


131. Sitzung, Montag, 25. November 2013, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Bruno Walliser (SVP, Volketswil)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 9055*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 9055*
- Ratsprotokoll zur Einsichtnahme..... *Seite 9056*

2. Klärungsbedarf beim Konzessionsland

Postulat von Markus Schaaf (EVP, Zell), Monika Spring (SP, Zürich) und Esther Guyer (Grüne, Zürich) vom 8. Juli 2013

 KR-Nr. 224/2013, Entgegennahme, keine materielle Behandlung *Seite 9056*
3. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2014 bis 2016

 Antrag des Regierungsrates vom 25. September 2013 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 5. November 2013 **5025** *Seite 9057*
4. Strassengesetz; Umsetzung des Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Zürisee für alli»

 Antrag der Redaktionskommission vom 29. Oktober 2013 **4946c** *Seite 9074*

5. Alkoholverbot während Nachtfahrten im Zürcher Verkehrsverbund

Postulat von Markus Schaaf (EVP, Zell), Peter Reinhard (EVP, Kloten) und Peter Ritschard (EVP, Zürich) vom 12. November 2012

KR-Nr. 332/2012, RRB-Nr. 229/5. März 2013 (Stellungnahme) *Seite 9082*

6. Praxis des Zürcher Verkehrsverbunds bei der Erhebung von Zuschlägen

Interpellation von Carmen Walker Späh (FDP, Zürich) und Davide Loss (SP, Adliswil) vom 10. Dezember 2012

KR-Nr. 355/2012, RRB-Nr. 112/30. Januar 2013 *Seite 9094*

7. Schnelle Radroute im Agglomerationsprogramm Limmattal

Interpellation von Res Marti (Grüne, Zürich) und Andreas Wolf (Grüne, Dietikon) vom 4. Februar 2013

KR-Nr. 43/2013, RRB-Nr. 341/27. März 2013..... *Seite 9102*

8. Verzicht auf Mitgliedschaft bei Economiesuisse

Postulat von Mattea Meyer (SP, Winterthur), Res Marti (Grüne, Zürich) und Andreas Daurù (SP, Winterthur) vom 11. März 2013

KR-Nr. 82/2013, RRB-Nr. 786/3. Juli 2013 (Stellungnahme) *Seite 9109*

Verschiedenes

– Rückzug *Seite 9123*

Geschäftsordnung

Ratspräsident Bruno Walliser: Ich informiere Sie, dass die Erstunterzeichnerin Alma Redzic Interpellation 106/2013, Traktandum Nummer 13, zurückgezogen hat. Zudem ist das heutige Traktandum 11, Postulat 163/2013, von Céline Widmer infolge Mutterschaftsurlaubs abgesetzt. Ich warne Sie jetzt schon: Wenn wir zügig vorankommen,

werden wir noch heute Morgen mit den ersten Parlamentarischen Initiativen beginnen. Dies zur Information.

Wünschen Sie zusätzlich das Wort zur Geschäftsliste. Das ist nicht der Fall. Dann fahren wir fort wie vorgesehen.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Bruno Walliser: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf sieben Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 248/2013, Schule für Wirtschaftskriegsführung
Claudio Zanetti (SVP, Zollikon)
- KR-Nr. 251/2013, ZKB-Führung auf Abwegen
Jacqueline Hofer (SVP, Dübendorf)
- KR-Nr. 263/2013, Akteneinsicht der Steuerkommissäre
Silvia Steiner (CVP, Zürich)
- KR-Nr. 264/2013, Dunkle Wolken über den Schulen des Kantons Zürich
Res Marti (Grüne, Zürich)
- KR-Nr. 274/2013, Fehlende Auflagen im Bewilligungsverfahren in Bezug auf die Wiederverwendung von abgetragenem Oberboden bei Bauten und Anlagen
Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil)
- KR-Nr. 273/2013, Waldentwicklungsplan und Jagd
Robert Brunner (Grüne, Steinmaur)
- KR-Nr. 279/2013, Projekt «Bildung im Strafvollzug»
Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil)

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

- **Gesetz über die in der Direktion der Justiz und des Innern verwendeten besonderen Personendaten**

Vorlage 5032

– **Straffung von Rekurs- und Beschwerdeverfahren: Gleiche Fristen für Verfahrensführer und Verfahrensgegner im öffentlichen Recht**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 229/2011, Vorlage 5039

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

– **Staatsvertrag ohne Pistenverlängerung**

Beschluss des Kantonsrates zum dringlichen Postulat KR-Nr. 272/2012, Vorlage 5040

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist heute ab 14.00 Uhr einsehbar:

– Protokoll der 130. Sitzung vom 18. November 2013, 8.15 Uhr

2. Klärungsbedarf beim Konzessionsland

Postulat von Markus Schaaf (EVP, Zell), Monika Spring (SP, Zürich) und Esther Guyer (Grüne, Zürich) vom 8. Juli 2013

KR-Nr. 224/2013, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Bruno Walliser: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Die EDU verlangt Diskussion.

Ratspräsident Bruno Walliser: Es ist Ablehnung des Postulates beantragt. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

3. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2014 bis 2016

Antrag des Regierungsrates vom 25. September 2013 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 5. November 2013 **5025**

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Wie jedes Jahr nimmt der Kantonsrat vor den Budgetberatungen das Bauprogramm der Staatsstrassen zur Kenntnis. Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat das getan und zusätzliche Fragen gestellt. Ich gebe Ihnen einen kurzen Überblick:

Ziel des Bauprogramms ist das Aufzeigen der baulichen Massnahmen der nächsten drei Jahre. Damit Ihre Kenntnisnahme erleichtert wird, gebe ich Ihnen einen kurzen Überblick über die Schlüsselprojekte im Strassenbau und über die Umsetzung politischer Entscheide. Ich kann hier auch schon sagen, dass sich die KPB vor allem über die genaue Aufteilung der Anteile Fussgänger- und Radanlagen informieren liess; aus dem Bauprogramm selber ist das nicht immer so klar ersichtlich.

Erstens: Bei den Schlüsselprojekten geht es um dieselben wie im letzten Bauprogramm. Aktueller Stand «Uster West» und Umfahrung Ottenbach/Obfelden: Ohne Rechtsmittelverfahren kann ab 2015 mit einem Baubeginn des Autobahnzubringers bei Obfelden/Ottenbach und der Umfahrungsstrasse «Uster West» gerechnet werden. Die Projekte werden sorgfältig auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft, um damit das Verfahrensrisiko auf ein Minimum zu beschränken.

Umfahrung Grüningen: Das Projekt läuft im Tiefbauamt. Parallel zur laufenden Projektierung wird zusätzlich noch eine fakultative Beurteilung der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt.

Verkehrskonzept Pfäffikon: Die Realisierung des Richtplaneintrags hat sich in Zusammenarbeit mit der Gemeinde als beste Lösung erwiesen. Bis 2014 werden die Rahmenbedingungen für die Projektierung festgelegt. Zusammen mit dieser Strasse kann die vorgesehene Westtangente ihre Wirkung entfalten.

Limmattal: Die Strassenbauprojekte im Limmattal werden auf den Bau der Limmattalbahn abgestimmt.

Neue wichtige Projekte/Umsetzung politischer Entscheidungen ohne finanzielle Auswirkungen im Bauprogramm der nächsten drei Jahre:

Hier wurden wir über das Rosengartentram und die Rosengartenstrasse detailliert informiert. Wer hier drinnen auch genauere Informationen wünscht, der kann sich auf der eigenen Website, nämlich «www.rosengarten-zuerich.ch», informieren.

Neeracherried, Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet: Jede Variante für eine Strassenverlegung würde die ebenfalls geschützte Moorlandschaft beeinträchtigen. Ein Rechtsgutachten hält nun fest, dass ein Eingriff in die Moorlandschaft zulässig ist, wenn in einer Gesamtbilanz der Nutzen für den Moorschutz überwiegt. Diese Bilanzierung wird nun durch die kantonalen Fachstellen vorgenommen und anschliessend der ENHK zur Begutachtung vorgelegt. Ist die Bilanz positiv und stimmt die ENHK diesem Vorgehen zu, so kann mit der Projektierung begonnen werden.

Planaufgabe Umfahrung Ottenbach/Obfelden: Seit dem Beschluss des Regierungsrates zum Bauprogramm Staatsstrassen vom 25. September 2013 ist eine Änderung eingetreten. Für die Kreditbewilligung wurde zunächst ein Vorprojekt erarbeitet. Die Konkretisierung und Detailplanung der Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen findet in der Regel erst bei der Ausarbeitung des Auflageprojekts statt. Diese Detailplanung nimmt mehr Zeit in Anspruch, als ursprünglich geplant, gilt es doch im Bereich «Natur und Landschaft» nicht nur die Anforderungen der kantonalen Fachstellen, sondern auch den Anforderungen des Bundesamts für Umwelt und der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission gerecht zu werden. Erfahrungsgemäss ist die benötigte Zeit für die Prüfung durch die nationalen Institutionen schwierig abschätzbar. Es ist deshalb möglich, dass sich die Planaufgabe um bis zu einem Jahr auf Herbst 2014 verschiebt. Die Erfahrung zeigt allerdings, dass die Rechtsmittelverfahren ein Projekt weit mehr verzögern als eine umfassende Vorbereitung mit einer von allen Seiten akzeptierten Lösung.

Autobahnen/Nationalstrassen: Der Regierungsrat hat zwei Varianten zum Lückenschluss «Oberlandautobahn» in die Vernehmlassung gegeben. Die Auswertung der Rückmeldungen läuft derzeit. Wenn das Stimmvolk die Erhöhung der Vignette an diesem Wochenende ablehnt hat, rechnet der Regierungsrat mit einer Verzögerung von drei bis fünf Jahren bis zur Inkraftsetzung des Netzbeschlusses, da der Bundesrat eine neue Finanzierung erarbeiten muss. Das wird nicht nur die Oberlandautobahn bis auf Weiteres verzögern, sondern auch andere wichtige Projekte im Kanton, welche Bestandteil des Netzbe-

schlusses sind. Dies betrifft vor allem auch das neue Netzelement «Glatttalautobahn» zur Entlastung von Zürich Nord. An dieser Stelle erlaube ich mir als Präsident der Kommission für Planung und Bau, den Regierungsrat zu bitten, in dieser Angelegenheit beim Bundesrat mit Nachdruck darzulegen, dass die jetzige Verkehrssituation kein Warten mehr duldet. Der Kanton Zürich braucht Entscheidungen, um die heutigen Verkehrsüberlastungen zu bewältigen.

Der Ausbau Nordumfahrung/Gubrist ist beschlossen, aber im Moment noch durch die Einsprachen blockiert.

Ich hoffe, dass meine Ausführungen es dem Rat erleichtern, das Bauprogramm der Staatsstrassen 2014 bis 2016 zur Kenntnis zu nehmen. Danke.

Roland Scheck (SVP, Zürich): Mit dem Bauprogramm der Staatsstrassen verfolgt der Regierungsrat ja die beiden übergeordneten Ziele, einerseits die Verkehrssicherheit und andererseits den Verkehrsfluss zu verbessern. Nun, das sind die wichtigen Prioritäten und die SVP steht voll und ganz hinter diesen Zielen. Allerdings stellen wir fest, dass deren Operationalisierung, das heisst die konkrete Umsetzung bei Strassenbauprojekten, nicht immer ganz so stringent ausfällt. So kommt es immer wieder vor, dass vor allem in städtischen Gebieten Staatsstrassen in ihrer Kapazität reduziert werden, obwohl der Regierungsrat eigentlich zum Ziel hätte, den Verkehrsfluss zu verbessern. Mit Massnahmen wie Spurabbau, Fahrbahnverengungen, Kaphaltestellen, Förderanlagen und so weiter lässt sich der Verkehrsfluss nun halt einmal wirklich nicht verbessern. Im Gegenteil, man reduziert damit unter Einsatz von ganz viel Steuergeld die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems.

In diesem Zusammenhang fordern wir den Regierungsrat auf, vor allem gegenüber den Städten die Oberaufsicht konsequenter wahrzunehmen und sein Ziel, den Verkehrsfluss zu verbessern, ohne Wenn und Aber durchzusetzen. Auch wenn rot-grüne Ideologien dies fordern, dürfen bestehende Kapazitäten auf keinen Fall reduziert werden. Es braucht viel eher einen Ausbau, denn der Kanton Zürich hat aufgrund des Bevölkerungswachstums eine grosse Zunahme der Verkehrsnachfrage zu bewältigen. Deshalb nehmen wir aber auch mit Genugtuung zur Kenntnis, dass das Bauprogramm diesen Trend im Investitionsbedarf abbildet, teilweise zumindest. Das Bauprogramm sieht einen kontinuierlichen Anstieg der Bruttoinvestitionen von heu-

te 87 Millionen auf 131 Millionen im Jahr 2016 vor. Allerdings – und das ist die Kehrseite der Medaille – fliesst viel von diesem Geld in die Radverkehrsanlagen und in die Strasseninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs und nur etwa die Hälfte kommt tatsächlich der Fahrbahn zugute. Diese Quote ist einfach zu tief, denn dieser Betrag ist in Relation zu den Staukosten von gegenwärtig rund 140 Millionen Franken pro Jahr zu setzen. Sofern sich bei der Staubeseitigung nicht entscheidende Fortschritte erzielen lassen, werden sich die Staukosten bis 2025 auf rund 300 Millionen Franken pro Jahr erhöhen. Deshalb ist völlig klar, dass die für 2014 eingestellten 52 Millionen Franken für Fahrbahnbauten nie und nimmer ausreichen, um bei den Staukosten eine entscheidende Reduktion zu erwirken. Kontraproduktiv ist dabei auch der Griff in die Kasse des Strassenfonds zugunsten von Anliegen, die vielleicht auch noch irgendetwas mit Strassenverkehr zu tun haben könnten, aber dann eben nicht dem übergeordneten Ziel eines besseren Verkehrsflusses dienen. Der Strassenfonds ist kein Selbstbedienungsladen, es kann nicht angehen, dass der Strassenfonds für zweckfremde Begehrlichkeiten sozusagen als Milchkuh erhalten muss. Wir erwarten deshalb, dass bei den zur Verfügung stehenden Mitteln die Investitionsquote beim motorisierten Individualverkehr (MIV) inskünftig wieder erhöht wird. Und schlussendlich fordern wir auch, dass der Regierungsrat volkswirtschaftliche Überlegungen, wie zum Beispiel die Staukosten, konsequenter bei Planung, Bau und Unterhalt der Strassen einfließen lässt.

In diesem Sinne nimmt die SVP das vorliegende Bauprogramm zur Kenntnis.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Das jährliche Ritual zur Kenntnisnahme des Strassenbauberichts hat für die Linke immer etwas Masochistisches an sich, wenn man die Zersiedelung, das Zerschneiden der Landschaft und den Wahwitz der steigenden Automobilität vor Augen hat. Nebst den verschiedenen Bauprojekten, die ich punktuell kommentieren will, deckt sich meine Beobachtung bald mit derjenigen der Regierung. Statt nur auf Beton zu setzen, hat der Kanton in den letzten Jahren mit Effektivitätssteigerung sein Augenmerk auf die vorhandene Infrastruktur gesetzt. Das Verkehrsmanagement-System ist mit dem Kredit, den wir vor vier Jahren gesprochen haben, schon heute zu zwei Dritteln ausgeschöpft worden. Das zeigt, dass die Verkehrslenkung und eine intelligentere Bewirtschaftung des Strassen-

raums, der Strasse, einen viel grösseren Effekt haben als das Zubauen von Strassen. Ein kleiner Kommentar zu Roland Schecks schrecklicher Zahl von 140 Millionen Staukosten: Nehmen wir den effizienteren und effektiveren öffentlichen Verkehr, der bringt mehr Raum für den nötigen Gewerbeverkehr, der sich auf den Strassen fortbewegen will.

Wieso soll und muss jetzt der Kanton zurückhaltender sein beim Strassenbau? Wir haben seit gestern einen Strich durch die Rechnung bei der Thematik des Netzbeschlusses 2. Der Kanton Zürich wird dabei getroffen bei Projekten wie dem Gubrist, der Nordumfahrung, aber auch der Oberlandautobahn. Das heisst, wir müssen uns jetzt auf Agglomerationsprojekte mit Gesamtverkehrsattributen konzentrieren. In diesem Zusammenhang ist es uns wichtiger, dass der Fuss- und Velo- und der Netz- und Strassenverkehr genauso gefördert werden und Projekte zur Förderung des eigentlich schnelleren und effektiveren Veloverkehrs im Agglomerations- und im städtischen Raum gefördert werden sollen.

Zweitens sind uns die Landschaften wichtiger geworden. Einerseits haben im letzten Jahr der Beschluss über die Kulturlandinitiative und dieses Jahr der Beschluss über das Raumplanungsgesetz ganz deutlich gezeigt: Ein weiterer Zubau in unserer Landschaft wird von der Bevölkerung nicht mehr geduldet. Und gerade wenn es nur partiell Nutzerinnen und Nutzern, sprich der Autofahrerin und dem Autofahrer, dient. Die Landschaft soll der Allgemeinheit gehören und nicht der Fahrbahn. Bauprojekte haben zudem heute mehr Schwierigkeiten, weil jedes Bauprojekt, ob es um einen Weg oder um eine Strasse geht, seine ökologische Kompensation braucht. Man braucht die Kompensation der Fruchtfolgeflächen. Diese in einem Kanton mit hohem Zubau, mit hoher Verdichtung zu finden, wird immer schwieriger. Und wie Sie wissen, müssen wir diese Gebiete innerhalb des Kantons suchen. Die ganze Thematik der Engpassbeseitigung und der Förderung des Agglomerationsprogramms mit der Eingabe des letzten Jahres wurde leider mit der Abstimmung von gestern zunichte gemacht. Hier sind wir alle verantwortlich und hier müssen wir alle gemeinsam für eine intelligentere Form des öffentlichen Verkehrs mit dem Individualverkehr schauen.

Jetzt muss ich schauen, was ich noch Intelligentes sagen will (*Heiterkeit*). Mach ich es kurz und bündig: Die Oberlandautobahn ist sicherlich eines der grössten Projekte, die von diesem ganzen Netzbeschluss

betroffen sind. Eigentlich ist es erstaunlich, dass der Regierungsrat hier weitergemacht hat. Nach dem Bundesratsbeschluss des letzten Jahres hätte er ganz klar und deutlich sehen sollen, dass dieses Projekt nicht nur eine Zwängerei ist, sondern Geld in den Sand gesetzt wird. Auch wenn jetzt zwei Linienführungen ausgearbeitet worden sind, wissen wir genau: Geld wird vom Bund keines mehr fließen in den nächsten Jahren. Setzen wir doch besser in Projekte, die mehr Nutzen haben. Intelligent – und das freut mich sehr und ist zum nächsten Traktandum sehr gut passend – ist die Erwähnung, dass der Kanton weitermacht im Rahmen seines Seeuferkonzeptes und den Seeplatz in Giessen, Wädenswil, verbessern wird, dass dieser der Bevölkerung attraktiv und zugänglich gemacht werden soll. Nochmals, im Unterbegriff: Für alle statt für wenige.

Ein weiteres Projekt, das vermutlich alle in diesem Kantonsrat schon immer bewegt und beschäftigt hat in diesem alljährlichen Ritual der Strassenbau-Projektannahme ist die Einhausung der Autobahn Schwamendingen. Zur Projektierung können wir endlich einmal sehen, dass auf Ende Jahr ein Projekt vorliegen sollte. Das UVEK (*Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*) wird 2014 hoffentlich einen Beschluss dazu fällen und die ersten Werkleitungsbauten sollten im nächsten und im übernächsten Jahr stattfinden. 2016 können wir das erste Mal grössere Tiefbauarbeiten sehen. Dies ist ein reines Glück, denn irgendwann wollen wir dieses Traktandum auch erledigt haben.

Mit grosser Freude darf ich zudem noch sehen, dass der Kantonsrat sich für die breite Bevölkerung interessiert. Die 23 Millionen Franken Kredit für die lärmbedingte Sanierung in Kempththal, Furttal und Winterthur werden in Anspruch genommen und es wird gestartet. Dies heisst ganz deutlich, dass die gesundheitlichen Folgen von Lärm und Vibration in diesen Gebieten vermindert werden. Wir hoffen, dass hier auch die Folgekosten gesenkt werden.

Nur ein kleiner Kommentar zu den Kosten: Das Strassenbauprojekt ist heute 7 Millionen Franken teurer als letztes Jahr. Die 104 Millionen Franken sollen dieses und nächstes Jahr eingehalten werden. Dann gibt es einen grossen Sprung um etwa 20 Millionen Franken. Es ist ja eigentlich interessant: In einer Zeit, in der das Sparen angezeigt ist, schlägt beim Strassenbau anscheinend keine Wirkung durch. Wenn wir in den nächsten paar Wochen über die Bruttoinvestitionssenkung von 20 auf 35 Prozent sprechen sollten, müsste hier auch der Stras-

senbau seinen Teil dazu zahlen. Das wären ungefähr 20 oder 25 Millionen Franken weniger als der Kredit, der sich heute auf dem Tisch präsentiert. Zum Glück haben wir das Nein zur Vignetten-Abstimmung von gestern und vermutlich erledigt sich dieser Sparauftrag auf diese Art und Weise. Aber seien wir konsequent: Wenn man wirklich sparen will, dann soll man auch beim Strassenbau sparen.

