunden Vandalenakte verübt werden. Die SBB müssten in eigenem Interesse hier dafür sorgen, dass es nicht dazu kommt, dass diese Bahnhofareale verwaisen. Wenn man diese Areale wieder beleben könnte, wieder mehr Präsenz da ist, wieder mehr Leute die Verantwortung für die Umgebung übernehmen würden, dann hätten wir auch weniger Situationen, da die Leute Angst haben und allenfalls sogar den ÖV meiden und wieder auf den Privatverkehr umsteigen. Das ist nicht das Ziel, das wir verfolgen, um den öffentlichen Verkehr zu fördern.

Es wäre wichtig, wenn wir hier alles daran setzen würden, dass die Zusammenarbeit zwischen den SBB und dem ZVV und den Gemeinden verstärkt werden könnte, damit die Hauptnutzer dafür sorgen, dass wir die Bahnhofareale belebt halten können.

Im Übrigen ist es so, dass verschiedene Entscheide und Entwicklungen in den letzten Jahren gemacht worden sind. Man hat plötzlich die Züge nicht mehr begleitet. Dann sind sie allein gefahren. Dann hat man in der Folge nach ein paar Jahren gemerkt, dass es nicht geht. Jetzt hat man wieder Begleitpersonal für die Züge eingeführt. Sorgen wir doch dafür, dass wir die Entwicklung nicht so weit kommen lassen, dass wir sie in ein paar Jahren wieder korrigieren müssen. Sorgen wir doch jetzt dafür, dass wir diese schlechten Entwicklungen jetzt schon verhindern.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 74 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Regierungsrat das Postulat zur Berichterstattung zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

17. Massnahmen zu Gunsten der Arbeitsmarktbeitilgung der älteren Arbeitnehmenden

Postulat Elisabeth Derisiotis (SP, Zollikon), Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden) und Lisette Müller (EVP, Knonau) vom 3. Juli 2006 KR-Nr. [192/2006](#), RRB-Nr. 1386/27. September 2006 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird ersucht dafür zu sorgen, dass die vom Bundesrat Ende 2005 beschlossenen Massnahmen zur Erhaltung der Arbeitsmarktfähigkeit der älteren Arbeitnehmenden auch im Kanton Zürich umgesetzt werden. Insbesondere sind Massnahmen zum Abbau von Altersdiskriminierung und Fehlmeinungen in den Betrieben und der Öffentlichkeit, zur Förderung altersgerechter Arbeitsbedingungen, zur Verstärkung des Gesundheitsschutzes am Arbeitsplatz und zum Zugang zur Weiterbildung für ältere Arbeitnehmende zu treffen. RAV und AMM sollen rechtzeitig in den Prozess miteinbezogen werden.

Begründung:

Die Schweiz hat bereits heute im internationalen Vergleich eine hohe Beschäftigungsquote von älteren Mitarbeitenden. Die demografischen Veränderungen führen in den nächsten 10 – 15 Jahren zu einem sinkenden Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter. Damit wird eine spürbare Veränderung in der Altersstruktur auf dem Arbeitsmarkt einhergehen. Heute ist auch in der Schweiz eine Diskriminierungstendenz älterer Arbeitnehmenden festzustellen. Der Gestaltung von altersgerechten Arbeitsbedingungen und dem lebenslangen Zugang zur Weiterbildung wird zu wenig Beachtung geschenkt. Die Beteiligung älterer Menschen am Arbeitsmarkt ist jedoch angesichts der demografischen Entwicklung volkswirtschaftlich und sozialpolitisch von grosser Bedeutung und soll mit entsprechenden Massnahmen gefördert werden. Der Bund hat Ende 2005 ein Massnahmenpaket verabschiedet, um eine nachhaltige Verbesserung der Partizipation älterer Arbeitnehmenden am Arbeitsmarkt zu erreichen. Der Kanton Zürich soll diese Massnahmen umsetzen. Der Regierungsrat ist dabei als federführende Instanz gefordert.

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

1. Ältere Arbeitskräfte können auf dem Arbeitsmarkt spezifischen Schwierigkeiten begegnen. Ursache sind nicht nur Vorurteile und tatsächliche Wettbewerbsnachteile gegenüber jüngeren Mitbewerbern wie höhere Löhne, höhere Pensionskassenbeiträge oder längere Ferien. Mitunter wirken sich gerade auch Regelungen, die im vermeintlichen Interesse älterer Arbeitskräfte getroffen wurden, für diese als kontraproduktiv aus. Vertragliche oder gesetzliche Altersgrenzen – mögen sie noch so sachlich, beispielsweise versicherungstechnisch oder physiologisch begründet sein – laufen grundsätzlich dem Gebot der Nichtdiskriminierung aus Altersgründen zuwider.

Es gibt aber auch andere Personengruppen, die auf dem Arbeitsmarkt besonderen Schwierigkeiten ausgesetzt sein können. Zu denken ist etwa an Schulabgängerinnen und -abgänger, an Berufsanfängerinnen und -anfänger, an wenig qualifizierte Arbeitskräfte, an qualifizierte, hochspezialisierte Berufsleute mit kleinem Arbeitsplatzangebot. Das zeigt sich unter anderem auch in der Arbeitslosenquote der verschiedenen Alterskategorien. Demnach waren im Kanton Zürich im Jahresdurchschnitt 2005 4,4 % der 15- bis 19-Jährigen; 6,1 % der 20- bis 24-Jährigen; 3,0 % der 50- bis 54-Jährigen; 3,3 % der 55- bis 59-Jährigen

und 3,9 % der 60- bis 64-Jährigen arbeitslos; die durchschnittliche Quote aller Altersklassen betrug 4,0 %. Eine überdurchschnittliche Arbeitslosigkeit älterer Arbeitskräfte ist somit nicht festzustellen. Allerdings dauert die Arbeitslosigkeit älterer Arbeitskräfte durchschnittlich länger als jene der übrigen Altersgruppen (wobei wegen der altersbedingt unterschiedlichen Dauer des Taggeldhöchstbezuges ein direkter Vergleich nicht möglich ist). Deshalb unterstützt die Arbeitslosenversicherung (ALV) bereits heute ältere Arbeitslose mit spezifischen Vorteilen: Personen, die das 55. Altersjahr zurückgelegt haben, haben Anspruch auf 520 (anstelle der üblichen 400) Taggelder; weitere 120 Taggelder erhalten sie, wenn sie innerhalb der letzten vier Jahre vor dem Erreichen des AHV-Rentenalters arbeitslos geworden sind (Art. 27 Arbeitslosenversicherungsgesetz [AVIG; SR 837.0], Art. 41b Arbeitslosenversicherungsverordnung [AVIV; SR 837.02]).

Das Angebot an Arbeit ist in einer Volkswirtschaft zu einem bestimmten Zeitpunkt grundsätzlich eine feste Grösse. Wird nun – beispielsweise durch staatliche Förderung – eine bestimmte Arbeitnehmendengruppe besonders unterstützt, besteht automatisch die Gefahr einer Benachteiligung anderer Arbeitnehmender. Lenkungsmassnahmen auf dem Arbeitsmarkt sind deshalb äusserst behutsam und immer unter Berücksichtigung der Mechanismen des Arbeitsmarktes vorzunehmen, sollen damit nicht unerwünschte Nebenwirkungen entstehen.

2. Die Globalisierung der Wirtschaft macht auch vor den Arbeitsmärkten nicht Halt. Wie die Wirtschaftsstandorte stehen auch die Arbeitsmärkte untereinander im Wettbewerb. Wird an einem Ort der Arbeitsmarkt zu stark behindert, weicht die Arbeit an einen anderen Standort aus. Aufgabe der Politik ist deshalb, optimale Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche wirtschaftliche Betätigung und damit für die Schaffung und den Erhalt von Arbeitsplätzen zu gestalten. Ein wesentlicher Vorteil des hiesigen Arbeitsmarktes ist die verhältnismässig geringe Regulierungsdichte. Tendenziell verteuert jede staatliche Norm ein Produkt oder eine Arbeitsleistung. So besteht denn auch ein direkter Zusammenhang zwischen Regulierungsdichte und Arbeitslosenquote: Je mehr marktbezogene Vorschriften bestehen, desto uninteressanter wird der Arbeitsstandort und desto höher ist die Arbeitslosenquote. Wirtschaftliche Freiheiten ermöglichen ein höheres Nationaleinkommen und damit auch das Wachstum eines Landes. Es ist deshalb im Interesse des Wohlstandes und der Arbeitsplatzsicherheit unseres Landes, dass der hiesige Wirtschaftsstandort und damit der Arbeitsmarkt gestärkt wird.

3. Der Arbeitsmarkt folgt grundsätzlich den marktwirtschaftlichen Gesetzmässigkeiten von Vertragsfreiheit sowie Angebot und Nachfrage, wird aber sozial abgedeckt durch gesetzliche Schutznormen. Die Marktteilnehmenden stehen untereinander in Konkurrenz. Einerseits stehen Arbeitnehmende im Wettbewerb um Stellen und andererseits konkurrenzieren sich Arbeitgebende um gute Arbeitskräfte. Abschluss und Inhalt eines Arbeitsvertrages unterstehen grundsätzlich der Privatautonomie. Dazu gehört in erster Linie auch, dass es den Vertragsparteien freisteht, mit wem sie ein Arbeitsverhältnis eingehen wollen. Zusätzliche Vorschriften oder Lenkungsmaßnahmen zu Gunsten einzelner Marktteilnehmenden laufen diesem Prinzip zuwider und sind fragwürdig.