Herzlichen Dank, das ist alles, was ich zu diesem interessanten Exkurs des alljährlichen Rituals sagen will.

Max F. Clerici (FDP, Horgen): Beim Strassenbauprogramm handelt es sich um ein Rahmenbauprogramm. Der Kantonsrat kann dieses nur genehmigen, jedoch nicht mitgestalten. Namens der FDP-Fraktion halte ich daher heute Folgendes fest:

Auffallend ist einmal mehr, dass der Titel «Vorlage Bauprogramm» seine Versprechen nicht halten kann. Gebaut werden nämlich keine neuen Staatsstrassen und Ortsumfahrungen, ausser vielleicht dereinst die Umfahrungen Obfelden/Ottenbach und «Uster West». Bei den Investitionen für Staatsstrassen geht es weitgehend um Unterhaltsarbeiten, Verkehrslenkungsarbeiten, um Eliminierung von Unfallschwerpunkten, Radverkehrsanlagen, Fussgängerschutz et cetera. Eigentlich müsste man das Strassenbauprogramm umbenennen in «Strassenunterhalts- und Radwegförderungsprogramm mit zukünftiger Seeuferaufwertung». Dass wir beim Strassenbauprogramm auch Radwegförderung betreiben, dagegen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Nur sei wieder einmal in aller Deutlichkeit gesagt: Die Strassen bezahlen die Autofahrer mit ihrer Motorfahrzeugsteuer. Und die Autofahrer zahlen auch die Radweganlagen und sie leisten einen wesentlichen Beitrag an den öffentlichen Verkehr, der ja ebenfalls zwingend auf Strassen angewiesen ist.

Mit Spannung erwartete die FDP das Strassengesetz. Aufgrund dessen Behandlung hat die FDP mit der BDP eine Parlamentarische Initiative betreffend Änderung des Strassengesetzes eingereicht. Nach wie vor erscheint es uns richtig, dass die Weiterentwicklung und der Ausbau des Verkehrsnetzes stärker von der Legislative beeinflusst werden kann. Vor allem die Verfahren und Abläufe sollen bei den Strassen denjenigen der Schienen, sprich des öffentlichen Verkehrs, angeglichen werden. Die bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr fängt nämlich damit an, dass wir gleiche politische Instrumente und

Zuständigkeiten haben. Nur so können wir auch den Verkehr wesensgerecht und mit Gesamtsicht weiterentwickeln. Nur so erhalten wir die gewünschte gegenseitige Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Und nur so können die einzelnen Verkehrsträger den grössten volkswirtschaftlichen Wert generieren. Ein Detail: Begegnungszonen sollten auch nur in den dafür geeigneten Gebieten, wie zum Beispiel vor Bahnhöfen, signalisiert und eingerichtet werden.

Das vorliegende Bauprogramm berücksichtigt die planerischen Grundlagen des kantonalen Richtplans. Positiv sind die Strategieüberlegungen der Regierung betreffend die Realisierung der Umfahrung Eglisau, betreffend die gemeinsame Planung Kanton und Stadt zum Waidhaldetunnel ausserhalb der ordentlichen Zuständigkeitsregel und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, unter anderem der Limmattalbahn ab 2017. Was uns nachdenklich stimmt, ist die Übernahme der Haltung der Regierung bei den Leistungen des Kantons zugunsten der Nationalstrassen. Es ist klar, dass der Kanton Zürich vor allem beim Ausbau der Nationalstrassen ein gewaltiges Defizit hat. Nachdem in den grössten Gebieten der Schweiz bald jede grössere Gemeinde umfahren wird, erstickt die Agglomeration Zürich im Verkehr. Wir sprechen hier von der Oberlandautobahn, der Glatttalautobahn, dem raschen Ausbau der Nordumfahrung, dritte Röhre Gubrist, und dem Ausbau der Weinlandautobahn. Alle weiteren Projektierungs-, Finanzierungs- und Baukosten hängen gemäss Vorlage von der gestrigen Urnenabstimmung ab. Persönlich bin ich der Meinung, dass die Bevölkerung der Bundesregierung nicht glaubt, dass höhere Erträge notwendig sind, sondern dass die aktuellen Verkehrsabgaben und Benzinzölle finanziell reichen müssen, um endlich unsere schwierigsten Verkehrsprobleme zu beheben.

Das Strassenbauprogramm nimmt die FDP-Fraktion zur Kenntnis und beobachtet die zukünftige Entwicklung genau.

Edith Häusler (Grüne, Kilchberg): Ein treffendes Zitat von Cyril Northcote Parkinson (*Historiker, Soziologe und Publizist*) besagt: «Erst wenn die Strassen hoffnungslos verstopft sind, wird sich der Mensch wieder an seine Beine erinnern.» Es ist vielversprechend, das Strassenbauprogramm der Regierung, und es ist fast ausschliesslich auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt, auch wenn Sie das Gegenteil behaupten. Für diesen wird dann immer noch unglaublich viel Geld gesprochen. Uns ist schon bewusst, dass bauliche Mass-

nahmen zum Erhalt von Werkleitungen und Verkehrssicherheit notwendig sind. Hingegen sind im Bauprogramm einige Begehrlichkeiten aufgeführt, von denen wir nach wie vor der Meinung sind, dass sie nicht zum Ziel, Staus zu vermeiden und den Verkehrsfluss zu garantieren, wie es das Programm der Regierung verspricht, führen. Beispiele wie die Umfahrung Ottenbach oder die Oberlandautobahn werden nicht zu weniger Verkehr führen. Und die Zürcherstrasse durch Adliswil, um ein weiteres Beispiel zu nennen, ist breit genug auch für mehr Neubauten. Auch wenn Sie es von unserer Seite schon einige Male hören mussten, wir sagen es gerne immer wieder: Mehr Strassen bringen nicht weniger Verkehr.

Bemerkenswert sind die Anstrengungen der Regierung und der Planungsverantwortlichen in Sachen «Velo- und Fussverkehr». Im Strassenbauprogramm soll an der Radwegstrategie festgehalten und dem Zweiradverkehr mehr Rechnung getragen werden. Kombinierte Rad-Gehwegrouten sind aber keine Lösung. Da immer mehr Leute auf E-Bikes umsteigen, wird es für Fussgänger langsam eng. Dafür gibt es mehr Platz für die Autos und Lastwagen. Für den Rad- und Gehweg hätten wir uns tatsächlich mehr Fleisch am Knochen gewünscht. Interessanterweise wurde bei den geplanten Strassen angegeben, um welche Projekte es sich handelt. Bei der Planung vom Langsamverkehr wird's schwammig. Wo und was genau geplant ist, wird nicht bemerkt, der Bericht bleibt unverbindlich.

Eine ganz konkrete Massnahme vermisse ich persönlich auch noch, wurde sie vergessen? Herr Regierungsrat (*Ernst Stocker*), können Sie sich erinnern, dass Sie selbst gesagt haben, dass die Sihltalstrasse abklassifiziert und die Radroute verbessert werden soll? Leider kann ich dieses Vorhaben im Strassenbauprogramm nirgendwo finden. Wenn ich sehe, wie viel Geld der Strassenbau in naher Zukunft verschlingen wird, dann sind die 13 Millionen für die Verbesserung der Rad- und Gehwege ein Klacks dagegen. Unsere Freude an diesem Bauprogramm – Sie werden es verstehen – hält sich daher in Grenzen.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Nun habe ich zum ersten Mal in meiner Ratszeit die Chance, mich zum alljährlichen Ritual des Strassenbauprogramms zu äussern. Ich möchte an dieser Stelle auch gleich die Erwartungen, die an mich gestellt werden, erfüllen. Es wird zu viel für die Strassen und zu wenig für den Veloverkehr getan, um die sich abzeichnenden Verkehrsprobleme zu lösen. Verzögerungen

sind in der Regel nicht problematisch und wenn sich die Oberlandautobahn um 30 bis 50 Jahre verzögert, ist das für uns in Ordnung. Denn sie bringt nichts ausser einer verstärkten Zersiedelung in Richtung Linth-Ebene, Glarus, wo wertvolle Ackerböden zerstört würden, und einer Verstärkung der Verkehrsprobleme im Glatttal. Gesamtsystem-Betrachtungen scheinen uns immer noch zu fehlen. Die Anwendung von Modellen aus der Hydrologie wären sicher angezeigt, um zu testen, wo sinnvollerweise Strassen in welcher Breite ausgebaut werden müssten, wenn überhaupt.

Etwas, was ich aber nicht verstehe: Schon häufiger habe ich jetzt im Kantonsrat gehört, dass wir zu wenig Einflussmöglichkeiten hätten. Beim Strassenbauprogramm ist es sicher nicht sinnvoll, wenn wir tiefer in die Details gehen. Grosse Projekte diskutieren wir im Rahmen des Richtplans und bei Kreditbewilligungen bei kleineren Sanierungsprojekten ist der Einbezug des Kantonsrates unnötig. Der Kantonsrat hat aber entschieden, dass das Strassenbauprogramm in einer anderen Kommission beraten wird als das dazugehörige Budget. Das verstehen wir nicht. Wir nehmen aber dieses wie auch das Strassenbauprogramm zur Kenntnis.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Einmal mehr dürfen wir das Strassenbauprogramm des Regierungsrates zur Kenntnis nehmen. Zwar fallen die Nationalstrassen in den Kompetenzbereich des Bundes, trotzdem ist es wichtig, dass der Kanton Druck ausübt und sich dafür einsetzt, dass die Lücken und Stauschwerpunkte im Nationalstrassennetz geschlossen beziehungsweise entschärft werden. Ein wichtiges Projekt diesbezüglich ist die Oberlandautobahn. Dieser Teil des Strassennetzes ist mit der Auslastung so stark am Anschlag, dass ein grosser Handlungsbedarf besteht. Da nun mit dem Entschluss vom Wochenende die Finanzierung verschiedener Projekte fraglich ist und auch Unsicherheiten über die Zuständigkeiten bei Strassenprojekten bestehen werden, welche an den Bund hätten übergehen sollen, wird es sich vorerst zeigen müssen, wie rasch diesbezüglich Klarheit geschaffen und Lösungen gefunden werden können. Ich gehe jedoch davon aus, dass der Regierungsrat trotzdem am Strassenbauprogramm festhalten wird und sich dafür einsetzt, dass rasch Lösungen gefunden werden können.

Positiv zu bemerken ist, dass der Regierungsrat dem raschen Ausbau des Nordrings höchste Priorität einräumt. Die Verkehrstaus beim

Limmattaler Kreuz und dem Gubristtunnel sind gravierend. Die A1 ist hoffnungslos überlastet. So kam es beispielsweise an 343 Tagen im Jahr zu Staus am Gubrist. Der volkswirtschaftliche Schaden, welcher durch die langen Stauzeiten entsteht, ist enorm. Mit der dritten Röhre wird es hoffentlich langfristig zu einer Verbesserung kommen. Da mit einer Eröffnung jedoch frühestens 2020 zu rechnen ist, braucht es Sofortmassnahmen, um diese kritische Situation zu entschärfen. Ein wichtiger Punkt für die Region Limmattal sind die flankierenden Massnahmen zur Limmattalbahn. Als eine der wichtigsten Querachsen im Limmattal ist der Ausbau der Knoten entlang der Mutschellenstrasse von zentraler Bedeutung. In der Anfrage 334/2013 haben wir schon betont, dass sich der Kanton hierfür seiner Verantwortung stellt und die Aufgaben klar zwischen Kanton, Gemeinde und Bund aufgeteilt werden. Wir bedanken uns beim Volkswirtschaftsdirektor, dass der Kanton sich hier für uns starkmacht, damit die Probleme hier rasch entschärft werden können.

Gesamthaft bewertet die CVP die Ziele des Bauprogramms als positiv. Wir nehmen es deshalb wohlwollend zur Kenntnis.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Für die EDU war und ist ein leistungsfähiges Verkehrssystem für das Funktionieren der Wirtschaft von grosser Bedeutung. Das Strassennetz trägt die Hauptlast bei der Bewältigung der Verkehrsnachfrage und ist damit eine zentrale Stütze im Gesamtverkehrssystem des Kantons Zürich. Natürlich sind Mobilität und Verkehr auch eine Umweltbelastung und von diesem Gesichtspunkt aus auch einer kritischen Prüfung zu unterziehen. Wie viel Mobilität sinnvoll und für unsere Strassen verkraftbar ist, muss und soll immer wieder diskutiert werden. Denn jeder von uns erlebt die stetige Zunahme des Verkehrs als Abnahme der Lebensqualität. Aber seien wir ehrlich: Wer verzichtet auf Mobilität und welche Gemeinde verzichtet auf zusätzliche Einkaufszentren auf der grünen Wiese? Selbst SP-Stadt- und Gemeindepräsidenten kämpfen in ihren Gemeinden für neue Konsumtempel.

Nun zum Bauprogramm der Staatsstrassen: Es zeigt uns die steigenden Ausgaben in der Erhaltung der Strasseninfrastruktur. Grundsätzlich ist es sinnvoll, unsere Strasseninfrastruktur zu unterhalten und den Wert zu erhalten. Ob jedoch bei der Sanierung von Staatsstrassen ein Überperfektionismus gelten soll, ist für uns von der EDU und für viele Mitbürger sehr fraglich. Bei der Strassensanierung hätte es noch

einiges an Sparpotenzial. Zum Beispiel wird nächstes Jahr bei uns in Sünikon für zehn Personen ein 200 Meter langes Trottoir völlig unnötigerweise erstellt. Ein anderes Beispiel: Entlang von Nauen werden bei Trottoirs neu Pflastersteine eingemauert, auch da hätte es Sparpotenzial. Mit Erstaunen nimmt die EDU vom Gutachten über die Sanierung der Strasse im Neeracher Ried Kenntnis. Dass nun plötzlich gemäss Gutachten auch eine Teerung auf der bestehenden Linienführung möglich ist, freut die EDU. Denn damit haben wir ebenfalls Sparpotenzial.

Die EDU nimmt das Bauprogramm der Staatsstrassen zur Kenntnis und dankt der Regierung für den schwierigen Einsatz.

Max Homberger (Grüne, Wetzikon): Ich beschränke mich auf zwei Oberländer Projekte. Bei der Oberlandautobahn herrscht seit gestern, nüchtern und bei Lichte betrachtet, eine neue Lage. Der Regierungsrat schrieb in seinem Programm, im Falle einer Ablehnung würden sich die Weiterbearbeitung und die Umsetzung des Vorhabens bis zur Sicherstellung der Finanzierung verzögern. Diese Aussage ist eigentlich klar. Noch klarer ist der Bundesrat. Der neue Netzbeschluss tritt nur in Kraft, wenn die Erhöhung des Vignettenpreises vom Volke angenommen wird. Die beiden Vorlagen sind rechtlich miteinander verknüpft. Wer gestern abstimmte, wusste, was er tat. Es gibt keine Frage: Der Netzbeschluss ist gescheitert. Die Zürcher, die Zürcher Oberländer und die Wetziker haben dem Netzbeschluss abgeschworen. Sie wollen keine Autobahn und sie wollen auch nichts dafür bezahlen. Diese Lage ist klar. Bei Frau Leuthard (*Bundesrätin Doris Leuthard*) ist es seit gestern auch klar: Der Netzbeschluss ist definitiv vom Tisch. Bei ihr weiss man jedoch nicht, wie lange das gilt. Vor zwei Jahren gab es keinen Grund, eine zweite Gotthardröhre zu bohren. Seit gestern ist die zweite Gotthardröhre unabdingbar.

Herr Volkswirtschaftsdirektor, die neue Lage ist Ihre Chance. Nutzen Sie die Gunst der Stunde, das werden Sie nur einmal haben in Ihrem politischen Leben. Emanzipieren Sie sich von Ihren Vorgängerinnen, emanzipieren Sie sich von Ihrem Apparat, emanzipieren Sie sich von der Asphalt- und Betonindustrie und emanzipieren Sie sich von der Bärenswiler Sturmabteilung! Brechen Sie mit einer 40-jährigen Obstruktionspolitik, forcieren Sie einen zweiseitigen Bypass vom Floss in die Meierwiesen für die Zürcher Oberländer. Die Westtangente: Hier geht es, wie Sie sagen, einerseits um die Entlastung der Bahn-

hofstrasse im Zentrum von Wetzikon und andererseits soll sie als Zubringer zur geplanten Oberlandautobahn dienen. Die erste Funktion ist unklar. Wer die Wetziker Bahnhofstrasse entlastet, entlastet im Wesentlichen die Geschäfte von ihren Kunden. Die zweite Funktion, der Zubringer zur Oberlandautobahn, ist Makulatur. Auch hier, bei der Westtangente, ist die Lage neu. Planen Sie von der Zürcher- zur Pfäffikerstrasse, bringen Sie eine Kreditvorlage für ein rechtskräftiges Stück von der Zürcher- bis zur Pfäffikerstrasse. Verzichten Sie auf die vorgesehene Salamtaktik. Und ganz zum Schluss, Herr Volkswirtschaftsdirektor, heute sagen Sie der NZZ: «Es gibt keinen Anlass, die Planung» – in Klammern: bei der Oberlandautobahn – «zu stoppen.» Das ist starker «Tubak», verhöhnen Sie den Souverän nicht! Vernichten Sie nicht länger Steuergelder in ein unsinniges, unmögliches Projekt. Emanzipieren Sie sich von Ihrem politischen Freund und Vorbild, Bo Xilai (*chinesischer Politiker*), werden Sie Demokrat! (*Heiterkeit.*)

Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon): Ich glaube, zum Votum von Max Homberger muss man erwidern: Das ist mehr Wunschdenken, Max Homberger. Die gestrige Abstimmung war überhaupt kein Nein gegenüber der Oberlandstrasse (*Unruhe auf der linken Ratsseite*). Wenn du diesen Schluss ziehst, dann träume bitte weiter. Ich glaube, die Bevölkerung im Oberland will eine Entlastung und sie hat eine Entlastung verdient. Aber – jetzt kommt das Aber, Max Homberger – ich glaube, es ist die Art der Finanzierung, die gestern zur Debatte stand. Die Autofahrer wollen nicht weiter die Milchkühe sein, das ist, glaube ich, richtig und in der Klarheit der Abstimmung klar zum Ausdruck gekommen. Was nützt, ist eine transparente Finanzierung sowohl der Strassen, also der Strassenfinanzierung, als auch des öffentlichen Verkehrs. Ich glaube, da müssen wir endlich Transparenz schaffen, und dann erhalten wir auch die Zustimmung der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger und vielleicht auch mal der Autofahrer für die Neufinanzierung. Also in dem Sinn: Falscher Schluss, Max Homberger, du musst nochmals über die Bücher. Deine polemischen Ausführungen darf man so einfach nicht stehenlassen, denn sie sind falsch.

Ornella Ferro (Grüne, Uster): Obwohl der Kantonsrat im Oktober letzten Jahres dem Verpflichtungskredit zum Bau der Strasse «Uster

West» zugestimmt hat, erlaube ich mir, die Kritik an deren Bau erneut anzubringen, weil sie zwar nicht neu, aber so berechtigt wie eh und je ist. Erstens: Die neue Linienführung ab Winterthurerstrasse tangiert beziehungsweise schmälert im Bereich «Brandschänki» die Moor-Pufferzone nach wie vor. Zweitens: Die Investition von 21 Millionen entspricht nicht der Realität. Unter anderem sind die erhobenen Schadenersatzforderungen von rund 5 Millionen nicht einberechnet. Drittens sind zum einen die Kosten einer Bauverzögerung, falls Rechtsmittel ergriffen werden, nicht einkalkuliert. Zum andern ist nicht einkalkuliert, dass die Bauarbeiten dann eben nicht 2015 beginnen werden, wie im Bericht angegeben wird.

Das Projekt «Uster West» war von Beginn weg ein «Chnorz». Der «Chnorz» ist geblieben und wird trotz aller Schönfärberei des Regierungsrates nicht aufgelöst. Uns Gegnerinnen und Gegnern kann das nur recht sein, denn Uster West löst kein Verkehrsproblem in Uster, sondern zieht nur noch mehr motorisierten Individualverkehr an. Herr Regierungsrat, nehmen Sie den Sparvorschlag von Sabine Ziegler an, sparen Sie die 25 Millionen bei der neuen Strasse «Uster West». Danke.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Vom Oberland ins Limmattal: Der Bau der Limmattalbahn wird die Entwicklung der Siedlungsgebiete und somit auch der Verkehrsströme im Limmattal nachhaltig verändern. Anpassungen am Strassennetz sind daher unerlässlich. Ziel muss es sein, die Stadtzentren von Dietikon und Schlieren nachhaltig vom MIV zu entlasten. Der lokale Durchgangsverkehr soll daher in Zukunft über die Überland- und Bernstrasse geführt werden. Dies ist nur mit umfangreichen verkehrslenkenden Massnahmen umsetzbar. Einerseits müssen die Zufahrtspunkte mit Pfortneranlagen so gestaltet werden, dass die übergeordnete Verkehrsführung ganz klar ersichtlich ist. Doppelspurige Abzweiger ins Zentrum, wie sie an der Bunkerkreuzung in Dietikon geplant sind, sind dazu sicher ungeeignet. Andererseits müssen auf den entlasteten Hauptstrassen in den Zentren Tempo-30- und auf den Quartiernebenstrassen müssen flächendeckend Begegnungs-Zonen eingeführt werden. Nur so kann ein möglicher Schleichverkehr durch Dietikon, Schlieren und Urdorf verhindert werden. Das Wichtigste ist aber, dass mit den geplanten Anpassungen am Strassennetz die Gesamtkapazität für den MIV im Limmattal nicht erhöht werden darf, sonst werden falsche Anreize gesetzt und die

Limmattalbahn fährt schlussendlich leer durch die Gegend. Sowohl Überland- wie auch Bernstrasse führen zum Teil durch dicht besiedeltes Wohngebiet. Mit der Überbauung des Niderfelds in Dietikon wird sich diese Problematik weiter verschärfen. Um Bern- und Überlandstrasse nicht unnötig mit regionalem Durchgangsverkehr zu belasten, muss dieser grossräumig auf das Nationalstrassennetz geleitet werden. Die Sicherheit und Lebensqualität an diesen beiden Strassen muss erhöht werden, indem die erlaubte Höchstgeschwindigkeit gesenkt wird. Zusätzlich ist zu prüfen, wie die Wohnquartiere entlang dieser Hauptverkehrsachsen besser miteinander vernetzt werden können. Die Entlastung der Zentren vom Durchgangsverkehr bietet optimale Voraussetzungen für den Ausbau der Infrastruktur für den Velo- und Fussverkehr, Grund für eine Umsetzung der Strategie der kurzen Wege. Wollen wir unseren hohen Lebensstandard halten, ist dies langfristig nur möglich, indem wir den ungebrochenen Mobilitätsdrang unserer Gesellschaft brechen. Arbeits- und Wohnort müssen wieder näher zusammenrücken. Der Freizeitverkehr muss reduziert werden. Nur wenn es uns gelingt, möglichst viele Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen, können die Zentren nachhaltig aufgewertet und die Lebensqualität langfristig gesteigert werden.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Bereits 2003 oder 2004 habe ich hier zum Strassenbauprogramm gesprochen und ich habe die Regierung kritisiert, weil kein Projekt zur Entlastung der Strecke bei Eglisau, zwischen dem Rafzerfeld und Bülach, drin ist: Eglisau-Umfahrung/Kreisel Chrüzstrasse. Damals habe ich kritisiert und heute darf ich auch loben im Gegensatz dazu: Endlich ist dieses Projekt im Strassenbauprogramm drin. Der Kreisel «Chrüzstrasse» wird angepackt. Damit beseitigt die Regierung einen Unfallschwerpunkt, wenn der Verkehr rollt, und eine Stau- und Wirtschaftsblockade, wenn der Verkehr steht, und es sind Massnahmen aufgezeigt, die wirklich etwas bringen. Ein grosses Lob hier an den Regierungsrat, dass das jetzt angepackt wird. Die Umfahrung Eglisau ist noch sehr verhalten im Programm. Da wird gesagt, es werde ein Gutachten von der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission eingeholt. Da bin ich zuversichtlich mit der jetzigen Regierung, dass dann die Güterabwägung gelingt, dass man sieht, dass es keinen Sinn macht, eine schützenswerte Landschaft zu haben, wenn sich eine dampfende Verkehrsschlange durch diese hindurch zieht, jeden Morgen, und am Tag

sind es dann die Lastwagen. Ein Lob also diesmal – und voll Zuversicht.

Regierungsrat Ernst Stocker: Alle Jahre wieder das Strassenbauprogramm, Sie kennen es, ich kenne das Spiel. Ich brauche keine Zusammenfassung mehr zu machen, die Eckwerte hat der Kommissionspräsident bereits festgehalten. Das Strassenbauprogramm ist ja geprägt von Ortsumfahrungen, den Massnahmen im Limmattal, und ich denke, hier ist doch einiges geplant, um Siedlungsgebiete zu entlasten. Wir haben auch, obschon das bestritten wurde, grosse Würfe darin angekündigt, die Umfahrung Eglisau beispielsweise, das ist aus meiner Sicht ein grosser Wurf, dann auch die ganze Frage rund um den Rosengartentunnel und das Rosengartentram. Zu Ihrer Diskussion möchte ich einfach festhalten, zu den Aussagen zum Gubrist: Die dritte Röhre am Gubrist hat nichts, aber auch gar nichts mit dem Netzbeschluss zu tun. Und zu Andreas Wolf, der vorhin gesagt hat, wir brauchten Massnahmen im Limmattal: Herr Wolf, wir sind uns einig, wir werden mit der Limmattalbahn verschiedenste Massnahmen zugunsten des Limmattals ergreifen. Aber eines möchte ich doch festhalten: Alles, was Sie gefordert haben, wird am besten durch die dritte Röhre am Gubrist bewirkt. Darum müssten Sie doch eigentlich sagen: «Okay, gehen wir mal diesen Schritt.» Dann werden genau diese Orte, die Sie jetzt entlasten wollen, am besten, am effizientesten und am schnellsten entlastet. Dass das nicht in einen Kopf rein will, das verstehe ich nicht (*Heiterkeit*).

Es ist richtig, was gesagt wurde: Nach der gestrigen Abstimmung wird der Netzbeschluss nicht, wie geplant, auf 2014 in Kraft treten. Aber ich möchte festhalten, dass – trotz starken «Tubaks» und starker Worte von Kantonsrat Max Homberger – der Regierungsrat das Projekt «Oberlandautobahn» weiter vorantreiben wird. Wir wollen eine bewilligungsfähige Variante, die mit den Gemeinden abgesprochen ist, beim Bund einreichen. Und wir wollen – und hier werden dann Sie zum Zuge kommen – den Richtplan-Eintrag dieser Variante gemäss anpassen. Und wenn dieses Parlament mehrheitlich sagt «Wir wollen dort gar nichts mehr, sondern nur noch Streuwiesen» und es keinen Eintrag gibt, dann wird der Regierungsrat die Situation überdenken. Ich bin aber eigentlich zuversichtlich, dass es einen Eintrag geben wird.

Und zu Kantonsrat Thomas Wirth möchte ich einfach sagen: Nach Ihrer Argumentation müsste man eigentlich kein Nationalstrassennetz in diesem Lande haben. Man müsste alles durch die Dörfer laufen lassen, man würde einfach ersticken im Verkehr. Das verstehe ich nun wirklich nicht. In diesem Lande werden Nationalstrassen gebaut, und zwar, je nach Landesgegend, auch von den Grünliberalen getragen, wo es praktisch keinen Verkehr hat. Und hier, im Ballungsraum der Schweiz, sagt man, ja man müsste das mal mit dem Wasser vergleichen. Also beim Wasser haben wir auch nicht viele Orte in diesem Kanton, wo die Röhre einfach im Boden aufhört und nachher zwei Kilometer später wieder weitergeht. Also da müssen Sie mir auch nicht viel erzählen, über Wasserleitungen weiss ich schon Bescheid (*Heiterkeit*).

Ich möchte nicht mehr länger werden, ich denke einfach – und das möchte ich nochmals festhalten: Der Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen ist sehr, sehr anspruchsvoll, das wissen wir. Er kostet auch viel Geld, weil wir flankierende Massnahmen ergreifen, unter dem Boden arbeiten müssen. Es braucht Rahmenbedingungen. Wir versuchen, diese einzuhalten, um punktuell in diesem Kanton die Infrastruktur und die Strassen zu erhalten, zu unterhalten und weiterzuentwickeln. Und noch zu den Investitionen, den Sparanstrengungen bei den Investitionen: Selbstverständlich hat der Regierungsratsentscheid über die Ausschöpfung der Investitionsbudgets auch Auswirkungen auf den Strassenbau und auf den Strassenunterhalt, das möchte ich hier ganz klar festhalten. Aber ich möchte auch festhalten: Unser Kanton – und für diesen sitzen Sie ja eigentlich hier – braucht funktionierende Verkehrsinfrastrukturen, sei es auf der Strasse, sei es auf der Schiene. Und die Zielsetzung des Regierungsrates ist auch klar: Im Gesamtverkehrskonzept haben wir die Zielsetzung, dass wir 50 Prozent des neu anfallenden Verkehrs mit dem öffentlichen Verkehr bewältigen wollen, das heisst, in einer Stadt Zürich 100 Prozent beispielsweise, in ländlichen Gegenden weniger. Das ist die Zielsetzung. Und festhalten möchte ich auch noch einmal, das muss ich auch fast jedes Jahr sagen: Wir reden heute über das Strassenbauprogramm nicht über die Angebotsstrategie und die Strategie des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*), sondern über das Strassenbauprogramm. Ich möchte Sie bitten, dieses in diesem Sinne zur Kenntnis zu nehmen. Besten Dank.

Ratspräsident Bruno Walliser: Das Wort wird weiter nicht mehr gewünscht. Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2014 bis 2016 Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Strassengesetz; Umsetzung des Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Zürisee für alli»

Antrag der Redaktionskommission vom 29. Oktober 2013 **4946c**

Hans-Ueli Vogt (SVP, Zürich), Präsident der Redaktionskommission: Der Kantonsrat hat am 30. September 2013 auf einen entsprechenden Antrag hin Paragraph 28c des Strassengesetzes mit folgendem Wortlaut beschlossen: «Gegen den Willen der Eigentümerinnen und Eigentümer dürfen private Grundstücke für die Erstellung von Uferwegen weder enteignet noch anderweitig beansprucht werden.»

Aus Sicht der Redaktionskommission ist indessen der Ausdruck «gegen den Willen des Eigentümers enteignen» pleonastisch. Zur Enteignung gehört ihres Erachtens naturgemäss, dass sie gegen den Willen des Eigentümers erfolgt. Die Redaktionskommission hat auch andere Aspekte von Paragraph 28c kritisch betrachtet, insbesondere, was es bedeutet, «anderweitig zu beanspruchen» und was gemeint ist mit «privaten Grundstücken». Aus diesen weitergehenden kritischen Überlegungen haben sich jedoch keine Änderungsvorschläge ergeben, weil dies über den Auftrag der Redaktionskommission hinausgehen würde.

Die jetzt vorliegende Fassung von Paragraph 28c will gegenüber der vom Rat am 30. September 2013 beschlossenen Fassung somit einzig und allein den erwähnten Pleonasmus beseitigen und die neu vorgeschlagene Regelung lautet: «Für die Erstellung von Uferwegen dürfen Eigentümerinnen und Eigentümer privater Grundstücke nicht enteignet und ihre Grundstücke nicht anderweitig beansprucht werden.» Die Redaktionskommission beantragt Ihnen, in diesem Sinn Beschluss zu fassen. Vielen Dank.

Ratspräsident Bruno Walliser: Ich beantrage Ihnen, die Redaktionslesung paragrafenweise durchzuführen. Sie sind damit einverstanden. Ich habe aber bereits vier Wortmeldungen, bevor wir in die Redaktionslesung eintreten.

Edith Häusler (Grüne, Kilchberg): Gleich vorneweg: Wir, die Grüne-, AL- und CSP-Fraktion, lehnen den Gegenvorschlag entschieden ab. Wir bieten auf keinen Fall Hand zu einem Passus im Gesetz, bei welchem den Seeanstössern zu einem Sonderrecht verholphen wird. Wenn Sie diesem Passus zustimmen, wird es Landbesitzern in Zukunft ermöglicht, sich vehement und wahrscheinlich erfolgreich gegen jede geplante Strasse oder jeden Veloweg zu wehren. Nichts geht mehr ohne langjährige Gerichtsverfahren. Mit der Einführung des neuen Paragrafen 28c wird nun ein Grundsatz ausser Kraft gesetzt, verlangt doch die vorgeschlagene Bestimmung, dass gegen den Willen der Eigentümerinnen und Eigentümer private Grundstücke für die Erstellung von Uferwegen grundsätzlich nicht beansprucht werden dürfen. Dieser Paragraf würde notabene für alle Uferwege im Kanton Zürich gelten, also für alle Wege entlang den zürcherischen Seen und Flüssen, ich habe das hier drin schon einmal erwähnt. Damit findet keine Güterabwägung zwischen dem öffentlichen Wohl und dem Recht des Einzelnen auf Schutz seines Eigentums mehr statt. Es wird von vornherein festgelegt, dass der Schutz des Eigentums höher zu gewichten ist als das Wohl der Allgemeinheit. Auch die in Paragraf 28c Absatz 2 aufgeführten Voraussetzungen, wonach eine ausnahmsweise Enteignung von Eigentum möglich ist, wenn die Führung des Uferwegs nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich ist, sind derart hoch, dass faktisch kaum je für einen Uferweg enteignet werden kann. Ausgerechnet die bürgerliche Seite, welche das Volksrecht als das höchste Gut betrachtet und sogar Durchsetzungsinitiativen lanciert, wenn es nicht nach ihrem Gusto läuft, treten dieses Anliegen der Bürger, nämlich am See entlang spazieren zu dürfen, gleich zweimal mit ihren Füßen. Sie hier im Saal haben es heute in der Hand, dieses Ungleichrecht nicht im Gesetz zu verankern. Ich bitte Sie noch einmal, dies nicht zu tun. Danke.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Ich habe es das letzte Mal schon gesagt und es hat sich auch nach den redaktionellen Änderungen nichts daran geändert: Es ist ein Elend, was der Kantonsrat mit dieser Vorlage

gemacht hat. Wir stehen jetzt kurz vor der Schlussabstimmung zu einem Gesetz, das zwar auf der einen Seite eine kleine Verbesserung bringt gegenüber dem alten Zustand. Aber gleichzeitig werden mit diesem Gesetz neue Ungerechtigkeiten geschaffen. Wenn es um einen Seeuferweg geht, werden Landbesitzer im Kanton Zürich neu anders behandelt, als wenn es um einen Radweg oder um eine Strasse geht. Wenn wir diesem Gesetz jetzt zustimmen bei der Schlussabstimmung, stimmen wir damit zu, dass wir kantonales Recht gesetzlich so regeln, dass es dem Bundesrecht widerspricht oder es unterläuft. Das ist in unseren Augen falsch und das sollte man nicht tun. Wenn wir diesem Gesetz jetzt zustimmen, müssen wir als nächste Konsequenz auch einer Streichung aller entsprechenden Richtplan-Einträge zustimmen, die über private Grundstücke führen und bereits seit Jahrzehnten eingetragen sind. Wenn wir die Vorlage jetzt ablehnen, sagen wir damit aber auch Nein zu einer Lösung, die immerhin jedes Jahr 6 Millionen Franken für den Bau von Uferwegen zur Verfügung stellt, 4 Millionen davon am Zürichsee. Wir sagen Nein zu einem Kompromiss, der zwar faul ist, aber wenigstens eine Mehrheit im Rat gefunden hat.

Für die EVP sind beide Entscheidungen problematisch. Ja sagen zu einem falschen Gesetz und Nein sagen zu einem Gesetz, das zwar Geld zur Verfügung stellt, aber hinter dem wir nicht stehen können. Die EVP wird sich deshalb bei der Schlussabstimmung der Stimme enthalten. Wir tun dies bewusst, weil wir damit ein Zeichen setzen wollen, dass hier ein Gesetz verabschiedet wird, welches überhaupt nicht mehr im Sinne der ursprünglichen Initianten ist. Die Ablehnung des Gesetzes ist für uns aber ebenso keine Alternative, denn damit würden wir zur Trittbrettfahrerin der SP, eben jener SP, welche einen knappen, aber tragfähigen und vertretbaren Kompromiss schliesslich zum Scheitern brachte und so den Weg für diese faule Gesetzesvorlage erst freigemacht hat. Deshalb wird sich die EVP in der Schlussabstimmung zur Änderung des Strassengesetzes der Stimme enthalten.

Davide Loss (SP, Adliswil): «Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich», so steht es in Artikel 8 Absatz 1 der Bundesverfassung. Doch anscheinend sind im Kanton Zürich zumindest die privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer an Fluss- und Seeufern vor dem Strassengesetz nicht gleich. Diese dürfen nämlich gemäss Paragraph 28c, im Gegensatz zum Beispiel zu Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern bei Strassenbauprojekten, unter keinen Umständen

enteignet werden, und zwar weder im Sinn einer formellen, noch im Sinn einer materiellen Enteignung. Und dies gilt selbst dann, wenn das öffentliche Interesse am Bau des Seeuferwegs das private Interesse am Grundeigentum klarerweise überwiegt. Das war die unmissverständliche und eindeutige Meinung von Jakob Schneebeili, als er zur von der KPB vorgeschlagenen Version von Paragraph 28c einen Änderungsantrag einbrachte.

Die Redaktionskommission hat den Wortlaut sogar noch verschärft, sodass Paragraph 28c heute schlicht nicht anders ausgelegt werden kann, als dass private Eigentümerinnen und Eigentümer für den Bau von Uferwegen unter keinen Umständen enteignet werden dürfen, also auch dann nicht, wenn der Uferweg sonst gar nicht gebaut werden kann. Sie, meine Damen und Herren von den Bürgerlichen, haben damit für die wenigen betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer an den See- und Flussufern in Paragraph 28c ein Sonderrecht geschaffen, ein Sonderrecht, das in komplettem Widerspruch zu den elementaren Garantien unserer Bundesverfassung und der Kantonsverfassung sowie auch in diametralem Gegensatz zu diversen Bestimmungen des Bundesrechts steht, so zum Beispiel des Zivilgesetzbuches, des Raumplanungsgesetzes und der Gewässerschutzverordnung. Einen absoluten Schutz des Eigentums gibt es nicht. Auch die Eigentumsgarantie nach Artikel 26 der Bundesverfassung muss gemäss deren Artikel 36 eingeschränkt werden können, wenn das öffentliche Interesse das private überwiegt. Genau diese Interessenabwägung kann aber mit dem heute vorliegenden Paragraphen 28c nicht mehr stattfinden. Dieser Ausschluss von Paragraph 28c ist verfassungswidrig.

Einmal mehr haben Sie bewiesen, dass Sie nur Partikularinteressen vertreten. Sie machen Politik für ein paar wenige Privilegierte statt für alle Bewohnerinnen und Bewohner in diesem Kanton und beschliessen hemmungslos eine klar verfassungswidrige Vorlage. Ich möchte Sie daran erinnern, dass wir alle in diesem Saal gelobt haben, Verfassung und Gesetze des Bundes und des Kantons zu halten. Ich fordere Sie auf, sich auch heute an Ihr Amtsgelübde zu halten.

Die SP-Fraktion kann dieser klar verfassungs- und bundesrechtswidrigen Vorlage nicht zustimmen und wird die Vorlage deshalb ablehnen. Besten Dank.