4. Jedes staatliche Handeln bedarf einer gesetzlichen Grundlage. Im Bereich des Arbeitsvertragsrechtes und damit zusammenhängender Rechtsgebiete – etwa der beruflichen Vorsorge oder der Arbeitssicherheit – legifiziert der Bund abschliessend. Er kann den Vollzug den Kantonen delegieren und diesen gewisse Spielräume innerhalb bundesrechtlicher Vorgaben einräumen. Dies ist beispielsweise mit der Delegation der Führung von regionalen Arbeitsvermittlungszentren (RAV) an die Kantone geschehen, womit die Stellensuchenden gemäss Arbeitsvermittlungs- und Arbeitslosenversicherungsrecht zweckmässig unterstützt werden sollen.

5. Das Eidgenössische Departement des Innern (EDI) und das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement (EVD) haben gemeinsam eine Fachgruppe beauftragt, Massnahmen im Bereich der Sozialversicherungen, der Gesundheit am Arbeitsplatz und der Arbeitsfähigkeit älterer Erwerbstätiger auszuarbeiten. Die Fachgruppe hat hierzu drei Arbeitsgruppen eingesetzt, die zu den Themen

- Vermeidung von Anreizen für einen frühzeitigen Rückzug aus dem Erwerbsleben durch die Sozialversicherungen;
 - Verbesserung der gesundheitlichen Voraussetzungen für die Arbeitsfähigkeit und Arbeitsmotivation;
 - Verbesserung der Wiedereingliederung älterer Arbeitsloser
- Vorschläge verfassten.

Diese wurden im November 2005 im Synthesebericht «Partizipation älterer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer» veröffentlicht (www.seco.admin.ch/themen/arbeit/seiten/00121/index.html?lang=de)

Aus dieser Arbeit wurden folgende Erkenntnisse gewonnen:

- Das schweizerische System der Sozialversicherungen wurde in der Phase eines starken Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums aufgebaut. Heute erweisen sich die Anreize gerade für ältere Arbeitnehmende als eher negativ für eine Teilnahme am Arbeitsmarkt. Hier drängen sich Korrekturen auf.
- Damit eine erhöhte Bereitschaft zur Arbeitsmarktbeteiligung auch umgesetzt werden kann, ist ein flexibler, gut funktionierender Arbeitsmarkt unabdingbar.
- Die besten Politiken nützen wenig, wenn die gesundheitsmässigen Voraussetzungen der älteren Arbeitskräfte nicht gegeben sind. Mit der Verschiebung des Altersaufbaus in der Erwerbsbevölkerung kommt den Aspekten der Gesundheit und den Arbeitsbedingungen zunehmende Bedeutung zu.
- Die Entwicklung von einer handwerklich und industriell orientierten zu einer wissensbasierten Wirtschaft erfordert nicht nur eine gute Erstausbildung, sondern auch die Fähigkeit der Arbeitnehmenden, mit der raschen Entwertung einmal erworbenen Wissens Schritt zu halten und sich entsprechend weiterzubilden.

Aus diesen Erkenntnissen wurde u. a. folgender Handlungsbedarf erkannt:

Erzielung von Anreizneutralität in der Sozialgesetzgebung:

- Bei der Invalidenversicherung besteht ein grosser Korrekturbedarf. Dessen Bewältigung wurde mit der fünften Revision des Invalidenversicherungsgesetzes in Gang gesetzt.
- Im Bereich der zweiten Säule sind Reformen erforderlich, beispielsweise im Bereich von Aufsicht und Oberaufsicht.
- Eine weitere Revision der Alters- und Hinterlassenenversicherung wird in absehbarer Zeit erforderlich sein.

Erhalt eines funktionierenden Arbeitsmarktes:

- Die öffentliche Stellenvermittlung und die arbeitsmarktlichen Massnahmen gemäss Arbeitslosenversicherungsrecht sind an die Alterung der Erwerbsbevölkerung anzupassen.
- Dabei ist die Grundausrichtung der Arbeitsmarktpolitik im Auge zu behalten. Als Daueraufgabe muss die Politik die Flexibilität, insbesondere die geringe Regulierungsdichte des Arbeitsmarktes, gewährleisten.

Förderung der Gesundheit und Anpassung der Arbeitsbedingungen durch:

- Wahrnehmung der Eigenverantwortung für die Gesundheit und Arbeitsfähigkeit im Alter;
- Bekämpfung von Altersdiskriminierung und «Fehlmeinungen» (so lautet die Terminologie der Arbeitsgruppe) in der Öffentlichkeit sowie in den Betrieben;
- Altersmanagement und Arbeitsgestaltung in den Betrieben.

Alle diese Vorschläge und Massnahmen richten sich auf Grund seiner Zuständigkeit an den Bund. Die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich Arbeitsmarkt und Gesundheit am Arbeitsplatz beruhen auf dem Arbeitslosenversicherungsgesetz und dem Arbeitsgesetz. Beide Bundesgesetze werden im Wesentlichen von den Kantonen vollzogen und der Vollzug hauptsächlich durch den Bund finanziert. Die Vorschläge der Fachgruppe sind deshalb im üblichen Gesetzgebungsverfahren des Bundes umzusetzen. Damit erst wird die Bundesrechtskonformität sowie die Durchsetzbarkeit und nicht zuletzt die Mitfinanzierung des Vollzugs garantiert. Vorauseilende kantonale Massnahmen ohne rechtliche Grundlage, die schliesslich vielleicht sogar dem dereinst gesetzten Bundesrecht widersprechen könnten, sind deshalb zu unterlassen.

6. Aus dem Gesagten lassen sich folgende Schlüsse ziehen:

- Lenkende Eingriffe in den Arbeitsmarkt durch die öffentliche Hand dürfen nur mit äusserster Zurückhaltung vorgenommen werden, und sollen keine unerwünschten, gar mit öffentlichen Geldern finanzierten Störungen des Marktes verursachen.
- Es ist weder möglich noch zweckmässig, dass sich der Kanton in die Ausgestaltung privatrechtlicher Arbeitsverhältnisse lenkend einmischt.
- Das Arbeits- und das Sozialversicherungsrecht werden abschliessend vom Bund gesetzt. Es bleibt deshalb abzuwarten, ob und wie der Bund die von der Fachgruppe EVD/EDI an ihn gerichteten Vorschläge umsetzt.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 192/2006 nicht zu überweisen.

Elisabeth Derisiotis (SP, Zollikon): Die ablehnende Haltung des Regierungsrates zu unserem Postulat enttäuscht. Einerseits beruft er sich dabei auf die marktwirtschaftlichen Gesetzmässigkeiten des Arbeitsmarkts wie Vertragsfreiheit und Angebot und Nachfrage. Andererseits führt er aus, dass die entsprechenden Gesetze auf Bundesebene abschliessend geregelt würden und eine Verstärkung der Regelung ohnehin kontraproduktiv wäre. So einfach kann jedoch auch der Zürcher Regierungsrat sich nicht aus der Verantwortung ziehen. Aufgrund der demografischen Entwicklung ist eine Verknappung der Arbeitskräfte zu erwarten – eine Tatsache, die wirtschafts- und sozialpolitisch von Bedeutung ist.

In Anbetracht einer besseren Ausschöpfung des Erwerbspotenzials richtet sich das Augenmerk zusehend auf ältere Arbeitnehmende. Mit älteren Arbeitnehmenden sind nicht etwa Personen über 60 – zum Beispiel meine Kategorie – gemeint, sondern bereits Personen über 50, die aus verschiedenen Gründen heute im Arbeitsmarkt oft benachteiligt sind. Es gilt deshalb, deren Arbeitsfähigkeit zu verbessern und die Arbeitsbedingungen für diesen Personenkreis adäquat zu gestalten. Der Bundesrat hat deshalb vor zwei Jahren ein Massnahmenpaket zu Gunsten der älteren Arbeitnehmenden beschlossen. Sicher ist in diesem Paket hauptsächlich der Bund zum Handeln gefordert. Dieser hat denn auch seine Hausaufgaben gemacht beziehungsweise ist daran, den Massnahmenkatalog umzusetzen.

Mit unserem Postulat fordern wir den Kanton auf, auf kantonaler Ebene dafür besorgt zu sein und rechtzeitig und vorausschauend die nötigen Vorkehrungen zu treffen, dass auch im Kanton Zürich die Umsetzung dieser Massnahmen ohne Verzögerung vorankommt. Das ist der eine Teil unserer Forderung.

Gleichzeitig gibt es aber auch Teile, welche nicht allein gesetzgeberisch gelöst werden können und solche, die auch gesetzgeberisch in den Bereich der Kantone fallen beziehungsweise, bei denen der Kanton einen grossen Ermessensspielraum hat. Massnahmen zur Weiterbildung zum Beispiel, die dringend benötigt sind auch für ältere Arbeitskräfte, sind nicht bundesrechtlich geregelt. Hier hat der Kanton einen sehr grossen Handlungsspielraum, den er bestens nutzen könnte und dies dringend auch tun sollte.

Der Kanton ist daran, ein kantonales Weiterbildungskonzept zu entwickeln. Unser Postulat fordert, den Zugang zur Weiterbildung für ältere Menschen zu verbessern. Dies muss seinen Niederschlag im geplanten kantonalen Konzept finden. Unser Postulat stellt sicher, dass dieser

Frage die entsprechende Beachtung in diesem Konzept geschenkt werden muss. Die Gesundheit am Arbeitsplatz ist ebenfalls ein zentrales Thema. Die Betriebe, insbesondere die KMU (*kleine und mittlere Unternehmungen*) könnten beispielsweise sensibilisiert und beraten werden, die Gesundheit und Arbeitsfähigkeit ihrer Beschäftigten in allen Arbeitsphasen zu erhalten. Eine solche Sensibilisierung kann und soll dezentral, sprich kantonal erfolgen. Also auch hier hätte der Kanton eine wichtige Aufgabe, die dringend nötige Aufklärung und Sensibilisierungsarbeit zu leisten. Überprüft werden können und sollen auch allfällige Altersgrenzen im kantonalen Personalrecht. Der Kanton selbst als vorbildlicher Arbeitgeber für älter werdende Mitarbeitende – auch das ist eine Aufgabe, die der Kanton selbst übernehmen kann und soll.

Unser Postulat ist wichtig. Wir wollen, dass der Kanton wekommt von der in der Postulatsantwort skizzierten passiven Haltung beziehungsweise vom Abwarten, was aus Bern kommt. Wir möchten, dass er sich initiativ und aktiv um das Wohlergehen der älteren Arbeitnehmenden kümmert. Die Postulatsantwort hat gezeigt, dass es dieses Postulat braucht, dem Regierungsrat den dringend nötigen Anstoss zu geben, diese Aufgabe nicht hinauszuschieben, sondern verbindlich in Angriff zu nehmen.

Ich bitte Sie daher, das Postulat heute zu überweisen.

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Aufgabe der Politik ist es, optimale Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche wirtschaftliche Betätigung und damit für die Schaffung und den Erhalt generell von Arbeitsplätzen sicherzustellen. Ich betone: Rahmenbedingungen! Je mehr marktbezogene Vorschriften bestehen, desto uninteressanter wird der Arbeitsstandort und desto höher ist die Arbeitslosenquote. So besteht denn auch ein direkter Zusammenhang zwischen Regulierungsdichte und Arbeitslosenquote. Es ist deshalb im Interesse des Wohlstands und der Arbeitsplatzsicherheit unseres Landes, dass der hiesige Wirtschaftsstandort und damit der Arbeitsmarkt stärker wird und nicht durch zusätzliche Regulierungen an Attraktivität verliert. Übrigens hat das Gewerbe schon in der Vergangenheit seine Verantwortung wahrgenommen und ist sich der Leistung der älteren Arbeitnehmenden stets bewusst gewesen. Übrigens nicht nur der älteren, liebe Elisabeth Derisiotis, sondern aller Arbeitnehmenden. Deshalb würden sich staatliche Massnahmen auf diesem Sektor extrem negativ auswirken. Dazu kommt, dass sich die Grossindustrie und die Finanzwirtschaft in der

Zwischenzeit von ihrem kurzsichtigen Jugendlichkeitswahn wieder verabschiedet haben. Auch sie sind sich jetzt wieder bewusst, dass erfahrene ältere Arbeitnehmende von grösstem Nutzen sind. Ebenfalls werden wegen der geburtenschwachen Jahrgänge in Zukunft zu wenige Arbeitskräfte auf dem Markt sein. Es geht in Zukunft also eher darum, flexible Arbeitszeitmodelle zu schaffen, um älteren Arbeitnehmenden interessante Perspektiven zu bieten, um deren Wissen und Erfahrung bis über das Pensionsalter hinaus für unsere Unternehmen nutzbar zu machen. Anstatt Regulierung, wie von Elisabeth Derisiotis gefordert, ist daher Deregulierung gefordert.

In diesem Sinn lehnt die SVP das Postulat ab.

Eva Gutmann (GLP, Zürich): Das gut gemeinte Postulat verlangt, dass sich der Kanton für eine bessere Integration der älteren Arbeitnehmenden in den Arbeitsmarkt einsetzt. Wie der Regierungsrat in seiner Antwort richtig schreibt, wirken sich ebenso gut gemeinte Schutz- und Fördermassnahmen zu Gunsten der älteren Arbeitnehmenden in der Praxis negativ auf diese Kategorie von Arbeitnehmenden aus. Ein wenig reglementierter Arbeitsmarkt und eine ständige Weiterbildung der Arbeitnehmenden sind wichtig für eine starke Wirtschaftsentwicklung und diese wiederum ist ein Garant für eine annähernde Vollbeschäftigung, die auch den älteren Arbeitnehmenden zugute kommt.

Die Grünliberalen sehen keinen Grund, warum einzelne Kategorien von Arbeitnehmenden gesondert gefördert werden sollen. Ältere Arbeitnehmende wollen nicht unter staatlichen Schutz genommen werden, sondern eigenverantwortlich ihr Leben gestalten. Der Staat unterstützt sie dabei mit einem gut ausgebauten Angebot an beruflicher Weiterbildung.

Die Grünliberalen sind gegen dieses Postulat.

Marlies Zaugg (FDP, Richterswil): Nicht nur wir Menschen werden schneller älter, als wir uns das wünschen oder vorstellen, dasselbe Schicksal hat auch dieses Postulat ereilt. Die Forderungen im vorliegenden Postulat sind überholt und nicht mehr aktuell. Die wirtschaftlichen Verhältnisse haben sich kontinuierlich verbessert. Der Arbeitsmarkt folgt grundsätzlich den marktwirtschaftlichen Gesetzmässigkeiten. Die Arbeitslosenquote liegt im Durchschnitt im Monat Januar 2008 bei 2,7 Prozent, bei Schulabgängerinnen und Berufsanfängerinnen etwas höher. Auffallend ist besonders, dass aber gerade bei den

40- bis 60-Jährigen die Quote unter dem Durchschnitt liegt, was aber das Gegenteil beweist, als was die Postulanten ins Feld führen. Aus demografischen Gründen wird es in Zukunft je länger je mehr ältere Arbeitskräfte brauchen. Wir hatten in den vergangenen Jahren eine jugendverehrende Grundeinstellung. Nur wer jung, innovativ und unverbraucht war, hatte eine gute Chance auf dem Arbeitsmarkt. Erfahrung lähmt, macht träge und war nicht gefragt. Im Moment festigt sich aber die Erkenntnis, dass wir sowohl die kreativen jungen als auch die aus ihrer Erfahrung schöpfenden älteren Mitarbeitenden zu gleichen Teilen benötigen. Wir befinden uns in einem fortlaufenden Prozess, den wir sicher nicht mit staatlichen Interventionen steuern, beeinflussen oder gar aufhalten können und sicher auch nicht wollen. Nicht Vorschriften an Unternehmer sind die geeigneten Massnahmen, um solche Prozesse regulieren zu wollen. Es muss den Vertragspartnern frei stehen, wen sie einstellen und auf welche Fähigkeiten sie setzen. Stete Weiterbildung und Ausrichtung auf das, was der Markt braucht, ist eine selbstverständliche Forderung an Arbeitnehmende jeden Alters. Ich bin überzeugt, dass Altersdiskriminierung kein Thema mehr ist. Unsere Gesellschaft ist sensibilisiert auf spezifische Anliegen der älteren Generation. Die auf Bundesebene erarbeiteten Massnahmen im Bereich Arbeitsmarkt, Gesundheit am Arbeitsplatz und der Arbeitsfähigkeit älterer Erwerbstätigen beruhen auf dem Arbeitslosenversicherungsgesetz und dem Arbeitsgesetz. Vorauseilende kantonale Massnahmen ohne rechtliche Grundlagen machen keinen Sinn. Sie würden allenfalls sogar widerrufen werden müssen, weil sie dem Bundesrecht widersprechen.

Darum folgt die FDP-Fraktion dem Antrag des Regierungsrates, das Postulat nicht zu überweisen.

Jean-Philipp Pinto (CVP, Volketswil): Die Beschäftigung älterer Arbeitnehmer besitzt vor dem Hintergrund des demografischen Wandels enorme Aktualität auf politischer und wirtschaftlicher Ebene. Wirtschaftswachstum und -fähigkeit werden künftig zunehmend davon abhängen, wie effizient Arbeitgeber ihre älteren Arbeitskräfte einsetzen. Wirtschaft und Verwaltung haben aber die Zeichen der Zeit erkannt. Verschiedene Unternehmungen fördern heute gezielt ältere Mitarbeitende. Das Staatssekretariat für Wirtschaft, Seco, hat ein Massnahmenpaket für ältere Mitarbeitende geschnürt. Seine wichtigsten Ziele sind Abbau von Altersdiskriminierung und Fehlmeinungen in der Öffentlichkeit und in den Betrieben. Aber auch wer in den alten Denk-

mustern verhaftet bleibt, wird spätestens durch die ab 2010 zu erwartende Arbeitskräfteknappheit zu einer neuen Einstellung gezwungen sein. Es wird dannzumal ein Mangel an jüngeren Arbeitskräften entstehen. Ältere Arbeitskräfte werden gefragt sein.