Jakob Schneebeili (SVP, Affoltern a. A.): Wir haben bei der Behandlung dieser Vorlage, egal ob in der Kommissionsarbeit oder hier im Rat, stets den verfassungsmässigen Schutz des privaten Grundeigentums in den Vordergrund gestellt, mindestens das hat Davide Loss verstanden. Das Abstimmungsergebnis des Kantonsrates in der zweiten Lesung hat im Übrigen auch bestätigt, dass diese Botschaft endlich angekommen ist. Nehmen Sie bitte zur Kenntnis, dass wir auch in Zukunft den Enteignungsgelüsten von links-grüner Seite oder woher auch immer entschlossen entgegentreten werden. Die Redaktionskommission hat den Schutz des privaten Eigentums im neu formulierten Paragraphen 28c des Strassengesetzes in unserem Sinne, aber auch im Sinne der Verfassung, Herr Loss, formuliert. Wir werden der Vorlage deshalb zustimmen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Seit Langem beschäftigt sich der Kantonsrat mit dem Seeuferweg. Die CVP-Fraktion hat sich von Beginn weg für eine eigentümergefreundliche Ausgestaltung des Projektes eingesetzt. Somit bleiben wir unserer ursprünglichen Überzeugung treu. Der Weg wird eine Bereicherung für den Kanton, solange es nicht zu Zwangsenteignungen der Uferbewohner kommt. Das Ziel ist ein attraktiver Weg, der Spaziergängern, Velofahrern, Joggern und weiteren Anspruchsgruppen den Zugang zum See ermöglicht, wo dies möglich ist. Jedoch ist die Ufernähe nicht zwingend notwendig für die gesamte Strecke, sondern es geht prinzipiell um die Attraktivität des Weges. Mit einer Zwangsenteignung der Grundeigentümer entlang des Sees würde der Seeuferweg zu einem Millionenprojekt, dessen horrenden Kosten in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen. Die CVP wird somit den heute vorliegenden Gegenvorschlag unterstützen, denn mit diesem mehrheitsfähigen Gegenvorschlag kann ein Scherbenhaufen verhindert werden. Dies sollte auch von linker Seite zur Kenntnis genommen werden, denn Sie haben eine moderatere Lösung verhindert.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Zur SP: Ja, zuerst versenkt man mit lautem Getöse einen guten Kompromiss, den man errungen hat, und dann beklagt man sich bitterlich mit Berufung auf die Verfassung, wenn dann die Mehrheit eine andere Lösung findet. Das finde ich, ehrlich gesagt, schon ein seltsames Vorgehen. Dann müssten Sie zuerst einmal bei sich selber Kritik üben, statt – das sage ich deutlich

– bei der rechten Ratsseite. Raumplanung, das ist immer noch Sache der Kantone und die Kantone haben auch einen Gestaltungsspielraum. Diesen Gestaltungsspielraum nutzen wir heute. Wir nehmen eine Interessenabwägung vor ganz speziell zu den Seezugänglichkeiten. Das darf der Kantonsrat, auch wenn es Ihnen von der linken Seite nicht passt. Ich möchte doch daran erinnern, dass immerhin auch Professor Griffel (*Alain Griffel, Universität Zürich*) im Tages-Anzeiger online dies klar bestätigt hat. Er hat festgestellt, dass keine Verletzung von raumplanerischen Grundsätzen oder sogar von Eigentumsrechten vorliegt. Nehmen Sie bitte auch zur Kenntnis, liebe linke Ratsseite, dass insbesondere in Wädenswil bei diesem Seeuferwegabschnitt keine Enteignungen notwendig waren. Trotzdem konnte dieser Abschnitt gebaut werden. Also ich finde, es ist der falsche Moment für Polemik. Nur eines kann ich Ihnen sagen: Sie entlarven sich heute tatsächlich. Ihre Volksinitiative, insbesondere diejenige der SP, war halt offenbar wirklich eine «Neid-Initiative». Ihnen ging es doch darum, das Grundeigentum den Seeanstoss-Liegenschaften wegzunehmen, damit Sie dann quasi auch sagen können: «Wir haben alle unser Vergnügen und nicht nur wenige.» Es ist eine Neid-Initiative, wir machen heute eine programmatische und pragmatische Vorlage. Wir gewichten die verschiedenen Interessen. Es ist natürlich nicht der Schwan auf dem See, das wissen wir auch, aber es ist eine gute Vorlage, mit der wir weiterkommen bei der Aufwertung des Zürichseeufers. Besten Dank.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Wir Grünliberalen möchten keinen Seeuferweg, der ständig und überall direkt am Ufer entlang führen muss, und wir möchten eigentlich auch keine Enteignungen. In Einzelfällen ist dies für die Realisierung des Seeuferwegs und für diesen Auftrag aber möglicherweise notwendig. Entscheidend ist, dass die Diskussionen mit den Grundeigentümern, den Gemeinden, dem Kanton, mit allen Betroffenen stattfinden und dass Lösungen gesucht werden, die für alle tragbar sind. Damit aber solche Lösungen gesucht werden können, braucht es die Enteignungsdrohung. Denn nur die Enteignungsdrohung ist in der Lage, den Grundeigentümer an den Verhandlungstisch zu bringen. Wenn er nicht enteignet werden kann, hat er auch keinen Grund zu verhandeln und eine andere Lösung zu suchen. In diesem Sinne ist dieses Gesetz ein ganz schlechtes Gesetz. Wir möchten keine Sonderrechte für Grundeigentümer erster Kategorie im Vergleich zu den anderen Grundeigentümern im Kanton Zürich

und wir möchten einen Seeuferweg, der mit Verhandlungen gute Lösungen suchen und später auch realisieren kann. In diesem Sinne bitte ich Sie, dieses Gesetz abzulehnen.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Den Katzenjammer der linken Parteien versteht die EDU nicht. Die linken Parteien haben sich selber ins Abseits manövriert. Vor allem die SP hat den guten Gegenvorschlag der KPB gekippt. Nicht die bürgerlichen Parteien vertreten Partikularinteressen, sondern die SP. Hören Sie gut zu, Herr Loss, die SP hat sich einer guten Lösung verweigert. Herr Loss, gehen Sie in sich und beschimpfen Sie nicht lösungsorientierte Parteien! Danke.

Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil): Nur ein ganz kleines Korrigendum: Ausgangslage dieser heutigen Vorlage war nicht die SP, war nicht eine Initiative der SP. Zugrunde liegen dieser Debatte zwei Volksinitiativen. 14'000 Leute haben dem Rat gesagt: «Wir möchten einen Seeuferweg.» Die EVP als Initiantin und der Verein «Ja zum Seeuferweg» haben aufgrund von Treu und Glauben ihre beiden Initiativen zurückgezogen, weil sie ganz genau definiert haben, in welchen Rahmenbedingungen sie die Umsetzungsvorlage gestaltet haben wollen. Sie haben dem Regierungsrat einen klaren Auftrag gegeben. Er hat genau das umgesetzt, was sie damals beschlossen haben. Was heute nun aber vorliegt, ist ein Witz. Sie haben Treu und Glauben verletzt, Sie haben diese Umsetzungsvorlage ins Gegenteil verkehrt. Sie haben damit eine Vorlage produziert, die eine Seeuferwegverhinderungs-Vorlage ist. Und das ist nicht akzeptabel, ist nicht akzeptabel für die 14'000 Stimmberechtigten, die mit zwei Initiativen gesagt haben, was sie wollen. Sie treten die Volksrechte mit Füßen und es gibt keinen Grund, dieser verdrehten Volksinitiative zuzustimmen. Ich danke Ihnen.

Davide Loss (SP, Adliswil) spricht zum zweiten Mal: Die SP hat sich immer dafür eingesetzt, dass wir diese Volksinitiative so umsetzen, wie es der Wille derjenigen Leute war, die sie unterzeichnet haben. Und Julia Gerber Rüegg hat es gesagt, Sie haben das ins Gegenteil verkehrt. Sie haben plötzlich eine Kehrtwendung gemacht und die Interessen der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer einseitig über das öffentliche Interesse am Bau dieses Seeufer-

wegs gestellt. Und das ist es, was die SP nicht mitmacht, nicht mehr und nicht weniger.

Dann möchte ich noch sagen: Professor Griffel hat gesagt, man könne das unter Umständen verfassungskonform auslegen. Das kann man aber heute gewiss nicht mehr. Wir haben auch heute wieder gehört, dass Sie absolut unter keinen Umständen diese Enteignungen vornehmen möchten, das ist nämlich der Wille, den Sie heute diesem Paragraphen 28c beigegeben haben. Kommt hinzu, dass die Redaktionskommission diesen Paragraphen nochmals klarer und unmissverständlicher formuliert hat, sodass dieser Wortlaut heute nicht so gedreht werden kann, dass er dann plötzlich verfassungskonform sein kann. Es bleibt dabei: Es ist eine verfassungswidrige Vorlage. Wenn Sie sich ans Amtsgelübde halten, müssen Sie diese Vorlage ablehnen. Tun Sie das bitte. Ich danke Ihnen.

Hans-Ueli Vogt (SVP, Zürich), Präsident der Redaktionskommission: Ich möchte lediglich – selbstverständlich zu Ihren Händen, aber auch zuhänden der Materialien – festhalten, weil das bei der Anwendung dieser Bestimmungen eine Rolle spielen könnte, nachdem in zwei Voten auf die Änderungen Bezug genommen wurde, welche die Redaktionskommission vorgenommen hat: Es war weder die Absicht der Redaktionskommission noch trifft es sprachlich-redaktionell zu, wenn man den Text anschaut, dass die Redaktionskommission gegenüber der Vorlage, die dieser Rat am 30. September 2013 beschlossen hat, etwas geändert hat. Es war nicht ihre Absicht und es geht so nicht aus dem Text hervor. Dies nur zur Klarstellung, damit dereinst nicht gesagt wird, die Redaktionskommission habe hier in die eine oder andere Richtung Einfluss nehmen wollen. Vielen Dank.

Ratspräsident Bruno Walliser: So, nun kommen wir zur Redaktionslesung paragrafenweise.

Redaktionslesung

A. Strassengesetz; Umsetzung des Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Zürisee für alli»

Titel und Ingress

I. Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:

§§ 28, 28a, 28b und 28c

II. Übergangsbestimmung

III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 72 Stimmen (bei 7 Enthaltungen), der Vorlage 4946c zuzustimmen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Die Vorlage untersteht dem fakultativen Referendum.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Alkoholverbot während Nachtfahrten im Zürcher Verkehrsverbund

Postulat von Markus Schaaf (EVP, Zell), Peter Reinhard (EVP, Kloten) und Peter Ritschard (EVP, Zürich) vom 12. November 2012
KR-Nr. 332/2012, RRB-Nr. 229/5. März 2013 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird um Bericht und Antrag gebeten, damit in Tram, Bus und Bahn im Gebiet des ZVV der Konsum von alkoholhaltigen Getränken in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr verboten wird.

Begründung:

Saufgelage im Nachtzug, Pöbeleien und Drohungen gegen andere Fahrgäste, liegengelassener Unrat, Urin und Erbrochenes – dies sind nur einige der negativen Auswirkungen, mit denen Fahrgäste konfrontiert sind, wenn sie zu später Stunde im ZVV-Gebiet den öffentlichen Verkehr nutzen. Ein generelles Verbot von Alkoholkonsum von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr in allen Fahrzeugen des ZVV dient der Sicherheit und

dem Schutz der Fahrgäste und wird in breiten Kreisen der Bevölkerung Akzeptanz und Rückhalt finden.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Das beantragte, zeitlich befristete Verbot des Alkoholkonsums im öffentlichen Verkehr hat zwei Stossrichtungen. In erster Linie sollen die Fahrgäste im öffentlichen Verkehr nachts vor den negativen Auswirkungen, die mit übermässigem Alkoholkonsum zusammenhängen können, geschützt werden. Zum andern sollen Verunreinigungen, die durch den Konsum im Fahrzeug entstehen, vermieden werden. Beide Stossrichtungen sind grundsätzlich zu begrüssen. Allerdings wird ein Verbot des Alkoholkonsums in den Fahrzeugen schergewichtig nur auf die zweite Stossrichtung (Verminderung von Verunreinigungen) einwirken. Insbesondere kann davon ausgegangen werden, dass sich die Sauberkeit verbessert, weil weniger Flaschen oder Dosen liegen gelassen und weniger Flüssigkeiten verschüttet werden.

Das zentrale Anliegen, der Schutz der Fahrgäste vor Belästigungen und Pöbeleien durch angetrunkene oder betrunkene Personen, kann jedoch durch ein zeitlich befristetes und räumlich auf die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs beschränktes Konsumverbot kaum erreicht werden. Laut Angaben der Verkehrsunternehmen nimmt der weitaus grösste Teil der Fahrgäste den Alkohol nicht auf der Reise zu sich, sondern davor oder in der Zeit zwischen Hin- und Rückreise. Die Auswirkungen sind anschliessend zwar im öffentlichen Verkehr zu spüren, vor allem am Wochenende, doch die Ursache liegt in der Regel nicht im Konsum von Alkohol in den Fahrzeugen, sondern allgemein im Konsum von Alkohol. Auf der Rückreise werden laut Angaben der Verkehrsunternehmen kaum noch Fahrgäste mit alkoholischen Getränken angetroffen. Weil die Auswirkungen des Alkoholkonsums durch ein zeitlich auf einige Nachtstunden befristetes und örtlich auf die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs beschränktes Alkoholverbot nicht eingedämmt werden können, wird ein solches Verbot von den Verkehrsunternehmen, vom ZVV und auch aus Sicherheitsüberlegungen als wenig zweckmässig eingestuft.

Neben diesen grundsätzlichen Vorbehalten betreffend Wirksamkeit eines beschränkten Verbots bestehen auch Bedenken hinsichtlich der Durchsetzbarkeit eines beschränkten Alkoholkonsumverbots. Abgesehen von den praktischen Problemen bei der Identifizierung alkoholi-

scher Getränke, die schon heute oft zu Hause gemischt und in neutralen Behältnissen mitgeführt werden, bietet die konkrete Durchsetzung eines Alkoholkonsumverbots gerade bei Personen unter Alkoholeinfluss ein besonderes Konflikt- und Eskalationspotenzial. Angesichts der beschränkten Wirksamkeit und Durchsetzbarkeit stellt sich zudem die Frage nach der Verhältnismässigkeit eines beschränkten Alkoholkonsumverbots. Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme vom 14. November 2012 zur Motion Nr. 12.3756 betreffend «Nächtliches Alkoholverbot im öffentlichen Verkehr» die Zweckmässigkeit eines Alkoholkonsumverbotes infrage gestellt und festgehalten, dass ein solches personell und finanziell kaum durchsetzbar wäre.

Einzelne Verkehrsunternehmen weisen darauf hin, dass höchstens ein zeitlich unbeschränktes (ganztägiges) und örtlich alle Anlagen des öffentlichen Verkehrs (Bahnhöfe, Haltestellen und Fahrzeuge) umfassendes Alkoholkonsumverbot eine gewisse Verbesserung bringen könnte. Allerdings müssten dazu zunächst die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden und die gesellschaftliche Akzeptanz vorhanden sein. Der Bundesrat hat in der erwähnten Stellungnahme darauf hingewiesen, dass ein flächendeckendes Alkoholverbot grundrechtlich kaum durchsetzbar wäre.

Wegen der fraglichen Wirksamkeit eines beschränkten Verbots stehen bei den Verkehrsunternehmen im Kanton Zürich und beim ZVV andere Massnahmen im Vordergrund. Anfang 2011 hat der ZVV mit der Schaffung der neuen Sicherheitsorganisation einen Schwerpunkt auf häufige und gut sichtbare Präsenz von Sicherheitspersonal gelegt. Dank einer flexiblen Organisation kann diese Präsenz in den Abend- und Nachtstunden und an den Wochenenden gezielt verstärkt werden. Der Sicherheitsdienst ist nicht nur in den S-Bahnen, sondern auch auf den Bahnhöfen und in den Bussen unterwegs. Im Nachtnetz ist zudem jeder Zug durchgehend durch eine gut sichtbare Zweierpatrouille begleitet. Seit der Einführung des neuen Sicherheitskonzeptes hat sich das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste spürbar verbessert. Dies gilt insbesondere auch für die Zeit ab 21 Uhr und betrifft somit die Zeitspanne, auf die das Postulat abzielt. Was die Sauberkeit betrifft, ist nur ein kleiner Teil des Abfalls direkt auf den Alkoholkonsum im öffentlichen Verkehr zurückzuführen, bestehend aus zurückgelassenen oder ausgeleerten Flaschen und Dosen. Der übrige Abfall und die Verunreinigungen durch bereits alkoholisierte Personen fallen in der Regel auch sonst an. Weil das Abfallvolumen in den Nächten am Wochenende unabhängig von

den Alkoholgebinden überdurchschnittlich hoch ist, bestehen im Nacht-
netz zur Verbesserung der Sauberkeit sowohl für die Bahnhöfe wie
auch für die Züge eigene Konzepte.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das
Postulat KR-Nr. 332/2012 nicht zu überweisen.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Mit diesem Postulat fordert die EVP ein
Alkoholverbot im öffentlichen Nahverkehr in der Zeit von 22 Uhr bis
morgens um 6 Uhr. Mit diesem Vorstoss fordern wir ein aktives Han-
deln für mehr Sauberkeit und Sicherheit in den Zügen, Bussen und
Trams im Kanton Zürich. In seiner Stellungnahme bestätigt der Re-
gierungsrat, dass wir in unseren Zügen tatsächlich ein Problem haben
mit Sicherheit und Sauberkeit, und er bestätigt, dass ein Zusammen-
hang besteht mit dem Alkoholkonsum. Trotzdem weigert er sich, et-
was dagegen zu unternehmen, mit der Begründung, ein Alkoholverbot
wäre schwer durchzusetzen. Sie haben richtig gehört, der Regierun-
gsrat findet eine Aufgabe schwierig und will sie deshalb lieber gar nicht
erst angehen. Stellen wir uns einmal vor, ein Schüler, ein Ingenieur
oder ein Arzt würde vor einer schwierigen Aufgabe stehen und sagen:
«Oh, das ist aber schwierig, ja, dann lassen wir es halt sein.» Natür-
lich ist das Regieren an sich schwierig, aber wenn es einfach wäre,
hätte ja jeder Regierungsrat werden können. Genau aus diesem Grund
haben wir ja die sieben Besten gewählt. Der Regierungsrat will eine
Aufgabe nicht lösen, weil sie schwierig ist. Ich kann dem Regierun-
gsrat nur raten, dass er sich bei seinen jährlichen Reisen, die er macht,
nicht nur um Kultur und Musse kümmert, sondern sich einmal mit den
Problemen der Zürcher Bevölkerung befasst. Reisen Sie einmal in
eine Stadt, in der das Alkoholverbot im öffentlichen Verkehr bereits
eingeführt ist und funktioniert. Sie haben die Wahl zwischen London,
Athen, Moskau, Budapest, Washington oder Los Angeles. All diese
Städte haben in ihren U-Bahnnetzen oder Busnetzen ein Alkoholver-
bot, teilweise sogar ein generelles Ess- und Trinkverbot. Sind London
oder Los Angeles deswegen unattraktive Städte geworden? Oder rei-
sen Sie nach Stuttgart, München, Nürnberg, Duisburg, Hannover,
Hamburg, Prag – in ganz Polen gibt es im Nahverkehr ein Alko-
hol-
verbot.

Gewalt und Littering im öffentlichen Verkehr sind hier im Kanton
Zürich ein Problem, ein Problem, das gelöst werden muss. Mit diesem
Postulat will die EVP etwas tun für mehr Sicherheit und Sauberkeit,

denn die Leidtragenden sind heute die unbeteiligten Passagiere, welche abends und nachts nach 22 Uhr den ÖV benützen müssen. Ich weiss von Leuten hier im Rat, die nachts ihre Kinder lieber mit dem Auto abholen, als sie mit dem Zug heimfahren zu lassen. Ich bin ja gespannt, wie diese Leute jetzt abstimmen werden.

Was ist nötig für eine Veränderung? Es braucht eine Diskussion, wie wir im öffentlichen Raum miteinander umgehen. Es braucht eine Diskussion in unserer Gesellschaft über Anstand und Benehmen, über Verantwortung und Umgang mit Freiheiten und Grenzen. Und es braucht einen breiten Konsens darüber, dass wir es als Gesellschaft nicht länger akzeptieren, dass uns eine kleine Minderheit von Besoffenen die Züge vermüllt und die Leute belästigt. Es ist schwierig, also, was tun wir? Wenn das Ihre Haltung ist, einfach nichts zu tun, dann setzen Sie ein falsches Signal an die besoffenen Randalierer. Wenn Sie heute unser Postulat ablehnen und keine besseren Alternativen bringen, kommt dies einer Kapitulation gleich. Sie können die Probleme dann vielleicht noch ein wenig schönreden, aber es wird sich nichts daran ändern. Mehr Sicherheit und mehr Sauberkeit im öffentlichen Verkehr sind uns wichtig.

Zeigen Sie mehr Mut und Tatkraft als der Regierungsrat und stimmen Sie der Überweisung unseres Postulates zu. Ich danke Ihnen.

Peter Preisig (SVP, Hinwil): Die Herren von der EVP haben recht, es ist wirklich unappetitlich, was wir in den öffentlichen Verkehrsmitteln und auf den Bahnhöfen antreffen. Ich finde es eine grosse Schweinerei, was sich die Leute so alles erlauben. Ein begrenztes Verbot ist nicht das Rezept gegen all diese Vorwürfe gegen wenige, die im öffentlichen Verkehr in der Nacht reisen und sich daneben benehmen. Es ist die grosse Mehrheit, die sich an die Ordnung hält. Wenn wir wirklich Ordnung und Sauberkeit in der Öffentlichkeit haben möchten, brauchen wir rigorose Gesetze und greifende Massnahmen. Ein Beispiel könnten wir Schweizer in Bangkok sehen, dort sind alle Züge wie auch die Bahn- und Haltestationen sauber und rein von jedem Unrat. Dort ist Essen und Trinken im ÖV verboten. Wer soll die ganze Sache kontrollieren? Wie soll der Vollzug der Konsequenzen sein. Wenn die Betrunknen die Züge oder Trams betreten, sind sie in der Regel unaufhaltsam in ihrem «guten Benehmen». Die Kontrollorgane würden belogen und hätten einen schwierigen Stand. Wie halten Sie es dann mit den alkoholfreien Getränken? Diese verursa-

chen auch Unannehmlichkeiten, wenn Cola oder andere Süssgetränke auf den Sesseln sind.