Lenkungsmassnahmen des Staats sind auf dem Arbeitsmarkt äusserst behutsam einzusetzen, ansonsten Verhältnisse wie in Deutschland entstehen könnten. Die Zukunft in unserem Land gehört dem Arbeitsmarkt der erfahrenen Älteren. Die nötigen Massnahmen sind hierzu bereits in die Wege geleitet worden. Wer die Nase im Wind hat, hat sich bereits auf diese Veränderungen eingestellt.

Die CVP beantragt daher die Nichtüberweisung des Postulats.

Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden): Sie können natürlich schon so tun, als ob es keine Altersdiskriminierung auf dem Arbeitsmarkt mehr gäbe oder auch andere Formen von Diskriminierung. Nur wird die Wirklichkeit deswegen nicht anders. Diskriminierungstendenzen bestimmter Arbeitnehmer- und Arbeitnehmerinnengruppen haben Sie. Sie haben sie an den altersmässig unteren Randbereichen, bei den Einstiegschancen für die Jungen in den Arbeitsmarkt, und sie haben am anderen Ende der Altersskala die Problematik der Verweilchancen für ältere Arbeitnehmende. Sie haben daneben auch noch die gleiche Problematik für weniger Qualifizierte. Nichts tun oder das Problem wegreden, ändert nichts daran, dass die Arbeitsmarktchancen dieser Gruppen halt ungleich sind gegenüber anderen. Sie können sagen, gut, das ist die Freiheit der Wirtschaft. Nur ist es einfach etwas kurz gegriffen, wenn Sie dann meinen, dass nicht zusätzliche Probleme daraus entstehen. Es ist eine wirtschaftspolitische Demografie. Es ist nun aber auch eine sozialpolitische Notwendigkeit, hier entsprechend tätig zu werden.

Das muss nicht im Sinne einer harten Gesetzgebung stattfinden. Da hat der Kanton in der Tat höchst beschränkte bis gar keine Möglichkeiten. Aber, was es braucht, ist ein Kulturwandel auf dem Arbeitsmarkt und in der Wirtschaftswelt festzustellen, dass diese Diskriminierungen stattfinden und dass durch diese Diskriminierungen eben Ressourcen verloren gehen, die durchaus willkommen und nötig wären. Es braucht einen Wandel vom Defizit- zum Kompetenzenmodell. In den letzten Jahrzehnten hat die Forschung einen erstaunlichen Wandel vollzogen bezüglich der Auswirkungen des Älterwerdens. Noch bis vor kurzem ging man davon aus, dass primär die Defizite wachsen. Die Wissenschaft realisiert aber immer mehr, dass diese

Sichtweise nicht der Realität entspricht. Älter zu werden bedeutet nicht einfach eine Abnahme von Kompetenzen, sondern es bedeutet in gewissen Bereichen sogar eine Zunahme, in anderen ein Gleichbleiben dieser Kompetenzen. Ältere Menschen haben vor allem die Fähigkeit, entstandene Defizite durch andere Fähigkeiten zu kompensieren, um zum Beispiel ihre Leistungsfähigkeit zu erhalten. Dies im Hinterkopf ist es nicht nur sozialpolitisch, sondern auch wirtschaftlich eine Notwendigkeit, auf den anstehenden demografischen Wandel einzugehen.

Die Geschichte mit der Demografie erinnert mich ein wenig an die Diskussion um den Lehrstellenmarkt: «Das wird sich von selbst lösen.» Wir haben ab 2010 oder 2015 eine Verschiebung der Alterspyramide, die automatisch dazu führen wird, dass ältere Arbeitnehmende wieder vermehrt, vielleicht sogar gleichberechtigt zum Zug kommen werden. Selbst, wenn das so wäre, braucht es hierfür eine rechtzeitige Weichenstellung und Anreize und den Glauben daran, dass dies dann auch wirklich funktionieren wird. Was die Demografie aber nicht löst, das sind die heute auch in der Hochkonjunktur bestehenden Probleme, die ich geschildert habe von älteren Arbeitnehmenden. Sie können schon die durchschnittliche Arbeitslosenquote anführen, nur reden Sie damit am Problem vorbei. Schauen Sie sich die Langzeitarbeitslosigkeit an, dann haben Sie eine völlig andere Pyramide. Dann sind Sie bei den Ursachen der Problematik, über die wir hier mit dem Postulat diskutieren und auch etwas bewegen wollen.

Der Regierungsrat sagt nun, ganz kurz gefasst, es gäbe keinen Spielraum für eine Gesetzgebung auf kantonaler Ebene, also tun wir nichts. Das ist eine etwas einfache Haltung. Elisabeth Derisiotis hat schon ausgeführt, dass es im Bereich Weiterbildung durchaus etwas zu tun gibt. Auch ältere Menschen, das mag Sie erstaunen, lernen. Nur lernen sie in der Regel anders. Die Voraussetzungen gesundheitlicher Art sind erstens höher, und zweitens bedürfen sie einer angepassten Methodik. Der Lernerfolg, das ist nachweisbar, ist umso grösser je näher der Lernstoff an der konkreten Arbeit anknüpft, also bei «doing on the job». Hier bestehen Fördermöglichkeiten. Hier besteht ein Gap (*engl. Lücke, Spalt*) zwischen Nachfrage und Angebot. Hier würde es dem Kanton Zürich nicht schlecht anstehen, den einen oder anderen Schritt vorwärts zu machen. Zweites Beispiel sind Kompetenzenbilanzen. Ich erspare Ihnen hier die Ausführung.

Entgegen dem regierungsrätlichen Antrag gibt es Möglichkeiten, etwas zu tun, einen Kulturwandel zu unterstützen. Das tun Sie mit dem Ja zum Postulat.

Lisette Müller (EVP, Knonau): In sehr kurzer Zeit wird es die älteren Arbeitnehmenden brauchen. Ihre Beteiligung am Arbeitsmarkt ist von grosser Bedeutung. Sie sind ein Reservoir. Nachdem der Bund Ende 2005 Möglichkeiten aufgezeigt und Massnahmen verabschiedet hat, soll der Kanton diese auch umsetzen. Ältere Arbeitnehmende haben Wettbewerbsnachteile im Vergleich zu jüngeren Arbeitskräften. Das bestätigt auch der Regierungsrat in seiner Antwort. Trotzdem will er keine Lenkungsmassnahmen auf dem Arbeitsmarkt, nicht eingreifen und keine Nebenwirkungen riskieren. Gute Rahmenbedingungen zu schaffen, ist die Aufgabe der Politik und nicht eine grössere Regelungsdichte. Die Zuständigkeit liege beim Bund und müsse vom Bund finanziert werden, und vielleicht würden vorauseilende Massnahmen durch unseren Kanton Gefahr laufen, dem Bundesrecht zu widersprechen. Allein diese Schlüsse des Regierungsrates zeigen, wie nötig Massnahmen auch im Kanton Zürich sind. Der Kanton Zürich lässt keine unkomplizierten Lösungen zu – leider. Er hat in den vergangenen Jahren auch bei arbeitsmarktlichen Massnahmen gebremst. Auch ein Bericht der Gleichstellungskommission aus dem Jahr 2004 zeigt auf, dass Massnahmen tatsächlich nötig und dass sie auch möglich sind. Es ist eine Frage des politischen Willens.

Die EVP wird die Überweisung des Postulats unterstützen. Wir bitten Sie, dasselbe zu tun.

Regierungspräsidentin Rita Fuhrer: Der Regierungsrat hätte es sich mit seiner Antwort einfach machen können. Er hätte lediglich darauf hinweisen können, dass der Bundesrat noch keine entsprechenden Massnahmen beschlossen habe, sondern dass bisher lediglich Vorschläge einer Arbeitsgruppe vorlägen, die erst noch in Gesetzesform gebracht und vom eidgenössischen Parlament verabschiedet werden müssten. Da es sich um Bundesrecht handle, bestehe vorher für die Durchsetzung auf kantonaler Stufe gar keine Handhabe. Das haben wir am Schluss unserer Stellungnahme auch getan. Wir haben Ihnen auch die zahlreichen Erkenntnisse und Folgerungen der Arbeitsgruppe dargelegt. Allein, wir haben es damit nicht belassen, wir haben Ihnen ausführlich die Vielschichtigkeit des anerkanntermassen bestehenden Problems älterer Arbeitskräfte dargelegt. Wir haben Ihnen aber aufge-

zeigt, dass es auch andere Personengruppen gibt, denen sich selbst heute angesichts der guten Wirtschaftslage auf dem Arbeitsmarkt grosse Schwierigkeiten entgegenstellen. Wir haben auf die Fragwürdigkeit staatlicher Eingriffe in den Arbeitsmarkt hingewiesen. Wir haben ausgeführt, dass heute nicht nur eine Globalisierung der Waren- und Dienstleistungen besteht, sondern auch der Arbeit, und dies nicht nur hinsichtlich der Konkurrenz inländischer und ausländischer Arbeitskräfte in unserem Land, das ist ja wohl bekannt, sondern auch hinsichtlich der Produktionsstandorte. Ist Arbeit hier zu teuer, ist Arbeit hier überreglementiert, wird sie anderswohin vergeben. Selbst wenn wir demnach wollten, können wir die teilweise durchaus interessanten Vorschläge der Arbeitsgruppe nicht umsetzen, denn sie wären kontraproduktiv. Es fehlt dazu auch die Rechtsgrundlage. Erlässt der Bund gestützt auf die Vorschläge der Arbeitsgruppe Normen, deren Vollzug den Kantonen übertragen wird, werden wir diese selbstverständlich vollziehen.

Der Regierungsrat beantragt Ihnen deshalb, dieses Postulat nicht zu überweisen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 98 : 57 Stimmen bei 2 Enthaltungen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

18. Ergänzung Gastgewerbegesetz

Motion Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon) und Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) vom 10. Juli 2006

KR-Nr. [196/2006](#), RRB-Nr. 1482/25. Oktober 2006 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, das Gastgewerbegesetz (GGG) wie folgt zu ergänzen:

1. Patentvoraussetzung ist ein Selbstkontrollkonzept gemäss Art. 23 LMG und Art. 49 LGV.

2. Die Strafbestimmungen in Art. 39 GGG sind so zu konkretisieren, dass der Patententzug als Folge von wiederholten Verstössen gegen Art. 11 LGV (Abgabe- und Anpreisungsbeschränkungen für alkoholische Getränke) durch die Gemeinden des Kantons Zürich einheitlich erfolgt.

Begründung:

Der Jahresbericht des Kantonalen Labors weist jedes Jahr den gleichen Befund auf, nämlich dass in erster Linie einige schwarze Schafe aus dem Gastgewerbe für einen grossen Teil der gravierenden Beanstandungen verantwortlich sind. Es ist eine Tatsache, dass es im Gastgewerbe einzelne Betriebe gibt, in denen die Lebensmittelgesetzgebung entweder nicht bekannt oder dann ignoriert wird. Das Selbstkontrollkonzept gemäss eidgenössischer Lebensmittelgesetzgebung ist Voraussetzung, damit man Lebensmittel in Verkehr bringen darf. Es hat also am Tag der Betriebsöffnung vorzuliegen. Indem man das Selbstkontrollkonzept als Patentvoraussetzung verlangt, entsteht dem Gastgewerbe kein zusätzlicher Aufwand. Wer kein Selbstkontrollkonzept vorlegen kann, erfüllt die gesetzlichen Vorschriften nicht und soll daher auch kein Patent erhalten. Auch für die Gemeinden entsteht dadurch kein Mehraufwand. Die Kontrolle des Selbstkontrollkonzepts ist eine Aufgabe der Lebensmittelkontrolle. Wo ungenügende Kenntnisse vermutet werden, schickt man die Lebensmittelkontrolle in der Regel unmittelbar nach der Eröffnung zur Kontrolle. Ob die Kontrolle also vor oder nach der Betriebseröffnung erfolgt, bringt den gleichen Aufwand.

Ein weiterer Mangel des heutigen Gastgewerbegesetzes ist der, dass zwar im Detail geregelt wird, wie ein Patent zu erteilen ist, der Entzug aber wenig konkretisiert wird. Insbesondere bei wiederholten Verstössen gegen Art. 11 LGV wäre eine einheitliche Regelung im Kanton von Vorteil. In Behördenschulungen empfiehlt der Kantonschemiker den Gemeinden den Patententzug nach drei Verstössen. Ein Patententzug ist für das Gastgewerbe aber eine drakonische Strafe, weshalb er nicht einfach von Empfehlungen des Kantonschemikers abhängig sein kann, sondern durch einen einheitlichen «Tarif» geregelt werden soll.

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

1. Selbstkontrolle

Am 1. Juli 1995 trat das revidierte Lebensmittelgesetz (LMG, SR 817.0) des Bundes in Kraft. Gemäss Art. 23 müssen alle Lebensmittelbetriebe – also auch die Gastwirtschaftsbetriebe – über ein schriftliches, dem Betrieb angepasstes Selbstkontrollkonzept mit den entsprechenden Kontrollaufzeichnungen verfügen. Am 1. Januar 1998 trat das liberalisierte Gastgewerbegesetz (GGG; LS 935.11) des Kantons Zürich in Kraft. Es brachte die Abschaffung des Fähigkeitsausweises für Wirtinnen und Wirte sowie eine Vereinfachung des Bewilligungsverfahrens mit sich. Voraussetzung ist zwar nach wie vor ein Patent, das aber im Gegensatz zu anderen Kantonen, die minimale Hygienekenntnisse voraussetzen, nicht mehr an fachliche Voraussetzungen gebunden ist. Nunmehr kann ein Gastwirtschaftsbetrieb auch ohne Fachkenntnisse geführt werden. Gemäss §7 der kantonalen Verordnung zum LMG (LGV, LS 817.1) kontrollieren die Gemeinden die Betriebe in der Regel mindestens zweimal jährlich. Mit dem in Art. 49 ff. der revidierten Lebensmittelverordnung des Bundes (LGV, SR 817.02, in Kraft seit 1. Januar 2006) vorgesehenen Übergang zur risikobasierten Kontrolle wird eine sorgfältigere Prüfung des Selbstkontrollkonzeptes durch die Lebensmittelinspektoren nötig sein.

Mit dem auf 1. Juli 2006 in Kraft gesetzten Art. 15 Abs. 4 LMG wurde der Bundesrat ermächtigt, für Personen, die Speisen oder Getränke zum Konsum an Ort und Stelle abgeben, Ausbildungsanforderungen im Bereich Hygiene vorzusehen. Bisher hat er von dieser Ermächtigung keinen Gebrauch gemacht.

Die Erfahrungen aus der behördlichen Prüfung von Selbstkontrollkonzepten zeigen, dass die Kontrollen von Selbstkontrollkonzepten nur in bereits operativ tätigen Betrieben Schlüsse über deren Umsetzungsgrad und ihre Wirksamkeit und somit auch die allfällige Anordnung notwendiger Massnahmen zulassen. Das blosse Vorhandensein eines Selbstkontrollkonzeptes, das von jedermann vor Betriebsaufnahme eingekauft, abgeschrieben oder aus dem Internet bezogen werden kann und der Bewilligungsbehörde vor der Patenterteilung vorgelegt werden müsste, ist hingegen wenig zweckdienlich. Ein solches Konzept allein besitzt keine Aussagekraft bezüglich Wirkungsgrads im künftigen Betriebsalltag und ist kein Garant für eine einwandfreie Betriebsführung. Die vorgeschlagene Regelung wäre deshalb kein zweckmässiger Beitrag an die Bekämpfung von lebensmittelhygieni-

schen Missständen in Gaststätten. Nur eine im Betriebsalltag tatsächlich vorgenommene Selbstkontrolle ist wirkungsvoll, ein Konzept als Absichtserklärung bewirkt nichts.

Zuständigkeitshalber müsste das Selbstkontrollkonzept nicht von der bewilligungserteilenden Behörde, sondern von den Organen der Lebensmittelkontrolle geprüft werden. Der Beizug einer weiteren Stelle im Bewilligungsverfahren und zusätzliche Schnittstellen wären die Folge. Das Verfahren würde komplizierter, teurer und verlängert. Die Einführung der vorgeschlagenen zusätzlichen Regelung im Bewilligungsverfahren ist aus diesen Gründen abzulehnen.

2. Patententzug

Die Bewilligungsbehörde darf ein Gastwirtschaftspatent erteilen, wenn die gemäss §§ 13 f. GGG geforderten betrieblichen und persönlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Sind sie es nicht mehr, ist die Bewilligung zu entziehen. Die Regelung ist klar und hat sich bewährt. Dies geht aus den zahlreichen Patenterteilungen nach vorangegangener Prüfung der Bewilligungsvoraussetzungen seit Inkraftsetzung des GGG vor bald neun Jahren hervor. Demgegenüber gingen bei der Volkswirtschaftsdirektion als Aufsichtsbehörde seitens der das GGG vollziehenden Gemeinden in den letzten Jahren weniger als zehn Fragen betreffend Unklarheiten im Zusammenhang mit dem Entzug eines Patentes ein.

Bewusst hat der Gesetzgeber den Gemeinden in den §§ 13 f. GGG einen Ermessensspielraum eingeräumt. Dieser erlaubt den Bewilligungsbehörden und verpflichtet sie zugleich, dieses Ermessen wahrzunehmen und jeden Fall individuell unter Einbezug aller Umstände zu beurteilen und gestützt darauf ein Patent zu erteilen, die Erteilung zu verweigern oder ein erteiltes Patent zu entziehen. Gerade angesichts der schwerwiegenden Auswirkungen eines Patententzuges darf nicht schematisch gehandelt werden. Vielmehr verlangt jeder Fall nach einer individuellen, unabhängigen und zeitgemässen Beurteilung durch die zuständige Behörde. Dadurch werden schematisierte und möglicherweise im Einzelfall unbillige Entscheide vermieden. Diese Auseinandersetzung mit dem Einzelfall ist anspruchsvoll. Den Gemeinden mit ihren Kenntnissen der örtlichen Verhältnisse ist dies zuzutrauen und zuzumuten. Leitlinien ergeben sich aus der gefestigten Praxis der Entscheide der Rechtsmittelinstanzen, insbesondere des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich. Diese Rechtsmittelinstanzen können von den von einem Entscheid Betroffenen angerufen werden. Schliesslich ist auf die geringe Anzahl von Fällen hinzuweisen, in de-

nen die Betriebsvoraussetzungen nicht mehr gegeben sind und ein Patentzug vorzunehmen ist. Eine ausdrückliche Normierung für diese seltenen Fälle rechtfertigt sich nicht.