Die SVP lehnt dieses Postulat ab und erwartet eine bessere Lösung gegen diese Schweinereien.

Res Marti (Grüne, Zürich): Es stimmt schon, es ist nicht angenehm, am Wochenende mit Jugendlichen im Zug den ÖV zu benutzen. Aber genauso stört mich das Wandergrüpli – ich nenne es mal hypothetisch «Edelweiss» –, welches morgens um acht Richtung Oberland fährt, den Weisswein schon vor der Abfahrt köpft und auf dem restlichen Weg schlüpfrige und sicher nicht altersadäquate Witze erzählt. Mich stört auch der Mann, der am Abend um 17 Uhr einen Kebap isst, oder die Dame, welche am Telefon mit ihrer Freundin ihre Beziehungs- und Schlafzimmerprobleme bespricht. Das sind nur ein paar Beispiele von Dingen, die mich stören, und ich bin sicher, viele von uns haben noch andere Dinge, die nicht den ÖV betreffen und die uns stören. Wir erfahren es ab und zu hier im Saal, man kann lange darüber reden. Aber nur weil uns etwas stört, bedeutet das noch lange nicht, dass wir gesetzlich etwas dagegen unternehmen müssen. Nur weil uns ein Lebensstil nicht passt, ist es noch lange keine Aufgabe des Staates, diesen Lebensstil zu verbieten. Es ist nun mal so, dass einem in einer liberalen Gesellschaft nicht alles passt und dass einen mal etwas stört, das gehört zum Leben dazu. Was den einen stört, bedeutet für den anderen Freiheit und Lebensqualität. Wir können schon über ein Alkoholverbot im ÖV diskutieren, aber nicht nur diskriminierend gegen die Jungen. Die Grünen werden dieses Postulat nicht unterstützen.

Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Mit dem Postulat für ein Verbot des Alkoholkonsums während den Nachtfahrten im Verkehrsverbund werden zwei Ziele verfolgt: die Verbesserung der Sicherheit der Passagiere und die Erhöhung der Sauberkeit in den Fahrzeugen des ZVV. Ich und die FDP-Fraktion unterstützen diese Zielsetzung. Auch wir sind der Meinung, dass jeder Fahrgast sein Ziel ohne Belästigung durch alkoholisierte Mitfahrer erreichen soll. Dass das angestrebte Alkoholkonsumverbot während den Nachtfahrten im ZVV nicht zweckmässig ist und unter anderem zu grossen Vollzugsproblemen führen würde, hat der Regierungsrat in seiner Antwort sehr gut be-

schrieben. Ich danke ihm für seine Antwort und verzichte darauf, seine Argumente zu wiederholen. Stattdessen möchte ich Ihnen eine Frage stellen. Sie ist ganz einfach und lautet: In was für einer Gesellschaft möchten Sie leben? Möchten Sie in einer Gesellschaft leben, in der es für jedes denkbare Fehlverhalten ein entsprechendes Verbot gibt? Oder möchten Sie in einer liberalen Gesellschaft leben, die davon ausgeht, dass der Mensch ein vernunftbegabtes Wesen ist? Wenn in wenigen Minuten die Lämpchen auf der Abstimmungstafel aufleuchten werden, werden wir sehen, welche Option Sie bevorzugen. Ich bin gespannt auf das Ergebnis. Die FDP-Fraktion wird das Postulat nicht überweisen.

Renate Büchi (SP, Richterswil): Das Postulat der EVP zeigt die guten Absichten, das ist feststellbar. Und wenn ich Markus Schaaf zuhöre, dann höre ich: Es ist ja ganz einfach, man muss einfach konsequent sein und das Problem lässt sich dann wirklich lösen und dann haben wir die sauberen Züge. Wir haben die sauberen Bahnhöfe und alles ist mehr oder weniger in Ordnung. Es tut mir leid, das sehe ich nicht so. Ich bin der Meinung, dass Sie das Pferd am Schweif aufzäumen, wenn Sie denken, dass mit dieser Massnahme wirklich in Bezug auf den Alkoholkonsum oder im Speziellen auf den risikoreichen Alkoholkonsum etwas getan werden könnte. Es ist die allerletzte Massnahme, die dann noch greifen sollte. Aber es ändert nichts daran, dass Sie ab vier Uhr Menschen sehen, jüngere Leute, ältere Leute, die ganze Sechserpakete Bier kaufen, das Bier für 80 Rappen pro Dose kaufen und sich damit einen vergnüglichen Abend machen. Ich bin der Meinung, dass sie, wenn sie dann abends auf den Nachtzug gehen, schon einen richtigen Pegel haben, nämlich schon ordentlich Alkohol konsumiert haben, dass tatsächlich nicht mehr der Alkoholkonsum im Zug oder im Tram das Problem ist, sondern dass sie eigentlich schon betrunken einsteigen. Dann – das ist so – neigen sie dazu, zu randalieren, aggressiv zu sein und Littering zu betreiben. Ist darum aber auch ersichtlich, dass der Regierungsrat nicht unrecht hat, wenn er sagt, es sei nicht so einfach umzusetzen, weil nämlich sehr viel Personal eingesetzt werden muss, damit man auch wirklich dagegen vorgehen könnte.

Dann haben Sie gefragt, was man denn sonst tun sollte. Ich bin der Meinung, dass es ganz gute Ansätze gibt, was man tun könnte. Das ist die Prävention grundsätzlich. Da gibt es eine Verhaltensprävention,

die kann man betreiben, indem man sensibilisiert und die Leute darauf hinweist, was überhaupt abgeht, wenn so viel Alkohol konsumiert wird. Man kann eine Verhältnisprävention betreiben, da sind zum Beispiel gesetzliche Massnahmen möglich. Und dann wäre es ja schliesslich auch noch zielführend, wenn in der ganzen Schweiz das gleiche Präventionssystem gelten würde. Die Chance, die wir mit dem neuen Alkoholgesetz in Bern gehabt hätten, wurde vertan. Weder wird der Alkohol teurer noch werden «Happy hours» verboten noch gibt es andere wirklich griffige Massnahmen. Die sind alle gekippt worden. Und wir hier in Zürich machen ein einsames Verbot, nachts im ÖV zu trinken – ich glaube einfach nicht, dass es zielführend ist. Setzen Sie sich sonst ein für Präventionsmassnahmen, dann kommen wir sicher einen Schritt weiter. Die SVP wird, wie Sie vernommen haben, das Postulat nicht überweisen. Danke für Ihre Aufmerksamkeit. (*Heiterkeit. Die Votantin wird auf ihren Versprecher aufmerksam gemacht.*) Die SP natürlich, verzeihen Sie mir diesen Fehler!

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Die Stossrichtung in diesem Postulat ist durchaus positiv zu sehen. Die Auswirkungen von komatösem Alkoholmissbrauch sind unsympathisch und unattraktiv, das übrigens nicht nur auf dem ZVV-Netz, sondern ganz allgemein. Die BDP erachtet aber das Postulat als viel zu regulativ und ohne grossen Personalaufwand nicht durchführbar. Die sturzbetrunkenen Menschen, die den ZVV benützen, sind ja eben schon alkoholisiert, wenn sie einsteigen, und eher weniger, weil sie während der Fahrt trinken. Nach einigen Gesprächen, die ich mit jungen Erwachsenen geführt habe, die regelmässig in der Nacht den ZVV benützen, sind die Auswirkungen von übermässigem Alkoholmissbrauch während der Fahrten aber auch nicht immer zu alarmierend. Für die BDP ist die Forderung des Postulates zu regulativ, darum lehnt sie die Überweisung ab.

Daniel Hodel (GLP, Zürich): Goethe hat gesagt: «Man weiss nur zu verbieten, zu hindern und abzulehnen, selten aber zu gebieten, zu befördern und zu belohnen.» Nun debattieren wir hier einmal mehr über eine Forderung nach einem weiteren Verbot mit der Absicht, Symptome anstelle von Ursachen zu bekämpfen. Es handelt sich hierbei um ein weiteres generelles Verbot für alle auf der Basis fehlbaren Handelns einiger weniger. Oliver Hofmann hat eine gute Frage gestellt: In welcher Gesellschaft wollen wir leben? Es kann durchaus

sein, dass ein Verbot des Alkoholkonsums allenfalls eine Verminderung von Verunreinigungen der Fahrzeuge nach sich ziehen würde. Der Preis dafür ist aber zu hoch. Nebst den Umsetzungskosten, welche noch zu berechnen wären, wäre die Einschränkung der persönlichen Entscheidungsfreiheit nicht zu rechtfertigen. Und möchte man tatsächlich etwas gegen die Verunreinigung machen, so müssten alle Gratiszeitungen, alle Getränke – nicht nur die alkoholischen – und alle Esswaren verboten werden. Der ZVV ist eingebunden in ein übergeordnetes Verkehrsnetz von verschiedensten Playern. Ein partielles Verbot auf den Linien des ZVV macht nur schon aus dieser Sicht keinen Sinn. Ich kann mir gut vorstellen, dass die Postulanten gerne ein Verbot auf allen Linien des ÖV in der Schweiz hätten. Wohin führt also das hier Diskutierte? Wie soll ein solches Verbot umgesetzt werden? Hierzu lassen die Postulanten vieles offen.

Wie der Regierungsrat in seiner Antwort richtig schreibt, wäre schon die Identifikation von Alkohol eine erschwerte Aufgabe, da anhand neutraler Behältnisse schwer erkennbar. Zudem würden zahlreiche weitere Kontrollen notwendig, um eine solche Umsetzung zu gewährleisten. Personen, welche randalieren oder pöbeln, würde ein solches Verbot kaum beeindrucken. Entweder würde gegen ein solches verstossen oder der Alkohol würde im Vorfeld der Reise getrunken. Auch hier möchte ich gern noch ein Zitat anbringen: «Was das Gesetz nicht verbietet, verbietet der Anstand.» Wir Grünliberalen werden das Postulat nicht unterstützen.

Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.): Saufgelage, Pöbeleien, Drohungen gegen andere Fahrgäste, liegengelassene Abfälle, Urin gestank und Erbrochenes stören die Fahrgäste, wenn sie nach 22 Uhr den Zug benützen. Wen stört das nicht? Mit einem Verbot, wie es vorgeschlagen ist, verhindern wir aber diese chaotischen Zustände nicht. Ein derartiges Verbot könnte auch nur schwerlich durchgesetzt werden. Sollten etwa beim Einsteigen Alkoholtests durchgeführt werden? Oder sollte das Zugpersonal Sanktionen ergreifen und die Alkoholsünder aus dem Zug befördern? Derartige Sanktionen bergen die Gefahr von Gewalteskalationen in den Nachtzügen. Die seit 2011 eingeführte Sicherheitsorganisation hat das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste sichtlich erhöht und reduzierte auch die Alkoholexzesse beträchtlich.

Mit einem Alkoholverbot kann auch die Abfallfrage nicht gelöst werden. Hier gilt es, Abfallsünder anzusprechen und nicht einfach wegzuschauen. Auch hier gilt: Zu Hause muss beginnen, was leuchten soll im Vaterland. Die EDU wird dieses Postulat nicht überweisen. Danke.

Lorenz Schmid (CVP, Männedorf): Wir werden das Postulat nicht unterstützen. Die Argumentation der Regierung sowie auch des Bundesrates auf ein ähnliches Begehren auf nationaler Ebene erachten wir als sehr einleuchtend. Seien wir ehrlich, der Alkoholkonsum findet nur beschränkt während der Zugfahrt statt. Es ist ja nicht der Konsum des Alkohols während der Zugfahrt, der zu erwähntem Littering und zur Belästigung von Mitfahrgästen führt, sondern vorwiegend der Konsum vor der Fahrt. Zu Recht weist der Regierungsrat darauf hin, dass ein solches Verbot nicht durchsetzbar ist. Es ist nicht nur schwierig durchsetzbar, es ist nicht durchsetzbar. Eine eindeutige Erkennung von alkoholischen Getränken gegenüber nichtalkoholischen Getränken ist geradezu unmöglich. Denken Sie an die vielen selber gemischten Cocktails in neutralen Flaschen oder auch die Getränkeflaschen, die, in Papiersäcken eingepackt, maskiert sind, die USA lassen grüssen. Ich sehe bereits unsere Kontrolleure am Flaschen-Schnuppern und Schlucken, um den Fahrgast überführen zu können. Gesetze müssen praktisch durchsetzbar sein, ansonsten sie lieber nicht erlassen werden. Und seien wir ehrlich: Das durch das Postulat aufgeworfene Problem stellt sich vorwiegend bei Jugendlichen zwischen 16 und 25, die den unvernünftigen Konsum von Alkohol erproben. Weshalb ich eigentlich sehr, sehr enttäuscht bin über die im September 2013 eingeschlagene Richtung des Nationalrates, die Alkoholpreise oder, besser gesagt, deren Besteuerung zu senken. Denn wir wissen alle, dass genau der Preis bei dieser Altersklasse sehr entscheidend ist für Konsum oder Nichtkonsum.

Wir seitens der CVP sind überzeugt, dass andere Massnahmen als die zur Diskussion stehende zielführend wären und sind. Mitunter erachten wir den eingeschlagenen Weg des ZVV, ab 21 Uhr häufigere und sichtbare Sicherheitsdienste im Zug patrouillieren zu lassen, als zielführend. Und, lieber Markus (*Markus Schaaf*), alleinig ein allumfassendes Verbot für Essen und Trinken während 24 Stunden würde Littering und Belästigung in den Zügen senken. Ich glaube, all diese Städte, die du genannt hast, verfügen über ein allumfassendes 24-

Stunden-Verbot von 22 bis 6 Uhr. Was ist da zu tun, wenn der Zug um 22 Uhr losfährt. Ab 22 Uhr muss dann die Flasche beiseitegelegt werden. Es geht um die Durchsetzbarkeit eines Gesetzes. Wir erachten dies als nicht zielführend und werden das Postulat nicht unterstützen.

Bruno Amacker (SVP, Zürich): Der Vorstoss ist so ein typisches Beispiel, wie die Politik heute real existiert, nämlich so eine Art Pawlow-scher Reflex, dass man meint, wenn man ein Problem ortet, dieses mit einem neuen Gesetz lösen zu können. Wir wissen ja alle, dass das am Schluss nichts bewirkt. Mit neuen Gesetzen wurde noch nie ein Problem gelöst. Es ist aber so, dass man mit den bestehenden Gesetzen fast alle Probleme lösen könnte, wenn man sie verfolgen und anwenden würde. Sie haben gesagt, Sie wollten etwas gegen pöbelnde Zugreisende und Dreck in den Zügen machen. Wenn ich Ihnen heute so zuhöre, könnte man meinen, es sei heute erlaubt, im Zug ein Saufgelage zu veranstalten, die Leute anzupöbeln, über die Sitze zu erbrechen und die Züge mit Abfall zu füllen. Aber das stimmt ja gar nicht, das ist ja heute schon alles verboten. Es gibt die einschlägigen Transportgesetze, die vorschreiben, wie man sich in den Zügen zu verhalten hat. Sie verbieten eben all dieses belästigende Verhalten. Was fehlt, ist nicht das Gesetz, sondern es ist ein schönes Schulbeispiel, wie Politik funktioniert, nämlich dass man die Probleme nicht wirklich angeht, sondern einfach in einen sinnlosen Aktivismus verfällt. Was fehlt, wäre, die Gesetze anzuwenden und die Verstösse dagegen dann auch zu ahnden. Auch typisch wäre es, dass Sie mit diesem Gesetz am Schluss das, was Sie beabsichtigen, dieses Problem überhaupt nicht lösen. Aber Sie werden sehr viele Leute, vor allem aber den anständigen Durchschnittsbürger bestrafen. Ich kann Ihnen sagen: Wenn Sie so ein Gesetz machen, dann werden sich diese pöbelnden und saufenden Horden überhaupt nicht darum kümmern. Das wird sie genauso wenig interessieren wie die heutigen Gesetze. Und wenn Sie sagen, wir hätten Vollzugsprobleme, dann muss ich auch sagen: Dieses Gesetz werden Sie ebenso nicht vollziehen können. Aber es wird so sein, dass die grosse Masse der anständigen und arbeitenden Bevölkerung bestraft wird. Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Der Banker am Freitagabend, der Überstunden macht, arbeitet bis morgens um eins und dann müde und in Ruhe sein Bierchen trinken will in der S-Bahn und weder Dreck veranstaltet noch pöbelt noch jemanden belästigt, der wird

bestraft oder die Krankenschwester nach der Nachtschicht, nach einem strengen Tag, die in der S-Bahn vielleicht noch ein «Cüpli» trinkt (*Heiterkeit*), die den Abfall dann nach Hause nehmen, nicht pöbeln, anständig sind, die bestrafen Sie. Das ist das Elende an der heutigen Gesetzgebung: Sie meinen immer, Sie könnten ein Problem mit einem neuen Gesetz lösen, dabei gibt es schon zuhauf und viel zu viele Gesetze, aber niemanden, der sie anwenden will. Das ist das Problem. Ich zitiere eine unverdächtige Quelle. Der ehemalige Polizeikommandant des Kantons Aargau, Leon Borer, sicher kein «Weichspüler», hat einmal gesagt: Wir haben in der Schweiz viel zu viel Ordnung und zu wenig Sicherheit.» Das trifft das Problem. Gerade Sie von der EVP müssten es eigentlich wissen, viel mehr als die zehn Gebote bräuchte es nicht zum Zusammenleben (*Heiterkeit*), ja, vielleicht noch etwas römisches Zwölftafelgesetz für die Wirtschaft. Aber mehr bräuchte es wirklich nicht. Aber die Gesetze, die wir schon zuhauf haben, die müsste man anwenden und verfolgen wollen. Dazu fehlt aber der politische Wille.

Markus Schaaf (EVP, Zell) spricht zum zweiten Mal: Ich danke Ihnen für Ihr Mitdenken, Ihre Vorschläge. Vor allem eine Frage nehme ich sehr gerne mit: In was für einer Gesellschaft wollen wir leben? Nun, ich muss Ihnen sagen, in einer Gesellschaft, wo ein vernunftbegabtes Wesen mir die Schuhe vollkottzt und die Tochter belästigt, in einer solchen Gesellschaft will ich eben nicht leben. Und es geht hier nicht darum, einer Minderheit den Freiraum zu schützen, sondern es geht darum, der grossen Bevölkerung im Kanton Zürich, die nachts den ÖV benutzt, einen Schutzraum vor Übergriffen zu bieten. Ich verstehe nicht, warum man dieses Problem jetzt nur auf die Jugend reduzieren will. Ich habe mit keinem Wort gesagt, dass es die Jugend ist, die sich daneben benimmt. Nun, es ist durchaus eine Haltung, zu sagen: Ich gehe in ein Parlament und verhindere, dass es neue Gesetze gibt. Dafür sind wir von der EVP nicht angetreten. Wir sind hier, weil wir, wenn wir sehen, dass es einen Missstand gibt, auch etwas dagegen tun wollen. Dafür, so haben wir es verstanden, sind wir auch gewählt worden. Man kann sich schon fragen, wenn wir die Einzigen sind, die hier etwas ändern wollen: Haben wir etwas falsch gemacht? Durchaus selbstkritisch gebe ich zu, dass es wahrscheinlich zwei Dinge sind, die wir hätten anders machen können: Wir hätten ein generelles Ess- und Trinkverbot im öffentlichen Verkehr fordern können und wir hät-

ten wahrscheinlich noch ein wenig länger zuwarten müssen, bis der Druck von Medien und Bevölkerung grösser wird, damit die Politik in diesem Thema handelt. Nur, ich sage Ihnen: Wir sind da ungeduldig und können nicht warten. Es scheint, dass die EVP einmal mehr der Zeit voraus ist (*Heiterkeit*), denn genau das, was Sie heute über das Alkoholverbot gesagt haben, wurde vor zehn Jahren auch über das Rauchverbot gesagt. Und wo stehen wir heute? Ich kann Ihnen versichern: In zehn Jahren wird das kein Thema mehr sein, aber wir werden dann die Ersten sein, die das gefordert haben.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 159 : 6 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 332/2013 abzulehnen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Praxis des Zürcher Verkehrsverbunds bei der Erhebung von Zuschlägen

Interpellation von Carmen Walker Späh (FDP, Zürich) und Davide Loss (SP, Adliswil) vom 10. Dezember 2012

KR-Nr. 355/2012, RRB-Nr. 112/30. Januar 2013

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

«Reisen ohne gültigen Fahrausweis» lautet das Verdikt, auch wenn ein nur unvollständiges Billett gelöst wird. Der so ausgelöste Stichkontrollzuschlag beträgt in der Regel 100 Franken und im Wiederholungsfall deutlich mehr. Gerade bei Kindern und deren Eltern löst diese Praxis immer wieder Unverständnis aus. Der Regierungsrat weist in seiner Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 108/2011 darauf hin, dass bei der Erhebung von Zuschlägen die gestützt auf § 17 Abs. 4 PVG ZH erlassenen Richtlinien des Zürcher Verkehrsverbunds zur Ticketkontrolle massgebend seien. Darin würden die Aufgaben des Kontrollpersonals, des Verkaufspersonals und der Mitarbeitenden der Inkassostellen beschrieben. Bis heute sind diese Richtlinien für die Bevölkerung aber nicht einsehbar. Auch über den genauen Inhalt dieser Richtlinien ist nichts bekannt.