Insgesamt ergibt sich, dass die mit der Motion verlangte Schematisierung der Entzugsgründe abzulehnen ist. Die verlangten Massnahmen bewirken keine Verbesserung der Hygienequalität im Gastgewerbe. Der richtige Weg dahin sind vielmehr Schulung und behördliche Kontrollen. Die zuständigen Gemeindebehörden sind bereits heute in der Lage, ihre Aufgaben angemessen gemäss geltendem Gastwirtschaftsrecht korrekt zu handhaben.

Die Einführung der vorgeschlagenen Regelungen ist nicht notwendig. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 196/2006 nicht zu überweisen.

Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon): Nach den Erfahrungen mit dem unseligen Raphael Huber wurde das Gastgewerbegesetz liberalisiert. Das war gut so. Jetzt haben wir aber Erfahrungen mit dem Gastgewerbegesetz gemacht. Diese sind nach unserer Ansicht die, dass wir die Schraube wieder etwas anziehen müssen. Damit schützen wir nicht nur die Kunden, sondern auch die guten Gastgewerbebetriebe vor der Schmutzkonkurrenz. Ich meine den Begriff «Schmutzkonkurrenz» wörtlich.

In meinem Teil gehe ich auf die Alkoholprävention ein. Wir verlangen mit unserer Motion, dass in Artikel 39 Gastgewerbegesetz die Strafbestimmungen so konkretisiert werden, dass der Patentzug als Folge von wiederholten Verstössen gegen Artikel 11 LGV durch die Gemeinden des Kantons Zürich einheitlich erfolgt. Auf Deutsch: Der Tarif muss klar und bekannt und umgesetzt werden. Soeben wurde die Vernehmlassung des nationalen Programms Alkohol 2008 bis 2012 abgeschlossen. Darin finden wir folgende Sätze: «Das kantonale Recht spielt insbesondere in Bezug auf die Zugänglichkeit zu alkoholischen Getränken und damit auf die Verhältnisprävention eine wichtige Rolle. Zu den Hauptakteuren der Alkoholpolitik zählen die 26 Kantone der Schweiz. Sie sind die wichtigsten Partner im Vollzug des Bundesrechts und verfügen über weit reichende Zuständigkeiten im Bereich der Verhältnisprävention. Zudem verantworten die Kantone die Durchsetzung der alkoholpolitisch relevanten Gesetzesvorschriften und die Sanktionierung der Widerhandlungen. Die Alkoholpolitik muss grösstes Gewicht auf die konsequente Umsetzung des geltenden Rechts legen, unter anderem durch eine vermehrte Inanspruchnahme

der vorhandenen Sanktionierungsmöglichkeiten. Dies gilt insbesondere für die Jugend.» Was wir mit dieser Motion verlangen, liegt also voll und ganz im nationalen Programm Alkohol des Bundes, das die Kantone in die Pflicht nimmt.

Was ist der Stand der Dinge im Kanton Zürich? Das Blaue Kreuz führte im Jahr 2006 bei über 900 Betrieben in 45 Gemeinden Testkäufe durch. Bei sage und schreibe 31 Prozent stellten sie Verstösse gegen den Jugendschutz fest. Das ist nicht das erste Mal. Diese Testkäufe laufen nun schon seit über fünf Jahren. Eine wesentliche Verbesserung ist leider nicht festzustellen. Wieso nicht? Weil die Verstösse gegen den Jugendschutz auch im Wiederholungsfall als Kavaliersdelikt angesehen werden. Welcher Gemeinderat will denn schon einem Gastwirt oder einem Tankstellenshop in der Gemeinde voll auf die Füsse treten? Anlass zur Sorge bereitet vor allem das Rauschtrinken von Jugendlichen, das uns allen bekannt ist. In der Schweiz werden täglich drei bis vier junge Menschen bis 23 Jahre alt aufgrund von Alkoholproblemen in ein Spital eingeliefert, mehr als die Hälfte mit Vergiftungssymptomen.

In der Stellungnahme zur Motion von Nancy Bolleter (306/2002) im Jahr 2002 schrieb der Regierungsrat: «Der Missbrauch von Alkoholika schädigt die Gesundheit. Gefährdet sind in besonderem Mass junge Menschen. Deshalb hat der Gesetzgeber Einschränkungen für den Verkauf solcher Produkte an Jugendliche erlassen. Trotz dieses Verbots wird davon ausgegangen, dass der Konsum alkoholhaltiger Nahrungsmittel durch Jugendliche in den letzten Jahren stark angestiegen ist. Unter anderem wird dies durch die leichte Beschaffung solcher Getränke gefördert.» Das war im Jahr 2002. Wir sind heute im Jahr 2008. Es hat sich leider wenig geändert. Das heisst für uns, dass wir griffigere Massnahmen brauchen. Eine griffige Massnahme ist der kantonsweit einheitlich geregelte Entzug des Patents in Paragraf 39 des Gastgewerbegesetzes. Mit einem Ja zu dieser Motion setzen Sie einen zentralen Punkt des nationalen Programms «Alkohol des Bundes» um, bevor es in Kraft tritt.

Geschätzte C- und E-Parteien, nach Ihren flammenden Voten zur Alkoholprävention beim Gesundheitsgesetz erwarten wir von Ihnen jetzt etwas Konsequenz bei der Umsetzung des nationalen Programms «Alkohol des Bundes» und bitten um Unterstützung der Motion.

Hans-Peter Portmann (FDP, Thalwil): Wir haben es gehört, es sind die Gemeinden, die hier den Vollzug machen, um Bewilligungen zu erteilen, aber auch Bewilligungen wieder zu entziehen. Sie haben klare gesetzliche Vorgaben. Im Weiteren sind es dann die Kontrollorgane für die Lebensmittelhygiene oder auch die Gewerbepolizei, welche verantwortlich sind, dass Gesetze zum Beispiel im Jugendschutz eingehalten werden. Diese bringen dann auch Verstösse zur Anzeige. Dann wird in einem normalen Verfahren die Strafe festgelegt. Die Gemeinden haben bis heute keine Reklamationen zutage gebracht, dass sie ein anderes Vorgehen möchten. Auch haben bei der Patenterteilung die Gemeinden nicht gesagt, wir hätten zu wenig Voraussetzungen, die wir prüfen könnten, so zum Beispiel hier das geforderte Selbstkontrollkonzept, welches wir genau, wie es auch die Regierung sieht, sowieso als eine Farce anschauen würden für Betriebe, die hier ein Patent für sich haben möchten.

Wir haben beim liberalen Gastgewerbegesetz klar den Gemeinden Kompetenzen überlassen. Wir wollen diese Kompetenzen jetzt nicht den Gemeinden wieder wegnehmen. Sie selber entscheiden in ihrem Bereich am besten, wo es Sinn macht und mit welchen Bussen vorgegangen wird bei Verstössen gegen dieses Gesetzes.

Wir sind als FDP-Fraktion gegen eine Verschärfung. Wir würden das als einen Rückschritt anschauen und werden deshalb das Postulat ablehnen.

Andreas Burger (SP, Urdorf): Unsere Fraktion lehnt die Überweisung der Motion 196/2006 ab.

Zum einen teilen wir die Haltung der Regierung, dass das Vorhandensein eines Selbstkontrollkonzepts nicht darauf schliessen lässt, ob und wie es umgesetzt wird. Als die Lebensmittelkontrollen noch von Laien durchgeführt wurden, durfte ich für unsere Gemeinde diese Aufgaben während mehreren Jahren ausführen. Es gab Betriebe ohne schriftliches Konzept, in welchen die hygienischen Vorschriften vorbildlich eingehalten wurden. Auf der anderen Seite gab es Betriebe mit einem guten Konzept, welchem aber eher lasch nachgelebt wurde. Wir sind deshalb der Meinung der Regierung, dass das Vorhandensein eines Konzepts nicht darauf schliessen lässt, wie die hygienischen Bedingungen in einem Betrieb sind.

Zum zweiten Teil der Motion, dass die Strafbestimmungen zu konkretisieren sind: Wird falsch gehandelt, wird auf lokaler Ebene auch verzeigt. Verstösse gegen den Jugendschutz sind schon lange kein Kavaliersdelikt mehr, wie behauptet wird. Wenn wir die Motion so überweisen, unterstellen wir hier den lokalen Behörden, dass sie ihren Verpflichtungen nicht nachkommen. Verschärfen wir die Reglementierung, dass zum Beispiel bereits nach drei Verstössen das Patent entzogen wird, setzen wir eine Flexibilisierung fest, die so problematisch sein kann.

Wir lehnen deshalb die Überweisung der Motion ab.

Ernst Bachmann (SVP, Zürich): Es gibt überhaupt keine Argumente für die Unterstützung dieses Vorstosses. Die Antwort der Regierung ist umfassend und gut.

Zu Punkt 1 der Motion: Wir haben ein funktionierendes Gastgewerbe-gesetz seit 1996. Darin heisst es unter anderem: «Das Patent wird erteilt, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Selbstkontrollkonzepte müssen schon jetzt in jedem Betrieb vorhanden sein.» Was sie nützen, wurde eben von dem Herrn da drüben (*Andreas Burger*) erwähnt. Wenn sie nicht vorhanden sind, werden sie nachgefordert. Trotz den im Vorstoss erwähnten schwarzen Schafen, die auch mit harten Strafen leider immer wieder vorkommen, geniesst das Gastgewerbe mit 98 Prozent guten Betrieben einen hervorragenden Ruf. In Zusammenarbeit mit den Behörden bietet die Branche, hier Gastro Zürich, qualitativ hoch stehende Aus- und Weiterbildung an, die auch genutzt wird, obwohl sie seit der Abschaffung des Fähigkeitsausweises auf freiwilliger Basis erfolgt. Letztes Jahr haben über 3000 Personen freiwillig Aus- und Weiterbildungskurse in Zürich besucht.

Zu Punkt 2 des Vorstosses, kantonale Lösung eines Patententzugs: Diese Forderung ist ein Eingriff in die Gemeindeautonomie. Die Gemeinden sind näher beim Bürger, also auch beim Wirt, und wissen wohl eher, wann und wie zu bestrafen ist. Je näher beim Bürger regiert wird, desto fairer und einfacher lässt sich eine gesetzliche Regelung vollziehen. Wir Wirte stehen hinter den Vorschriften betreffend Alkoholabgabe und Altersbeschränkung für alkoholische Getränke. Jeder Wirt im Kanton Zürich bekommt auch jedes Jahr diese Liste mit den Bestimmungen über die Alkoholabgabe an Jugendliche. Sie wird

ziemlich gut eingehalten. Verstösse werden heute schon geahndet, nur muss man nicht immer gerade mit Kanonen auf Spatzen schiessen. Ein Patentenzug kann und wird schon heute ausgesprochen.

Ich bitte Sie daher im Namen der SVP, die Motion nicht zu überweisen.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Dieser Vorstoss erstaunt nicht wirklich. Als wir damals gegen meinen und unseren Willen das Gastgewerbegesetz liberalisiert haben, haben wir bemängelt, dass insbesondere im Hygienebereich möglicherweise grössere Missstände entstehen könnten. Ganz so schlimm ist es nicht eingetroffen. Dass aber schwarze Schafe aus dieser Liberalisierung resultieren, damit musste gerechnet werden. Das war der Wille des Rates, also nicht, dass die schwarzen Schafe entstehen, aber dass man solche Dinge in Kauf nehmen muss. Es wäre wirklich völlig falsch, nun das Rad der Zeit zurückzudrehen. Auch wir haben uns damit abgefunden, dass die Liberalisierung erfolgt ist. Sie hat sicher auch Vorteile gebracht. Ich denke im Bereich der Öffnungszeiten und im Bereich der Vielfalt. Deshalb wäre es nicht angebracht, jetzt aufgrund dieser Argumente, die nicht wirklich überzeugen, das Rad zurückzudrehen.

Eigenverantwortung wird heute gross geschrieben, nicht nur im Gastgewerbe, sondern überall. Risikobasiertes Verhalten gilt auch hier. Gastro Zürich und Gastro Suisse machen grosse Anstrengungen auf freiwilliger Basis, die Ausbildung zu verstärken. Das wird auch häufig benützt. Das ist der bessere Beitrag als mit zusätzlichen Gesetzesvorschriften die Leute zum Glück zu zwingen. Es wird in einem liberalen Staat nie möglich sein, Ausreisser zu verhindern. Das ist so. Das wird man nicht ändern können. Es wäre aber auch falsch, nun die Bestrafung zu verschärfen und damit das Heil zu suchen. Auch hier wissen wir, dass jeder Fall für sich zu betrachten ist. Es gilt auch die Verhältnismässigkeit. Da bin ich auch der Meinung, ist die Gemeinde viel näher am Geschehen als der Kanton, der das quasi durch Gleichschaltung machen soll.

Diesen Vorstoss braucht es nicht. Die heutige Lösung mit allen Mängeln, die sie hat, überzeugt grösstenteils. Wir können es dabei belassen. Ich bitte Sie, die Motion nicht zu unterstützen.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Der Kanton Zürich hat vor Jahren den Fähigkeitsausweis für Wirte abgeschafft. Auch wer nichts vom Gastgewerbe versteht, eröffnet heute einen Gastwirtschaftsbetrieb, verspielt sein angespartes Alterskapital und wird zum Kandidaten für Ergänzungsleistungen. Richtig wäre, wieder einen Fähigkeitsausweis einzuführen.

Über das von Esther Hildebrand erwähnte Alkoholproblem von Jugendlichen müssen wir auch einmal sprechen. Ein Selbstkontrollkonzept wird meist von einem externen Berater verfasst und bringt in der Praxis mit sich schnell ändernden Gegebenheiten nicht viel. Fundierte Ausbildung wäre gefragt. Der Bundesrat hat im Rahmen des Binnenmarktgesetzes die Kompetenz Minimalanforderungen an die Hygieneausbildung der Wirte zu erlassen.

Die EVP-Fraktion ist der Meinung, das Postulat nicht zu überweisen. Es gibt aber auch gegenteilige Meinungen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ein Drittel der kontrollierten Betriebe 2006 bei den Testkäufen des Blauen Kreuzes zeigten Verstösse gegen den Jugendschutz. Damit sind wir zufrieden. Sensationell! Das finde ich wuchtig. Da müssen wir nicht handeln. Toll! Ich habe in meinen vier Jahren als Gesundheitsvorstand meiner Gemeinde sechs Gastgewerbepatente ausgestellt. Nur eines dieser sechs Gesuche war vollständig. Es hatte allerdings noch einen anderen Haken. Trotzdem konnte ich bei allen sechs Patentgesuchen schon aus der Presse den Eröffnungstermin entnehmen. Einmal mussten wir sogar das Patentgesuch einfordern, weil wir uns schon gewundert haben, wie schnell die eröffnen wollen. Bei fünf Gesuchstellern konnte ich nur gerade rudimentäre Kenntnisse des Gastgewerbegesetzes feststellen, von einer Kenntnis der Lebensmittelgesetzgebung ganz zu schweigen. Es wird Sie wenig verwundern, dass sich diese fünf Gesuche auf lediglich zwei Betriebe verteilt haben. In zwei Fällen musste ich mich um eine freiwillige Rückgabe des Gastgewerbepatents bemühen. Im Gastgewerbegesetz ist zwar im Detail festgehalten, wie ein Patent zu erteilen ist, hingegen steht zum Entzug des Patents wenig Konkretes. Als frisch gebackener Gemeinderat wollte ich mich dann erkundigen. Ich habe mich bei der Kantonalen Verwaltung durchtelefoniert auf der Suche nach einer kompetenten Auskunftsperson. Mir wurde dann von einer netten Dame geraten, dass ich mich bei der Wirtschaftspolizei der Stadt Zürich beraten lassen soll, beim Kanton gäbe es dazu keine kompetente Auskunftsperson mehr. Ich habe etwas gestaunt. In der

Zwischenzeit kenne ich mich etwas besser aus. In mehreren Gesprächen mit verschiedenen Lebensmittelkontrolleuren aus dem Kantonalen Labor Zürich wurde mir bestätigt, dass Handlungsbedarf besteht, insbesondere bei den Sanktionsmöglichkeiten gegen Verstösse des Jugendschutzes. Die Praktiker wissen es, nur die Politiker wollen offenbar nichts davon wissen! Ihr Parteikollege, EVP-Mitglied Rolf Etter, Kantonschemiker, predigt in den Behördenschulungen bei dreimaligen Verstössen Patententzug. Das habe ich selber miterlebt. Also, nehmen Sie sich ein Beispiel an Ihrem Parteikollegen.

Nun zum Teil des Selbstkontrollkonzepts: Artikel 49 bis 51 der Verordnung über die Lebensmittel und die Gebrauchsgegenstände regeln im Wesentlichen die Anforderungen an das Selbstkontrollkonzept. Das hat sich halt in den letzten 20 Jahren etwas geändert, Andreas Burger. Im Jahresbericht des Kantonschemikers liess sich letztes Jahr lesen, dass sich nur noch in der Kategorie Kollektivverpflegungsbetriebe, sprich Gastronomie- und Handelsbetriebe, Betriebe mit grosser Gesamtgefahr finden, da dort vereinzelt das Verständnis im Umgang mit Lebensmitteln fehlt. Ich habe jetzt mehr als 20 Jahre Erfahrung auf meinem Beruf. Ich bin Lebensmittelingenieur. Ich kenne das wirklich aus dem Effeff. Ich habe die ganze Entwicklung in der Lebensmittelgesetzgebung miterlebt. Ich kenne auch die Kontrollberichte in meiner Gemeinde, die übrigens laut Auskunft des Kantonalen Labors völlig unproblematisch sind. Wir gelten als gute Gemeinde. Ich habe die Kontrollberichte gelesen. Es gibt schon einen Grund, wieso ich in Restaurants grundsätzlich gewisse Speisen meide und in anderen Restaurants nur gut Durchgekochtes esse. Das hat schon seine Gründe. Das liegt daran, dass die Verantwortlichen gemäss Paragraf 3 LGV gerade in Gastgewerbebetrieben sehr oft keinerlei Kenntnisse von Lebensmittelsicherheit haben. Es ist eine kleine Zahl. Ich bin sehr froh und es stimmt, Gastro Suisse macht sehr gute Kurse, aber diese Leute gehen dort nicht hin. Genau davor wollen wir Ihre Branche schützen. Wenn Sie ein Gastgewerbepatent wollen, müssen Sie Voraussetzungen erfüllen. Sie müssen handlungsfähig sein. Räume und Einrichtungen müssen den gesetzlichen Ansprüchen entsprechen. Wenn dann keine einschlägigen Vorstrafen vorliegen, haben Sie das Patent im Sack. Es wird nun argumentiert, dass ein Selbstkontrollkonzept nur im Betrieb Sinn macht. Das ist völlig klar. Es wird argumentiert, man könne sich das im Internet herunterladen. Selbstverständlich können Sie das, aber zuerst müssen Sie mal überhaupt wissen, dass es eines braucht.