Dies lässt sich mit dem gesetzlich verankerten Öffentlichkeitsprinzip nicht vereinbaren.

Auch ist nicht klar, ob der Zürcher Verkehrsverbund das ihm zustehende Ermessen bei Kindern und Jugendlichen im Vergleich zu den Erwachsenen auf genau gleiche Weise einsetzt. Nach Ansicht der Interpellanten sind die Zuschläge bei Kindern und Jugendlichen mit Augenmass aufzuerlegen und diese Personengruppen über die Gültigkeit der entsprechenden Fahrausweise detailliert aufzuklären.

Der Zuschlag ist in der Regel unabhängig vom Fehlverhalten des Reisenden geschuldet. Besonders stossend in diesem Zusammenhang ist, dass Einschränkungen für den Fahrausweis «Gleis 7» sowie die Regelungen zum Nachtzuschlag im Streckennetz des Zürcher Verkehrsverbunds oftmals nicht resp. nur unvollständig gekennzeichnet sind und so für die betroffenen Jugendlichen nicht ersichtlich sind. Die heutige Situation ist diesbezüglich unbefriedigend. Die Nichtbekanntgabe des geltenden Tarifs widerspricht nach Ansicht der Interpellanten ausserdem Art. 15 Abs. 2 PBG, der eine explizite Veröffentlichungspflicht des allgemeinen Tarifs vorsieht.

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

1. Was genau beinhalten die Richtlinien zur Ticketkontrolle?
2. Ist der Regierungsrat bereit, beim Zürcher Verkehrsverbund auf eine Offenlegung dieser Richtlinien hinzuwirken? Wenn nein, warum nicht? Verträgt sich die Geheimhaltung dieser Richtlinien nach Ansicht des Regierungsrats mit dem Öffentlichkeitsprinzip?
3. Setzt der Zürcher Verkehrsverbund das ihm zustehende Ermessen bei der Auferlegung von Zuschlägen bei Kindern und Jugendlichen genau gleich ein wie bei Erwachsenen? Wie stellt der Zürcher Verkehrsverbund sicher, dass Kinder und Jugendliche detailliert über den Gültigkeitsbereich der entsprechenden Fahrausweise aufgeklärt werden?
4. Ist der Regierungsrat bereit, beim Zürcher Verkehrsverbund darauf hinzuwirken, dass Einschränkungen für das Abonnement «Gleis 7» sowie die Regelungen für den Nachtzuschlag sichtbar gekennzeichnet und die Reisenden in geeigneter Weise darauf hingewiesen werden? Teilt der Regierungsrat die Meinung der Interpellanten, dass die heutige Situation unbefriedigend ist und im Widerspruch zu Art. 15 Abs. 2 PBG steht?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Zu Fragen 1 und 2:

Gemäss § 17 Abs. 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) erlässt der ZVV Richtlinien über den Fahrausweisverkauf und die Fahrausweiskontrolle. Mit der Richtlinie «Fahrausweiskontrolle» ist der ZVV diesem Auftrag nachgekommen. Das Dokument enthält Bestimmungen zu den Kontrollformen, der Organisation, der Durchführung und den Besonderheiten der Fahrausweiskontrollen im ZVV-Gebiet. Ebenso geregelt werden die Anwendung der Gebühren sowie die Grundzüge des Inkasso und des Datenpools für die Erfassung von Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis. Die Richtlinie ist seit Inkrafttreten des Gesetzes über die Information und den Datenschutz (IDG, LS 170.4) auf der Webseite des ZVV aufgeschaltet (<http://www.zvv.ch/de/service/rechtliche-hinweise/richtlinien.html>) und somit seit längerem öffentlich zugänglich.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat hat sich im Rahmen der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 108/2011 betreffend Bussenpraxis ZVV/SBB, deren Fragen 2 und 3 sich auf die Kontrollpraxis des ZVV bei Kindern und Jugendlichen bezogen haben, geäußert und die Grundsätze und konkreten Vorgehensweisen als angemessen beurteilt. Die dortigen Erwägungen behalten weiterhin Gültigkeit, insbesondere die Ausführungen zur Handhabung der Kontrollen, der Anwendung der Richtlinie über die Fahrausweiskontrolle und zur Kulanz. Der in den Richtlinien festgehaltene Grundsatz, dass das Verhalten des Kontrollpersonals angemessen zu sein hat und die Bestimmungen über die Erhebung der Gebühr gegenüber allen Fahrgästen gleich anzuwenden sind, gilt nicht nur gegenüber Erwachsenen, sondern auch gegenüber Kindern und Jugendlichen. Bei Kindern unter zwölf Jahren ist das Kontrollpersonal zudem angehalten, wenn möglich telefonisch einen Elternteil oder eine Bezugsperson zu kontaktieren.

Grundsätzlich liegt es im Ermessen und in der Verantwortung der Inhaberinnen und Inhaber der elterlichen Sorge zu entscheiden, ob ein Kind bereits selbstständig im öffentlichen Verkehr unterwegs sein kann. Ist dies der Fall, stehen den Kindern und Jugendlichen hinsichtlich der Informationen zu Gültigkeitsbereichen von Tickets alle Mittel und Kanäle offen, die auch den Erwachsenen zugänglich sind (persönliche

Beratung, Broschüren, Aushänge an den Haltestellen und Ticketautomaten, Call-Center, Internet usw.). Darüber hinaus stellt der ZVV umfangreiches Schulungsmaterial für Schülerinnen und Schüler sämtlicher Altersklassen zur Verfügung. Damit erlernen Kinder und Jugendliche den selbstständigen, korrekten und verantwortungsvollen Umgang im öffentlichen Verkehr. Des Weiteren erfolgen zielgruppenspezifische Kommunikationsmassnahmen in verschiedenen Publikationen, für Jugendliche beispielsweise über das Lösen eines Nachtzuschlags.

Zu Frage 4:

Der Verbundtarif des ZVV wird jeweils im Amtsblatt veröffentlicht und ist im Internet für jedermann zu jeder Zeit einsehbar. Die wichtigsten Tickets und Preise werden zudem in einer Broschüre übersichtlich dargestellt. Tarifzonenpläne und Liniennetzpläne finden sich sodann an sämtlichen Haltestellen. Die Anforderungen von Art. 15 Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG, SR 745.1), wonach die Tarife zu veröffentlichen sind, sind damit erfüllt.

Laut dem Bundesgesetzgeber liegt es in der Verantwortung des Fahrgasts, vor der Fahrt dafür zu sorgen, dass er ein gültiges Ticket besitzt. Inhaberinnen und Inhaber des Gleis-7-Abonnements erhalten bei Aushändigung des Fahrausweises detaillierte Informationen über dessen Gültigkeitsbereich. Diese Liste liegt zudem an bedienten Bahnhöfen und Schaltern auf und ist auch im Internet unter www.gleis7.ch veröffentlicht. Innerhalb des ZVV steht zudem das Kundencenter ZVV-Contact täglich von morgens 6 Uhr bis abends um 22 Uhr für Auskünfte zur Verfügung. Flächendeckende, ausdrückliche Hinweise darauf, welche Fahrausweise auf welchen öffentlichen Verkehrsmitteln nicht gültig sind, wären unverhältnismässig und nicht zielführend, da eine solche Aufzählung niemals vollständig wäre.

Auch zum Nachtzuschlag besteht ein breites und regelmässiges Informationsangebot. Hinweise finden sich in sämtlichen Broschüren des ZVV zu Ticket oder Grossanlässen und in allen Publikationen zum Nachtnetz sowie im Internet. Weiter wird die Zuschlagspflicht an den elektronischen Abfahrtsanzeigern bei den Zügen angezeigt und bei Lautsprecherdurchsagen erwähnt. Auch im Rahmen der regelmässigen Kontrollen werden die Fahrgäste auf die Zuschlagspflicht im Nachtnetz aufmerksam gemacht. Bei den Bussen im Nachtnetz des ZVV gilt der Einstieg durch die Vordertüre mit entsprechender Zutrittskontrolle, sodass ein Einstieg ohne gültigen Fahrausweis nicht möglich ist und sich die Erhebung einer Gebühr in der Regel erübrigt.

Insgesamt ist die Information über den Tarif, insbesondere den Nachtzuschlag und das Gleis-7-Abonnement, als durchaus angemessen und genügend einzustufen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Der Grund dieser Interpellation ist ein Fall, der mir nun schon vor längerer Zeit zugetragen wurde und zu dem ich auch schon eine Anfrage eingereicht habe. Worum ging es? Der Jugendliche löste an einem Bahnhof ein Billett seiner Destination, das ihn jedoch nicht dazu ermächtigte, mit dem Zug dorthin zu fahren, schlicht weil mit dem Zug eine zusätzliche Strecke zu durchfahren war. Er müsste die Strecke mit dem Postauto zurücklegen und hier hätte er eine zusätzliche Zone zu durchlaufen. Das ist jedoch an diesem Bahnhof nicht möglich beziehungsweise es war nicht möglich, denn es gab dort keine Postauto-Haltestelle. Der Jugendliche hatte ein Billett, aber eben ein falsches oder unvollständiges Billett, er wurde in der Folge gebüsst. Die Busse wurde wie folgt begründet: Die SBB seien eben verpflichtet, an den Apparaten die jeweils kürzeste Fahrt anzugeben. So wäre der Jugendliche verpflichtet gewesen, am Billettautomaten den gewünschten Umweg mittels einer speziellen Tastenkombination anzuwählen. Dem Jugendlichen war dies nicht bekannt, zumal er diese Strecke zum ersten Mal benutzte. Und der interessierte Kontrolleur und auch die Inkassostelle sagten ihm halt, er hätte tatsächlich einfach ein falsches Billett gehabt. Fazit: Er wurde gebüsst als «Fahren ohne gültigen Fahrausweis» und die Reaktionen von Eltern und Jugendlichen auf diesen Vorstoss haben dann auch mich überrascht. Wenn Sie dann übrigens bei der Zahlstelle reklamieren wollen, dann werden Sie zuerst darauf aufmerksam gemacht, dass das Telefon zu Schulungszwecken auf Tonband aufgenommen wird.

Das ist alles andere als kundenfreundlich und bei allem Verständnis für Jugendliche – und auch unlautere Jugendliche: So motiviert man diese nicht, den öffentlichen Verkehr zu benutzen. Auch die Antwort des Regierungsrates ist diesbezüglich wenig motivierend, zumal er auf interne Richtlinien hinweist, die ausgerechnet und just mit der Interpellationsbeantwortung online gesetzt wurden.

Ich bin mir bewusst, dass ich hier mit einer Interpellation natürlich nur reklamieren kann. Trotzdem sei es gesagt: Ich wünsche mir ein einfacheres Billettsystem und mehr Toleranz solchen Fehlern gegenüber. Gestern hat es bei «Giacobbo/Müller» (*Satiresendung des Schweizer Fernsehens*) Mike Müller zufälligerweise wie folgt auf den

Punkt gebracht: Zuerst versucht man bei uns in der Schweiz, ein Billett zu lösen, dann versucht man, die Informationsstelle zu erhalten, dann versucht man wieder, ein Billett zu lösen, und geht wieder zum Informationsschalter und am Schluss nimmt man halt ein Taxi. Das kann es nicht sein bei so viel Geld, das wir in den öffentlichen Verkehr investieren. Besten Dank.

Davide Loss (SP, Adliswil): Man kann sagen, Interpellationen seien sinnlos. Ich teile diese Auffassung nicht. Sie bringen oft Licht ins Dunkel des Dickichts der kantonalen Verwaltung. So ist es zu begrüßen, dass die Richtlinien «Fahrausweiskontrolle» durch diese Interpellation öffentlich wurden und diesbezüglich nun Transparenz hergestellt werden konnte. Ich glaube, in diesem Saal herrscht ein breiter Konsens darüber, dass das Fahren ohne gültigen Fahrausweis nicht einfach so hingenommen werden kann. Ich persönlich finde es auch völlig in Ordnung, dass fehlbare Jugendliche sich mittels Bezahlung eines Zuschlags an den durch das Schwarzfahren verursachten Kosten beteiligen. Es geht jedoch nicht in Ordnung, wenn die Transportunternehmen mit den Jugendlichen ihre Kassen füllen. Ich spreche hier das Abonnement «Gleis 7» an. Auf ihrer Homepage schreiben die Schweizerischen Bundesbahnen, ich zitiere: «Freie Fahrt von 19.00 Uhr bis 5.00 Uhr.» Dies ist jedoch bei Weitem nicht der Fall. Das «Gleis 7» gilt nicht auf dem ganzen Streckennetz. Das hat zu Verwirrung geführt und schliesslich musste das Bundesamt für Verkehr aufsichtsrechtlich einschreiten und geeignete Massnahmen treffen. Im Kanton Zürich herrscht, was das Abonnement «Gleis 7» angeht, ein regelrechter Gültigkeitswildwuchs. So gilt dieses Abonnement beispielsweise nicht für die Sihltal-Zürich-Üetlibergbahn. Wenn Sie spätabends nach Adliswil fahren, gilt das Abonnement «Gleis 7» nicht. Fahren Sie hingegen zur gleichen Zeit nach Uster, dann gilt es uneingeschränkt. Das ist irgendwie nicht logisch. Problematisch ist vor allem, dass keinerlei Hinweise an den Bahnhöfen angebracht sind, dass das Abonnement «Gleis 7» auf der besagten Strecke nicht gilt. Man kann zwar auf der Homepage «www.gleis7.ch» oder auf dem 74-seitigen allgemeinen Tarif sehen, dass das vielleicht dort nicht gilt.

Ich habe kein Verständnis dafür, dass der Regierungsrat ausführt, eine entsprechende Beschilderung wäre – Zitat – «unverhältnismässig und nicht zielführend». Diese Vorgehensweise des Zürcher Verkehrsverbunds steht meines Erachtens in klarem Widerspruch zu Artikel 15

Absatz 2 des Personenbeförderungsgesetzes, der vorschreibt, dass die Tarife in angemessener Weise bekanntgegeben werden müssen. Es ist klar, in erster Linie sind der Fahrgast beziehungsweise dessen Eltern dafür verantwortlich, dass die Fahrt nicht ohne gültigen Fahrausweis angetreten wird, da stimme ich dem Regierungsrat zu. Zentral ist aber, dass die Jugendlichen entsprechend sensibilisiert und die Tarifbestimmungen in klarer und unmissverständlicher Weise bekanntgegeben werden. Wenn wir mit dieser Interpellation zu dieser Sensibilisierung beigetragen haben, dann hat sie ihren Zweck erfüllt und ist bei Weitem nicht sinnlos. Ich danke Ihnen.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Die EDU hat Verständnis für diesen Vorstoss. Wir haben kein Verständnis für Schwarzfahrer. Es ist jedoch in der Tat unverständlich, wenn ein Passagier eine oder zwei Zonen zu wenig gelöst hat und bei einer Kontrolle gebüsst wird, wie wenn er schwarz fährt, zumal das Lösen einer Fahrkarte nicht für alle Leute so einfach ist – und schon gar nicht unter Zeitdruck, wenn der Zug abzufahren droht. Hier wäre eine etwas nachsichtigere Handhabung im ersten Verschuldensfall wünschenswert. Vielleicht kann sich der Regierungsrat beim ZVV dementsprechend einbringen.

Auf der anderen Seite kann ich aus Erfahrung sagen, dass die hohen Bussen bei unseren Jugendlichen eine massiv abschreckende Wirkung zeigen und sich die Jugendlichen danach bemühen, eine ausreichende Fahrkarte zu lösen. Besten Dank.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Dass auch der ZVV bei der Bussenpraxis das Gleichbehandlungsprinzip anwendet und Verstösse gegen die Richtlinien konsequent ahndet, ist sicherlich sinnvoll und fair. Schliesslich sollen die Eltern auch bei der Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ihre Obhutspflicht wahrnehmen und ihre Kinder über die Benutzungsvorschriften aufklären. Zugegeben, die Kennzeichnung der Gültigkeitseinschränkungen für das «Gleis 7» ist oft mangelhaft und könnte sicher verbessert werden. Andererseits ist es die Pflicht einer jeden Abo-Besitzerin, eines jeden Abo-Besitzers, sich über dessen Gültigkeitsbereich zu informieren, zumal ein Übersichtsplan dazu mit dem «Gleis 7» mitgeliefert wird. Meiner Erfahrung nach wissen Abo-Besitzer – und dazu zähle ich auch Kinder und Jugendliche – ganz genau, wo und wann sie mit ihrem Abo fahren

dürfen. Eine konsequente Umsetzung der ZVV-Richtlinien dient daher der Rechtssicherheit und damit allen rechtschaffenen ÖV-Benutzern.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Leistung muss sich lohnen, Transportleistung muss bezahlt werden. Der Grund für diese Interpellation und die Anfrage ist hier ein einzelner Fall. Ich wüsste gerne, wo das genau war, aber bitte nicht nochmals mit einer Anfrage oder einem Kommentar. Jetzt wird kritisiert, dass nur die kürzeste Strecke angegeben worden sei, heute wird kritisiert, dass zu viel Auswahl angegeben wird. Nun, der ZVV kann es tatsächlich nicht recht machen. Die Interpellanten unterschätzen aber die Intelligenz unserer Jugendlichen. Unsere Jugendlichen wissen ganz genau, wo jetzt das «Gleis 7»-Abo gültig ist. Unsere Jugendlichen wissen ganz genau, wo welche Strecke durchgeht. Das Ganze scheint Empörungsbewirtschaftung zu sein, eigentlich gibt es dazu gar nichts zu sagen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Auch ich kann es kurz machen. Ich denke, man kann immer besser werden. Es wurde gesagt, die Informationen wurden auf der Webseite aufgeschaltet. Ich möchte einfach noch zu Herrn Loss (*Davide Loss*) sagen: Für das «Gleis 7» sind die SBB zuständig. Vielleicht können Sie das in ein paar Jahren direkt in Bern anbringen, wenn Sie so weitermachen (*Heiterkeit*). Aber ich, der Volkswirtschaftsdirektor, muss auf die Jugend setzen, das kann auf allen Seiten sein. Nein, die SBB haben ihre Information nicht richtig gemacht, sodass es Probleme gibt im ZVV. Die SBB, muss ich sagen – wir haben es auch in der Zeitung gelesen –, verstehe ich nicht, dass sie jetzt gegen Tarifverbände gewisse Vorbehalte haben und sagen «Die machen, was wir wollen». Im Tarifverbund, in dem wir uns befinden, wird die Hälfte des Regionalverkehrs der Schweiz erwirtschaftet. Und jeder, der sagt, unser Tarifsystem sei schwierig und es könne mal etwas passieren, dem muss ich einfach entgegenhalten: Unser Zonentarifsystem, das vor mehr als 20 Jahren eingeführt wurde, ist, ein paar Einzelfälle ausgenommen, ein Erfolgsmodell. Es ermöglicht den Zugang zum öffentlichen Verkehr im besten Sinne und das zeigt auch die Erfolgsgeschichte. Deshalb glaube ich, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Diese Interpellation bestreicht ein ganz kleines Feld. Und ich sage Ihnen auch: Von Kulanz zu sprechen, ist natürlich einfach. Aber wenn Sie den Leuten, die diese Ausweise kon-

trollieren müssen, den schwierigen Auftrag geben und ihnen noch sagen «Du musst dann den gesunden Menschenverstand walten lassen und etwas kulant sein», dann ist das sehr schwierig. Es ist eine schwierige Aufgabe, wir haben beim vorherigen Geschäft gesagt, unter welchen Umständen man es zum Teil machen muss, und dann verlangen Sie noch Kulanz. Wir müssen auch für unsere Leute schauen, dass diese eine klare Richtlinie haben und jede und jeden gleich behandeln, sonst können wir aufhören. Und noch ein letztes Wort: Es geht um 30 Millionen Franken im Zürcher Verkehrsverbund, die uns jährlich durch Schwarzfahrer vorenthalten werden. 30 Millionen Franken, das ist nicht nichts. Deshalb denke ich, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Die Information muss teilweise noch besser werden, insbesondere bei den SBB, aber sonst, denke ich, sind wir gut unterwegs. Besten Dank.