Regierungspräsidentin Rita Fuhrer: Es ist richtig, dass der Hygiene im Gastgewerbe eine grosse Bedeutung zukommt. Die vorgeschlagenen Massnahmen erscheinen indes wenig geeignet dazu, einen wirksamen Beitrag zu leisten. Ein Selbstkontrollkonzept den Gesuchsunterlagen für das Patent beizulegen, das ist rasch getan. Viel wesentlicher ist jedoch, die Hygieneregeln dann auch einzuhalten und das würde danach nicht mehr kontrolliert.

Der Regierungsrat hat Ihnen dargelegt, dass ein Gastwirtschaftspatent zu entziehen ist, wenn die betrieblichen und persönlichen Voraussetzungen für das Führen einer Gastwirtschaft nicht mehr erfüllt sind. Die Regeln sind also klar. Von den Gemeinden erfolgen bei der kantonalen Aufsichtsbehörde kaum Fragen wegen Unklarheiten. Damit den lokalen Gegebenheiten Rechnung getragen werden kann, hat der Gesetzgeber den Gemeinden einen gewissen Ermessensspielraum bewusst eingeräumt. Diese Gemeindeautonomie sollte nicht beschnitten werden. Die Gemeinden sind durchaus in der Lage, das Gesetz richtig anzuwenden. Im Zweifelsfall hilft die gefestigte Praxis der Rechtsmittelinstanzen. Eine Verbesserung der Hygienequalität erfolgt durch Schulung und Kontrolle. Die mit der Motion verlangten Massnahmen bewirken keine Verbesserung.

Der Regierungsrat beantragt Ihnen deshalb, die Motion nicht zu überweisen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 122 : 20 Stimmen bei 8 Enthaltungen, die Motion nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Rücktritt aus dem Kantonsrat von Jürg Leuthold, Aeugst a. A.

Ratssekretär Bernhard Egg verliest das Rücktrittsschreiben von Jürg Leuthold, Aeugst a. A.: «Hiermit ersuche ich Sie nach § 35 Absatz 2 des Gesetzes über die politischen Rechte um vorzeitige Entlassung aus meinem Amt als Kantonsrat. In der Vergangenheit wurde weder Kan-

tonsräten noch Standesvertretern eine vorzeitige Entlassung verweigert. So gehe ich davon aus, dass Sie auch meinem Gesuch stattgegeben werden.

Somit erkläre ich meinen Rücktritt aus dem Kantonsrat per heutigen Tag.

Eigentlich habe ich Ihnen schon sehr früh angekündigt, dass wir – oder eben ich – auf der Bremse stehen werden, wenn nötig bis zum Stillstand. Sie erinnern sich bestimmt. Dieser Stillstand ist nun mit dem heutigen Tag für meine politischen Tätigkeiten in diesem Saal eingetroffen. Es ist mir leider vergönnt, Ihnen diese Botschaft persönlich zu überbringen.

Es war für mich eine interessante und gute Zeit, mit Ihnen zusammenzuarbeiten. Sie haben mir Ihr Vertrauen als Kommissionspräsident (KSSG) und anschliessend als Mitglied der Geschäftsleitung geschenkt. Sie hörten mir sogar zu, wenn ich mit der fraktionsübergreifenden Kantonsratsmusik mir erlaubte, Ihre Ohren zu strapazieren, ich aber Ihnen damit eigentlich nur Freude bereiten wollte.

Dies alles wäre nicht möglich gewesen, wenn nicht eine starke Fraktion wie die der SVP hinter mir gestanden wäre, die ich auch eine gewisse Zeit selber führen durfte. Den Mitgliedern meiner Fraktion sei auf diesem Weg für alles speziell und herzlich gedankt.

Vergessen Sie auch in Zukunft nicht, dass Sie vom Volk gewählt sind, um in diesem Raum zu arbeiten, das heisst Ziele für die Gemeinschaft erreichen sollen. Für Selbstdarstellungen und Eigeninteresse ist dieses Haus nicht bestimmt.

Ich wünsche Ihnen Gespür und gutes Gelingen, aber vor allem das Eine: gute Gesundheit.»

Ratspräsidentin Ursula Moor: Jürg Leuthold ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 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 sofort ist genehmigt.

Jürg Leuthold hat am 11. Mai 1998 das zweite Mandat der SVP im Bezirk Affoltern übernommen, welches durch den vorzeitigen Rücktritt der zur Affoltemer Gemeindepräsidentin gewählten damaligen Erziehungsrätin, Irene Enderli, frei geworden ist. Jürg Leuthold war gerade ein gutes Jahr im Amt, als ihm unser Parlament auf Beginn der

Legislaturperiode 1999 bis 2003 eine besondere Aufgabe übertragen hatte, das erste Präsidium der neu geschaffenen ständigen Sachkommission für soziale Sicherheit und Gesundheit. Unter Jürg Leutholds Führung hatte sich die KSSG mit zahlreichen Vorlagen zu befassen, welche nicht nur hier im Kantonsrat hart umkämpft waren. Erinnert sei etwa an die Regelungen zur ärztlichen Selbstdispensation und zur nichtärztlichen Psychotherapie, an das Patientenrechtsgesetz und die Streichung der Beihilfen bei den grossen Sozialwerken.

Dem diplomierten Spitalverwaltungsfachmann ist es gelungen, als Vermittler zwischen den unterschiedlichen Polen zu wirken und ein konstruktives Klima innerhalb der Kommission zu schaffen. Die Früchte dieser Bemühungen sollten nicht ausbleiben. Sie äusserten sich etwa augenfällig in der damaligen Leistungsmotion der KSSG (48/2003) für die Errichtung eines Instituts für Hausarztmedizin. Der Kantonsrat hat diesen Vorstoss seinerzeit gegen den Willen des Regierungsrates einstimmig überwiesen. Gerade in diesen Tagen hat die Universität Zürich erstmals einen Professor für Hausarztmedizin berufen.

Nach vier reich befrachteten Jahren an der Spitze der KSSG wechselte Jürg Leuthold im Mai 2003 in die kantonsrätliche Geschäftsleitung. Kurz zuvor ist ihm die Führung der SVP-Kantonsratsfraktion übertragen worden, welche er während acht Monaten innehatte. Nachdem er bereits für den Redaktionsausschuss tätig war, versah Jürg Leuthold ab Beginn der laufenden Legislatur und bis zum heutigen Tag die Funktion des ersten Ratssekretärs. Auch in musikalischer Hinsicht brachte sich der Aeugster regelmässig in unseren Parlamentsbetrieb ein. Als Trompeter bereicherte er manchen Rats- und Kommissionsanlass.

Ich danke Jürg Leuthold herzlich für sein fast zehnjähriges Wirken im Dienste des Kantons Zürich. Ich wünsche unserem scheidenden Kollegen für die Zukunft alles Gute. (*Applaus.*)

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Verkehrsberuhigende Massnahmen innerorts auf Staatsstrassen**
Motion *Ueli Annen (SP, Illnau-Effretikon)*
- **Unterrichtssprache im Kindergarten**
Dringliches Postulat *Thomas Ziegler (EVP, Elgg)*
- **Konzept Strafvollzug für verwahrte Gewaltstraftäter**

Postulat *Rosmarie Frehsner (SVP, Dietikon)*

- **Lockerung der Bewilligungspflicht für Solaranlagen**
Parlamentarische Initiative *Michèle Bättig (GLP, Zürich)*
- **Vergabe günstiger Wohnungen durch die Kantag**
Anfrage *Natalie Vieli (Grüne, Zürich)*
- **Secondos in der Kantonspolizei Zürich**
Anfrage *Yves de Mestral (SP, Zürich)*
- **Entzug der Aufenthalts- bzw. Niederlassungsbewilligung im Kanton Zürich**
Anfrage *Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon)*
- **Verlust des «Break-Even-Pub» an der ZHAW in Winterthur**
Anfrage *Walter Müller (SVP, Pfungen)*
- **Gefährdung der Ausbildung der Dentalhygienikerinnen im Kanton Zürich**
Anfrage *Regine Sauter (FDP, Zürich)*
- **Hedge-Fund**
Anfrage *Peter Ritschard (EVP, Zürich)*

Schluss der Sitzung: 17.25 Uhr

Zürich, 25. Februar 2008

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 10. März 2008.