Ratspräsident Bruno Walliser: Die Interpellantin hat ihre Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Schnelle Radroute im Agglomerationsprogramm Limmattal

Interpellation von Res Marti (Grüne, Zürich) und Andreas Wolf (Grüne, Dietikon) vom 4. Februar 2013

KR-Nr. 43/2013, RRB-Nr. 341/27. März 2013

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Limmattal bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Weshalb ist das Strategieelement «schnelle Radroute in West-Ost-Richtung» nicht im Massnahmen- und Umsetzungsplan enthalten?
2. Wie kommt es, dass das Zukunftsbild denselben Velo- und Fussverkehrsanteil aufweist wie der Ist-Zustand 2010, obwohl als Fazit im Agglomerationsprogramm festgehalten wird, «dass praktisch alle Massnahmen eine lenkende Wirkung in Richtung der angestrebten ModalSplit-Veränderung zugunsten des ÖV und des Langsamver-

kehrs beinhalten»?

3. Was versteht der Regierungsrat unter einer Veloschnellroute/schnellen Radroute? Welche konkreten Anforderungen stellt der Regierungsrat an eine Veloschnellroute? Deckt sich das allgemeine Anforderungsprofil an Veloschnellrouten/schnelle Radrouten im Agglomerationsprogramm Winterthur (Seite 393 Spalte 2) mit dem Anforderungsprofil an Veloschnellrouten/schnelle Radrouten des Regierungsrates?

4. Gibt es einen zeitlichen Fahrplan zur Realisierung der Veloschnellroute/schnellen Radroute im Limmattal?

5. Weshalb ist im Umsetzungsplan des Agglomerationsprogramms Limmattal gut die Hälfte der Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr Priorität B während alle ausser einer Massnahme im Bereich MIV das Prädikat «Priorität A» verdienen?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Zu Frage 1:

Eine «schnelle Radroute in West-Ost-Richtung» ist nicht im Massnahmen- und Umsetzungsplan des Agglomerationsprogramms Limmattal enthalten, da zum Zeitpunkt der Fertigstellung und Einreichung des Agglomerationsprogramms im Frühjahr 2012 noch keine ausreichend genauen Planungsgrundlagen vorlagen.

Zu Frage 2:

Der Modalsplit-Anteil des Langsamverkehrs bleibt zwischen 2010 und Zielbild 2030 konstant, da zugleich eine Verdoppelung der Wege im öffentlichen Verkehr stattfindet (vor allem wegen der Limmattalbahn). Somit schlägt sich das Wachstum der Wege im Langsamverkehr von 25% nicht als Anteilswachstum im Modalsplit nieder. Ohne die Massnahmen würde sich der Modalsplit-Anteil des Langsamverkehrs verschlechtern. Insgesamt wird mit der Umsetzung der Massnahmen im Agglomerationsprogramm ein deutlich höheres Mehraufkommen bei den Wegen im Langsamverkehr und im öffentlichen Verkehr prognostiziert als im motorisierten Individualverkehr (+4%).

Zu Frage 3:

Der Zweck von Veloschnellrouten bzw. Velobahnen besteht darin, den Alltagsveloverkehr (Berufs- und Ausbildungsverkehr) künftig sicherer, effi-

zienter und mit einem hohen Fahrkomfort abzuwickeln. Damit kann sein Anteil in urbanen Räumen gesteigert werden, insbesondere bei mittleren Distanzen von etwa 5 bis 15 Kilometern. Velobahnen können zukünftig in der Nahmobilität eine wichtige Funktion erfüllen, weil sie die regionalen und städtischen Veloverkehrsströme bündeln und beschleunigen.

Im Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung (RRB Nr. 576/2012) wurden vom Regierungsrat erstmals Anforderungen an Velobahnen definiert. Diese werden im Rahmen der Projektarbeiten Velobahn Winterthur, Velobahn Limmattal und Pilotprojekt Velonetzplan (Region Winterthur und Umgebung) weiter verfeinert. Velobahnen sollen für eine bestmögliche Wirkung im bestehenden Veloroutennetz eingebunden sein sowie möglichst direkt, steigungsarm und konfliktfrei mit Fussgängerinnen und Fussgängern sowie mit dem Strassenverkehr geführt werden. Dies bedingt ein eigenes Trasse, umwegfreie Linienführung und grosse Barrierefreiheit. Wichtig sind zudem die gute Erkennbarkeit und Wegweisung wie auch eine entsprechende Gestaltung der Infrastruktur.

Zu Frage 4:

Die Studie für die Velobahn im Limmattal befindet sich in Erarbeitung. Ein Zeitpunkt für die Umsetzung wird sich daraus ergeben.

Zu Frage 5:

Die «MIV»-Massnahmen im Agglomerationsprogramm Limmattal beziehen sich auf den gesamten Strassenraum und umfassen auch Elemente für den Langsamverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr. Sie sind abgestimmt auf den Bau der Limmattalbahn und müssen sich deshalb in der Priorisierung und demzufolge im Zeitplan danach ausrichten.

Res Marti (Grüne, Zürich): Wenn man die Strategieelemente im Agglomerationsprogramm Limmattal liest, ist man zuerst einmal erfreut: Es gibt eine Limmattalbahn, der Durchgangsverkehr soll aus den Wohnquartieren verschwinden und auf die Hauptachsen verschoben werden, sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr sollen die nötigen Kapazitäten geschaffen werden. Wenn man dann aber den Massnahmen- und Umsetzungsplan anschaut, sieht es leider etwas weniger rosig aus. Die Limmattalbahn wird vermutlich gebaut und das ist auch gut so. Die Strassen werden sicher auch gebaut und sind schon weit geplant. Aber bei den anderen Massnahmen sieht es dann einfach plötzlich nicht mehr so aus. Da wird entweder gar nichts ge-

plant oder nur noch mit Priorität B oder C, was auf Deutsch heisst: «Wenn es dann noch Budget und Platz hat.» Und klar wird es auch, wenn man die Prognosen anschaut. Man hat einen Plan, der das Ziel hat, den Velo- und Fussgängeranteil zu erhöhen, prognostiziert aber nichts anderes, als dass der momentane Anteil gehalten wird. Es tut mir leid, aber ein Plan, der voraussieht, dass er die eigenen Ziele nicht erreicht, ist einfach ein schlechter Plan. Laut Strategie soll es im Limmattal schnelle Radrouten geben, sogenannte Velobahnen, nach dem Vorbild der Autobahnen, also möglichst wenig Kreuzungen, möglichst wenig Störungen im Verkehr. Gerade im flachen Limmattal mit grossen täglichen Bewegungen von West nach Ost und von Ost nach West ist das Fahrrad ein äusserst effizientes Verkehrsmittel, sowohl was den Energiebedarf als auch den Platzbedarf angeht. Jede Velospur ist automatisch eine Kapazitätserhöhung, sogar wenn dafür eine Autospur verschwindet. Gesundheitsfördernd ist es dazu auch noch.

Damit Velobahnen aber funktionieren, müssen diese eben wie Autobahnen kreuzungsfrei und hindernisfrei sein. Es reicht dann nicht, wenn man am Ende noch eine Restflächennutzung für das Fahrrad macht. An jeder Kreuzung ist es dann wieder fertig mit Velomassnahmen und sowohl die Geschwindigkeit als auch die Verkehrssicherheit werden arg ausgebremst.

Ich danke dem Regierungsrat für die Klärung der Frage, was er denn unter «Velobahnen» versteht, und ich hoffe, dass dies nun auch im Limmattal noch früh genug geplant werden kann, damit diese auch realisiert werden können. Der Regierungsrat scheint erkannt zu haben, dass die Massnahmen im Bereich «MIV» (*motorisierter Individualverkehr*) zum Beispiel mit dem Bau der Limmattalbahn abgestimmt werden müssen. Aber dasselbe gilt ganz offensichtlich auch für Velobahnen. Wenn diese, wie der Regierungsrat schreibt, direkt, steigungsarm, konflikt- und barrierefrei auf einem eigenen Trasse geführt werden sollen. Herr Stocker (*Regierungsrat Ernst Stocker*), Sie haben an der Informationsveranstaltung zur Limmattalbahn in Altstetten mit Freude gegen die Aargauer gewettert. Man hatte fast den Eindruck, diese würden wie Heuschrecken über den Kanton Zürich herfallen. Lassen wir doch die Aargauer mit dem Velo kommen!

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Hätte Andreas Wolf, Kantonsrat aus Dietikon, seine Informationsquellen, die er zur Verfügung

hat, genutzt, dann wäre diese unnütze Interpellation überhaupt nicht eingereicht worden. Vor wenigen Wochen wurden wir elf Limmattaler Kantonsräte von der ZPL (*Zürcher Planungsgruppe Limmattal*) zu einer Vorstandssitzung und zur Delegiertenversammlung eingeladen. Nebst dem delegierten Gemeindepräsidenten aus Weiningen, der sowieso dabei ist, haben noch zwei – neben mir einer – ebenfalls aus der gleichen Partei diese Gelegenheit genutzt, um sich dort informieren zu lassen und um sich dort einbringen zu können in der Diskussion, die momentan auch im Limmattal geführt wird. Wir können uns gestrost darauf verlassen, dass im Moment die ZPL zusammen mit der Volkswirtschaftsdirektion alle notwendigen Massnahmen ergreift, um MIV, ÖV und Langsamverkehr in Einklang mit der Limmattalbahn-Erstellung wirklich so zu planen, dass am Schluss etwas Ganzes herauskommt und etwas, das funktioniert. Und das nehmen Sie bitte zur Kenntnis. Ich möchte Sie bitten, vielleicht in Zukunft solche Informationsangebote eben auch zu nutzen. Dann müssten Sie nicht unnötig hier im Rat mit einem unnützen Vorstoss Zeit vergeuden.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Geschätzter Willy Haderer, die Interpellation war zu diesem Zeitpunkt der ZPL-Sitzung schon längst beantwortet.

Zuerst einmal ist es natürlich erfreulich, dass der Regierungsrat und die ZPL endlich das Potenzial des Velos auch für Strecken zwischen fünf und fünfzehn Kilometern erkannt haben und entsprechende Massnahmen zur Förderung ausarbeiten. Mit dem Velo von Dietikon nach Schlieren oder von Altstetten nach Urdorf zur Arbeit, das sorgt nicht nur für körperliche Aktivität und damit für ein gesünderes Leben, sondern auch für eine gesündere Umwelt, weniger Gedränge in der S-Bahn und weniger Stau auf den Strassen. Damit ein Umsteigen aufs Velo aber auch Tatsache wird, liegt doch noch ein gutes Stück Arbeit vor Ihnen, Herr Volkswirtschaftsdirektor. Voraussetzung sind nämlich sichere, kreuzungsfreie und hindernisfreie Velobahnen, auf denen man möglichst schnell von A nach B kommt und mit dem Elektrovelo etwa gleich schnell wie mit dem ÖV oder MIV. Diese zu planen und zu realisieren ist im dicht besiedelten und verkehrsreichen Limmattal sicher eine besondere Herausforderung. Der Bau der Limmattalbahn ist da nicht nur für den ÖV eine einmalige Chance, auch der Fuss- und Veloverkehr könnte und sollte davon profitieren. Unverständlich ist es für mich daher, dass die Planung der Velobahnen

im Limmattal scheinbar erst letztes Jahr begann und daher gemäss Regierungsrat eine Umsetzung zusammen mit der Limmattalbahn nicht mehr möglich sein soll. Die flankierenden Massnahmen betreffend MIV hingegen werden pünktlich zusammen mit der Limmattalbahn umgesetzt. Da sieht man, dass die Prioritäten des Regierungsrates halt doch nicht beim Velo- und Fussverkehr liegen. Da ist es ein schwacher Trost, dass entlang des Trassees der Limmattalbahn Velostreifen entstehen sollen.

Ich möchte den Herrn Volkswirtschaftsdirektor deshalb bitten, alles daran zu setzen, dass im Limmattal die ersten Velobahnen doch bereits mit der Eröffnung der Limmattalbahn in Betrieb genommen werden können. Denn die Limmattalbahn wird nicht nur einen Umstieg auf den ÖV bewirken, sondern auch viele Neuzuzüger anziehen und neue Arbeitsplätze schaffen. Ist da ein Verkehrsträger nicht fertig ausgebaut, wird er links liegengelassen und die Modalsplit-Ziele bleiben eine Vision.

Roland Munz (SP, Zürich): Ergänzend zu den Ausführungen des Interpellanten zeigt uns die Regierungsantwort noch zwei Aspekte zu Velobahnen: Erstens ist es erfreulich, dass sich die Regierung dazu bekennt, dass Veloschnellrouten eine wichtige Funktion übernehmen sollen. Er erkennt, dass sie direkt durchgängig, gut erreichbar und ausgeschildert sowie ohne Konfliktzonen zu Fuss- und übrigen Verkehr geführt werden müssen. Zweitens zeigt die Praxis leider zu oft Ratslosigkeit im Umsetzen dieser Erkenntnis. Beispiel: Im Agglo-Programm «Limmattal» gibt es Zustandsbeschreibungen für den Fussverkehr und für den Veloverkehr. Im Kapitel «Entwicklung» stehen beide Verkehrsarten dann aber wieder unter einer einzigen Strategie mit der längst überholten Bezeichnung «Langsamverkehr». Schon diese Bezeichnungswahl kann die schönsten Erkenntnisse untergraben. Denn wegen der Nichtumsetzung der Einsicht, dass Fuss- und Veloverkehr unterschiedliche Anforderungen haben, geschieht es, dass nach wie vor zwingend konfliktschaffende kombinierte Fuss- und Veloverkehrsflächen gebaut werden, wo zu Fuss Gehende in Gefahr sind und wo der Veloverkehr ausgebremst wird. Wir verlangen nicht bloss erfreuliche Einsichten, wir verlangen dann auch deren Umsetzung in konkrete Taten. Wir werden die Regierung an ihren Einsichten messen und erwarten daher die rasche Umsetzung der Limmattaler Velobahnen gemäss den ausdrücklich deklarierten Anforderungen und so

wie sie im Agglomerationsprogramm lobenswerterweise auch vorgesehen sind.

René Gutknecht (GLP, Urdorf): Gemäss Regierungsrat befindet sich die Studie für die Velostrassen in Bearbeitung. Die Grünliberalen hoffen auf eine schnelle Erarbeitung und Umsetzung der Velostrassen im Limmattal. Das Limmattal eignet sich topografisch hervorragend für eine direkte Veloverbindung. Nach nur 12,7 Kilometern kommt man vom Bahnhof Dietikon im Hauptbahnhof Zürich an, und dies mit einer Höhendifferenz von lediglich 21 Metern. Dies aber nur, wenn die Velostrassen nicht entlang der romantischen Limmat geplant werden, sondern direkt, wie dies beim motorisierten Individualverkehr selbstverständlich ist. Um dem schnellen Veloverkehr den nötigen Platz zu gewähren, könnten Parallelstrassen zu den Hauptstrassen vom MIV befreit und so in wirkliche Velostrassen verwandelt werden.

Der Regierungsrat und der Kantonsrat müssen endlich umdenken und den Veloverkehr auf den Hauptachsen dem MIV gleichstellen und wirkliche Velostrassen schaffen. Das Ziel muss es sein, die morgendlichen MIV-Staus zu reduzieren und die Velopendler zu fördern. Ich hoffe, dass der Kantonsrat Ja sagt zu Velostrassen im Limmattal und nicht – wie bei der Limmattalbahn – ein «Ja, aber», bei der die Gemeinden wieder unnötig in die Gesamtplanung eingreifen und fragliche Verbesserungen einbringen wollen.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Ja, geschätzte Ratslinke, das Problem sind nicht die Velobahnen, das Problem sind die grossen BMWs gewisser Leute und das Problem sind die Elektrovelos. Die tun sich nämlich einen Deut um den Rest des Verkehrs kümmern. Deshalb braucht es keine Velobahnen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Diese Interpellation wurde ausgelöst, weil die Velobahn nicht im Agglomerationsprogramm unter den «A-Projekten» vorhanden war. Es gibt einen ganz einfachen Grund: In die Agglomerationsprogramme kommen nur baureife Projekte in die Ausführung A. Die anderen, B und C, werden auf 2019 bis 2022 und später zurückgeschoben. Das war der Grund, weil es kein ausführungsfertiges Projekt gab, der einzige Grund dafür. Wir unternehmen ja einiges für die Velos. Es braucht immer verschiedene Player dazu.

Auch rund um die Limmattalbahn – ich habe es heute Morgen gesagt – gibt es einen Anteil MIV und einen Anteil für die Fussgänger und es gibt einen Anteil für die Velos. Die Velobahn, von der wir heute sprechen, ist wieder etwas anderes, das ist ja eine eigene Strasse mit eigenem Trassee. Es erstaunt mich eigentlich: Heute Morgen hat man gesagt, wir hätten zu wenig Platz für neue Strassen, aber für die Velobahn sieht es anscheinend anders aus. Ich bin nicht dagegen, ich finde es ja gut, aber ich muss Ihnen einfach sagen – trotz allen Schmalmaie nklängen auf das Velo: Wenn ich heute Morgen, da es etwas kälter ist, vor das Rathaus schaue und die 180 Mitglieder und die Velos, die da draussen stehen, zähle, dann hat es abrupt abgenommen (*Heiterkeit*). Und ich muss Ihnen auch sagen: Im neuen Mikrozensus (*Datengrundlage für Verkehrspolitik und Mobilitätsforschung*) ist zu meinem Erstaunen der Anteil am Veloverkehr zurückgegangen. Ich glaube, der grösste Gegner des Veloverkehrs ist halt unser super ausgebautes ÖV-Netz, das ist so. Man soll nicht – und das sage ich auch – Verkehrsträger gegeneinander ausspielen. Aber wenn dann halt jemand twittern oder simsens will, hat er es besser in der zukünftigen Limmattalbahn als auf dem Velo. Es gibt verschiedene Faktoren. Darum bitte ich Sie, wir müssen die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen. Es braucht alle. In diesem Sinne möchte ich nicht länger werden. Wir planen weiter im Bereich «Velo», wie wir es gemacht haben.

Ratspräsident Bruno Walliser: Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Verzicht auf Mitgliedschaft bei Economiesuisse

Postulat von Mattea Meyer (SP, Winterthur), Res Marti (Grüne, Zürich) und Andreas Daurù (SP, Winterthur) vom 11. März 2013

KR-Nr. 82/2013, RRB-Nr. 786/3. Juli 2013 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, die Mitgliedschaft der Volkswirtschaftsdi- rektion bei der Economiesuisse aufzugeben.

Begründung:

Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich ist als einzige Volkswirtschaftsdirektion der Schweiz seit 2006 Mitglied bei Economiesuisse. Gegen eine Mitgliedschaft in Vereinen und Organisationen durch die Direktion oder Ämter des Kantons Zürich ist prinzipiell nichts einzuwenden. Während bei einigen Vereinen Mitgliedszwang für den Kanton im Zusammenhang mit einer öffentlichen Aufgabe besteht, basieren andere Mitgliedschaften auf Freiwilligkeit. Die Mitgliedschaft bei Economiesuisse begründet die Volkswirtschaftsdirektion damit, dass sie, wie Economiesuisse auch, gute Rahmenbedingungen für Unternehmen schaffen wolle und durch die Mitgliedschaft näher bei den Arbeitgebenden und mit ihnen vernetzt sei.

Die Economiesuisse ist ein Dachverband von Handelskammern, hundert Branchenverbänden und einzelnen Unternehmen. Der Verband beteiligt sich aktiv und finanzkräftig in Abstimmungskampagnen und tritt vermehrt auch als wichtiger politischer Akteur auf. Der Wirtschaftsverband positioniert sich nicht nur klar in politischen Anliegen, sondern versucht, auch Einfluss auf politische Entscheidungsfindungen in Abstimmungskämpfen oder Parlamenten zu nehmen.

Trotz des angesichts der Finanzkraft geringen Mitgliederbeitrags von 1000 Franken ist es problematisch, wenn die Volkswirtschaftsdirektion als öffentliche Institution Mitglied bei Economiesuisse ist. Durch die freiwillige Mitgliedschaft bekennt sich die Volkswirtschaftsdirektion zu der klaren Positionierung von Economiesuisse und gefährdet damit ihre Unabhängigkeit und Wahrnehmung. Die Volkswirtschaftsdirektion soll ihre Aufgabe, für gute Rahmenbedingungen für Unternehmen und Arbeitnehmende zu sorgen, ohne Mitgliedschaft bei Economiesuisse wahrnehmen.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Es gehört zu den Aufgaben des Kantons Zürich, gute Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsplatz Zürich zu schaffen. Die Volkswirtschaftsdirektion hat unter anderem den Auftrag, für die Pflege, Stärkung und Vermarktung des Wirtschaftsstandorts Kanton Zürich zu sorgen (vgl. Anhang I zur Verordnung über die Organisation des Regierungsrates und der kantonalen Verwaltung vom 18. Juli 2007 lit. D Ziff. 5 [VOG RR; LS 172.11]). Zu einem starken Wirtschafts-

platz Zürich gehören genügend Arbeits- und Ausbildungsplätze. Arbeitsplätze werden bei Unternehmen und den öffentlichen Institutionen geschaffen. Es ist deshalb wichtig, dass die Volkswirtschaftsdirektion mit ihren Dienstleistungen, u.a. in den Bereichen Arbeitsmarkt und Standortförderung, direkt an die Unternehmen gelangen kann und dass ein reger Austausch mit den Unternehmen stattfindet. So werden z.B. im Rahmen von Arbeitgeberanlässen des kantonalen Amtes für Wirtschaft und Arbeit Schnittstellen geschaffen und der Austausch mit bzw. zwischen Arbeitgebenden gefördert. Auch Unternehmensbesuche, Cluster-Anlässe und andere Plattformen für den Meinungsaustausch fördern den Kontakt zur Wirtschaft. Ergänzend dazu bietet die Mitgliedschaft bei Economiesuisse als Dachverband von 20 kantonalen Handelskammern, 100 Branchenverbänden und einzelnen Unternehmen eine Plattform für den Austausch mit Unternehmungen und Arbeitgebenden. Immerhin vertritt Economiesuisse 100000 Schweizer Unternehmen aus allen Branchen mit 2 Millionen Arbeitsplätzen in der ganzen Schweiz.

Sodann liefert Economiesuisse gute und fundierte wissenschaftliche Daten und Studien zu zeitgemässen wirtschaftlichen Themen. Diese Daten und Studien werden dem Kanton aufgrund seiner Mitgliedschaft bei Economiesuisse zur Verfügung gestellt. Dabei ist aber darauf hinzuweisen, dass keine Verpflichtung besteht, die von Economiesuisse zur Verfügung gestellten Daten zu nützen, es steht der Volkswirtschaftsdirektion jeweils frei, eigene Studien und Abklärungen in Auftrag zu geben, wenn dazu Anlass besteht. Die Unabhängigkeit des Kantons ist durch die Mitgliedschaft bei Economiesuisse somit nicht gefährdet. Der Aufwand für die Pflege der Mitgliedschaft und die finanzielle Belastung sind gering.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 82/2013 nicht zu überweisen.

Mattea Meyer (SP, Winterthur): Gegen eine Mitgliedschaft in Vereinen und Organisationen durch kantonale Ämter ist grundsätzlich nichts einzuwenden, fragwürdig wird es aber dann, wenn Mitgliedschaften politisch motiviert sind. Das Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) ist 2006, unter der Leitung des AWA-Chefs Bruno Sauter, dem Wirtschaftsdachverband Economiesuisse beigetreten. Der Kanton Zürich ist damit der einzige Kanton in der ganzen Schweiz, der Mitglied dieser Lobby-Organisation von Novartis, Nestlé und Co ist

und sich so auch dezidiert und ausschliesslich auf die Interessenseite der Privatwirtschaft schlägt.

Wir fordern mit dem Postulat den Verzicht auf diese höchst fragwürdige Mitgliedschaft. Es geht nicht um die 1000 Franken oder 0,7 Rappen pro Person im Kanton Zürich, sondern um die Symbolik, die diese Mitgliedschaft auslöst. Durch die Mitgliedschaft im Lobby-Verband von Abzockern und Grossunternehmen trägt die Zürcher Volkswirtschaftsdirektion die politische Positionierung der Economiesuisse mit. Economiesuisse ist nicht einfach irgendein Verband, sondern tritt als wichtiger politischer Akteur auf und mischt sich aktiv, finanzkräftig und sehr intransparent in Abstimmungskämpfe ein. Seit dem riesigen «Abschiffer» bei der Minder-Initiative tut sie das vornehmlich im Hintergrund, aber nicht weniger stark. Economiesuisse versucht, durch massive Lobby-Arbeit Einfluss auf politische Entscheidungsfindungen zu nehmen und schickt den Parlamentarierinnen und Parlamentariern Abstimmungsanweisungen im Vorfeld.

Wenn der Kanton Zürich seine Mitgliedschaft damit begründet, so Zugriff auf wissenschaftliche und fundierte Daten und Studien von Economiesuisse zu erhalten, hinterlässt das ein zutiefst ungutes Gefühl. Wo bleibt die Unabhängigkeit des Kantons Zürich? Vielleicht hat es Herr Bruno Sauter noch nicht gemerkt, aber die kantonalen Ämter sind keine Unternehmen, sondern Institutionen der öffentlichen Hand. Und sie haben die Bedürfnisse der Bevölkerung zu erfüllen und nicht diejenigen einzelner Wirtschaftsführer. Gute Rahmenbedingungen für Unternehmen zu schaffen oder informelle und offizielle Informationsaustausche zwischen den Regierungen und Organisationen mit wirtschaftlicher Zielsetzung, das soll weiterhin stattfinden, aber eben ohne diese Mitgliedschaft. Wie fragwürdig diese Mitgliedschaft ist, wird deutlich, wenn man den Spiess umdreht. Warum soll der Kanton Zürich Mitglied beim Wirtschaftsdachverband sein, aber nicht beim Gewerkschaftsbund, der die Interessen der Arbeitnehmenden-Seite vertritt? Letzteres wäre ebenso abzulehnen wie eben diese Mitgliedschaft bei Economiesuisse, weil wir eine funktionierende Sozialpartnerschaft haben, auf die Sie auch immer gerne verweisen und verwiesen haben in Abstimmungskämpfen, mit Arbeitgeberseite, Arbeitnehmerseite und dem Staat. Ich – und das ist wohl selbstredend – habe auf jeden Fall keine Lust, dass mit meinem Steuergeld durch die Economiesuisse Studierenden Geld bezahlt wird, damit sie unter fal-

schem Namen Leserkommentare in einer Abstimmungskampagne veröffentlichen. Ich bitte Sie, das Postulat zu unterstützen. Danke.

Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon): Frau Meyer, Sie haben Ihr Votum wohl im Nachgang zur Minder-Initiative verfasst – in der damaligen Euphorie. Nach den gestrigen Abstimmungsergebnissen und Ihrer Blamage bei der «1:12»-Initiative wäre das vielleicht ein bisschen anders ausgefallen. Denn Sie greifen hier schon recht tief in die ideologische Mottenkiste. Der Wirtschaftsverband Economiesuisse ist Ihnen offenbar vor allem eines, nämlich zu wirtschaftsfreundlich. Und Ihrem etwas verquerten Weltbild – entschuldigen Sie bitte – ist dies offenbar etwas Übles. Und da reibe ich mir dann schon verwundert die Augen. Unsere Unternehmen, die Arbeitsplätze und Wertschöpfung schaffen, die Garant sind für den Wohlstand in unserem Land, sollen nun also abgestraft werden, indem der Kanton Zürich beziehungsweise seine Volkswirtschaftsdirektion den Austritt aus deren Dachverband erklärt. Weshalb? Betätigt sich die Economiesuisse denn dauernd gegen die Haltung von Regierung und Parlament? Agiert sie regelmässig gegen die Interessen des Kantons? Im Gegenteil. Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich hat unter anderem den Auftrag, für die Pflege, Stärkung und Vermarktung des Wirtschaftsstandorts Kanton Zürich zu sorgen, und zwar zum Nutzen aller Einwohnerinnen und Einwohner. Hier ist die Economiesuisse eine wichtige Partnerin für Zürich, ist sie doch die Plattform schlechthin für Kontakte mit Handelskammern, Branchenverbänden, Unternehmen und Arbeitgebenden. Es ist zum Vorteil aller, wenn der Kanton gut vernetzt ist. Gerade der Kanton Zürich braucht eine Lobby, ist doch diese in Bern aufgrund des «Anti-Züri-Reflexes» schwach.

Der Kanton Zürich braucht Vernetzung, und zwar in vielerlei Hinsicht und in alle Richtungen. Der Kanton beziehungsweise seine Ämter sind deshalb auch in rund 150 Vereinen Mitglied. Das reicht vom Verein «Minergie» über den Interkantonalen Verband für Arbeitnehmerschutz bis zum Verband Zürcher Polizeihundeführer. Die Mitgliederbeiträge gehen von wenigen Hundert bis zu einigen Zehntausend Franken pro Jahr. Da ist der bescheidene 1000-Franken-Jahresbeitrag für die Mitgliedschaft in der Economiesuisse gut angelegtes Geld. Ich bitte Sie im Namen meiner Fraktion, dieses Postulat nicht zu überweisen.

Res Marti (Grüne, Zürich): Das Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Zürich ist eine Kuriosität. Als einziger Staat ist der Kanton Zürich Mitglied des Lobbying-Verbandes Economiesuisse. Ja, richtig, es gehört zur Aufgabe des Kantons Zürich, gute Rahmenbedingungen für den Kanton Zürich zu schaffen, und dazu ist auch der Diskurs mit der Wirtschaft nötig. Die Wirtschaft, das sind aber wir alle. Wenn ich am Kiosk neben dem Rathaus ein «Schoggistängeli» kaufe, dann bin ich Wirtschaft. Wenn ich mein Fahrrad zum Mechaniker bringe, dann bin ich Wirtschaft. Und wenn ich den Lohn für meine Arbeit beziehe, die ich geleistet habe, dann bin ich auch Wirtschaft. Economiesuisse vertritt einen Teil der Wirtschaft, das ist keine Frage, aber nicht die ganze Wirtschaft. Und das begründet noch lange nicht, weshalb der Kanton Zürich Mitglied dieser Organisation ist. Denn Economiesuisse ist ein Interessenverband mit eigenen und nicht allgemeinnützigen politischen Positionen. Economiesuisse ist nicht eine gemeinnützige Organisation oder eine politisch neutrale Vereinigung. Wir haben nichts dagegen, dass Economiesuisse wirtschaftsfreundlich ist, aber Economiesuisse ist eindeutig zu politisch, als dass der Kanton dort Mitglied sein kann. Wenn die Standortförderung des Kantons Zürich darin besteht, Mitglied von Interessenverbänden zu sein, dann sollte der Kanton genauso gut Mitglied des VCS (*Verkehrsclub Schweiz*), der UNIA (*Gewerkschaft*), des Bauernverbandes, des Spitex-Verbandes, des Hauseigentümergeverbandes, des Mieterverbandes, der Alzheimer-Vereinigung, des Kleintierzüchter-Verbandes des Kantons Zürich und natürlich von «Pro Velo» sein. All diese Verbände setzen sich ihrer Meinung nach für die Wirtschaft oder zumindest einen Teil der Wirtschaft ein. Na gut, der Kleintierzüchter-Verband des Kantons Zürich ist in den letzten Jahren nicht gerade durch sein politisches Engagement aufgefallen, aber das wäre genau ein Grund, um Mitglied zu sein. Ausserdem fragen Sie mal in den «Landis» (*Landwirtschaftliche Unternehmen*) nach, wie viel Umsatz sie mit Kleintierartikeln machen.

Der Regierungsrat argumentiert in seiner Antwort weiter damit, dass mit der Mitgliedschaft bei Economiesuisse ein reger Austausch mit der Wirtschaft stattfinden kann. Aber bitte sehr, die Unternehmen im Kanton Zürich haben doch selber ein Interesse daran, mit uns zu reden. Und wenn sie das nicht tun, sind sie wirklich selber schuld. Weiter argumentiert der Regierungsrat, dass Economiesuisse wissenschaftliche Studien und Daten erhebe. Sehr geehrter Herr Volkswirt-

schaftsdirektor, sprechen Sie mal mit Ihrem Justizdirektor (*Regierungsrat Martin Graf*), der hat da so ein Ding, das heisst «Statistisches Amt des Kantons Zürich». Ausserdem hat Frau Aeppli (*Regierungsrätin Regine Aeppli*) noch eine Uni, falls Sie dort immer noch nicht fündig werden. Es gibt keinen plausiblen Grund, weshalb der Kanton Zürich Mitglied von Economiesuisse sein soll. Und sonst müssen wir dann wieder einmal richtig über die öffentliche Parteienfinanzierung diskutieren.

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Der isolierte und damit einseitige Verzicht auf die Mitgliedschaft bei Economiesuisse ist so für uns inakzeptabel. Die Postulanten wollen eine für sie problematische Mitgliedschaft aufkündigen, ohne eine Gesamtschau und Auslegeordnung der Mitgliedschaften zu diskutieren. Es gibt sicher noch mehr Organisationen, die ebenfalls als politische Akteure auftreten, bei denen unser Kanton Mitglied ist oder die von unserem Kanton finanziell unterstützt werden. Nur durch eine faire Auslegeordnung der verschiedenen Organisationen würde eine Gleichbehandlung sichergestellt. Economiesuisse repräsentiert circa 100'000 Unternehmen mit circa 2 Millionen Arbeitsplätzen. Ihr Ziel ist der Einsatz für gute Rahmenbedingungen für unsere Unternehmen in unserer Schweiz, und das muss auch unser Ziel sein. Zudem sind die in der Economiesuisse organisierten Unternehmen für die Schweiz und den Wirtschaftsstandort Zürich von entscheidender Bedeutung. Ihnen und den Gewerbebetrieben haben wir den Wohlstand und die niedrige Arbeitslosenquote zu verdanken. Deshalb ist auch ein reger Meinungsaustausch zwischen Staat und Economiesuisse von grosser Bedeutung, da der Staat für die Rahmenbedingungen, die für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort zentral sind, verantwortlich ist. Auch ist es problemlos möglich, zu gewissen Fragen eine andere Stellung zu beziehen. Schliesslich hat die Regierung das Gesamtwohl zu vertreten. Dass der Kanton Zürich das so handhaben muss, weiss auch die Economiesuisse. Darum war und ist die Unabhängigkeit diesbezüglich auch gewährleistet.

Durch die Mitgliedschaft verfügt der Kanton auch über einen Informationsvorsprung, der in Krisenzeiten überaus wichtig ist. Da können Sie nicht im Nachhinein Statistiken nachschauen. Die zentrale Frage ist: Hat eine Mitgliedschaft des Kantons Zürich negative Auswirkungen auf unseren Staat und unsere Bevölkerung? Diese Frage ist in al-

ler Deutlichkeit zu verneinen. Es ist im Gegenteil im ureigensten Interesse von Staat und Bevölkerung, dass wir weiterhin einen florierenden Wirtschaftsstandort Zürich haben, der für eine hohe Beschäftigungsquote und eine tiefe Arbeitslosigkeit verantwortlich ist. In diesem Sinne setzt das Postulat ein total falsches Signal. Es ist deshalb klar abzulehnen und die SVP lehnt darum dieses Postulat entschieden ab.

Benjamin Schwarzenbach (GLP, Zürich): Die Mitgliederbasis der Economiesuisse bilden private Unternehmen, Handelskammern und Branchenvereinigungen. Die Volkswirtschaftsdirektion ist die einzige öffentlich-rechtliche Behörde, die Mitglied ist, und damit ein Exot. Die Economiesuisse ist eine Lobby-Organisation, die sich in wirtschaftspolitischen Fragen klar einseitig unternehmerfreundlich positioniert und aktiv in Abstimmungskämpfe eingreift. Der Kanton Zürich beziehungsweise seine Direktionen hingegen vertreten den ganzen Kanton Zürich und müssen Rücksicht nehmen auf die Interessen von vielen verschiedenen Anspruchsgruppen. Die Grünliberalen erachten es als problematisch, dass die Volkswirtschaftsdirektion als öffentliche Behörde oder irgendeine andere Direktion Mitglied in einer politischen Lobby-Organisation ist. Das ist ein Gebot der Unabhängigkeit, der Neutralität und hat überhaupt nichts mit einer wirtschaftsunfreundlichen Haltung oder gar einer Abstrafung zu tun. Die Grünliberalen unterstützen das Postulat.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Die EVP unterstützt alle Kräfte, die für eine erfolgreiche Wirtschaft im Kanton Zürich arbeiten. Mit diesem Postulat wird das Kind mit dem Bad ausgeschüttet. Deshalb unterstützt die EVP-Fraktion die Überweisung des Postulates nicht.

Erich Vontobel (EDU, Bubikon): Wenn Leute nur das wollen, was ihnen in den Kram passt, spricht man von Rosinenpickerei. Wenn SP und Grüne fordern, dass der Kanton Zürich seine Mitgliedschaft bei der Economiesuisse aufgeben soll, ist das genauso eine Rosinenpickerei, allerdings im negativen Sinn, pure Willkür. Aus einer Liste von 148 Vereinen, bei denen der Kanton Zürich Mitglied ist – Stand 3. Februar 2010 –, soll ausgerechnet die Mitgliedschaft bei der Economiesuisse aufgegeben werden, weil sich Economiesuisse an Abstim-

mungskampagnen beteilige und Einfluss auf politische Entscheidungsfindungen nehme. Liebe SP, liebe Grüne, was ist denn mit den anderen Mitgliedschaften? Was, denkt ihr, macht zum Beispiel der Interkantonale Verband für Arbeitnehmerschutz, IVA? Oder der Verband Kindertagesstätten der Schweiz, KITAS? Oder «a:primo, der Verein zur frühen Förderung sozial benachteiligter Kinder? Es ist doch nichts als logisch, dass alle diese Vereine ihre Anliegen artikulieren und dafür lobbyieren. Wenn der Kanton Zürich Mitglied der eingangs erwähnten 148 Vereine ist, hat das mit Vernetzung zwecks Informationsaustausch und Informationsbeschaffung zu tun. Es wäre sträflich, solches nicht zu tun. Mit dem bescheidenen 1000-Franken-Jahresbeitrag, den die Volkswirtschaftsdirektion für die Mitgliedschaft bei Economiesuisse einzahlt, manipuliert der Kanton Zürich kaum grosse Menschenmengen durch einseitige Positionierung, wie das die Postulanten suggerieren. Nein, der Kanton Zürich beschafft sich durch die Mitgliedschaft Grundlagen, die dazu dienen können, den Wirtschaftsstandort Zürich zu stärken und damit Arbeits- und Ausbildungsplätze zu erhalten, auch diejenigen von SP und Grünen. Die EDU wird sich dem ideologisch gefärbten Ansinnen der linken Allianz nicht anschliessen und das Postulat nicht überweisen. Wir bitten Sie, Gleiches zu tun. Danke.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Der Kanton Zürich ist ein Wirtschaftskanton, deshalb müssen uns die entsprechenden Rahmenbedingungen auch wichtig sein. Die Economiesuisse setzt sich für gute Rahmenbedingungen zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz ein. Insgesamt vertritt sie 100'000 Unternehmen aus allen Branchen mit 2 Millionen Arbeitsplätzen. Dabei setzt sich die Economiesuisse nicht nur für die Grossen ein, sondern vor allem auch für die Tausenden KMU aus allen Ecken der Schweiz, welche das Rückgrat unserer Wirtschaft bilden. Das Postulat der linken Seite zeigt einmal mehr, dass sie sich darum kümmert, wie unsere Infrastruktur finanziert werden soll oder wie genügend Arbeitsplätze geschaffen werden können. Gedankenlos geht sie mit unserem Wohlstand um und legt mit ihrer fahrlässigen Handlungsweise ein beschränktes Bewusstsein für wirtschaftliche Prozesse an den Tag. Die Bevölkerung des Kantons Zürich hat sich zudem am Wochenende klar für einen starken Wirtschaftsstandort ausgesprochen. So wurde die «1:12»-Initiative mit über zwei Dritteln sehr deutlich abgelehnt, noch deutli-

cher als der Durchschnitt der Schweizerinnen und Schweizer. Gleichzeitig gibt es keinen ernsthaften Grund anzunehmen, dass diese Mitgliedschaft die Unabhängigkeit des Kantons Zürich gefährden könnte. Aus diesem Grund werden wir das Postulat ablehnen.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Sie haben da auf der Gegenseite ja sehr polemisch diskutiert, haben uns Ideologien und Klassenkampf vorgeworfen. Es geht nicht um Ideologien und Klassenkampf, es geht um die Neutralität des Staates und um seine Glaubwürdigkeit. Der Staat hat sich in der politischen Auseinandersetzung neutral zu verhalten. Er darf sich auch nicht einfach in die Abstimmungskämpfe einmischen und die Economiesuisse ist eine Lobby-Organisation, sie darf das. Sie vertritt gewisse politische Standpunkte, die meinen politischen Standpunkten nicht entsprechen. Das darf sie auch. Ich weiss nicht, ich bekomme ja als Kantonsrat alle 14 Tage Post von der Economiesuisse mit irgendwelchen Traktätchen, in denen sie ihre politische Meinung kundtut. Das darf sie alles, aber der Kanton Zürich hat alle Interessen und nicht nur ein einziges Interesse zu vertreten. Und, Arnold Suter, wenn Sie sagen, Vollbeschäftigung et cetera hätten wir der Economiesuisse zu verdanken, dann sage ich Ihnen: Das haben wir den starken Gewerkschaften zu verdanken, weil wir eine gute Sozialpartnerschaft haben und die Leute hier von den Arbeitgebern nicht überrollt werden. Das ist Teil der politischen Auseinandersetzung, dass man andere Meinungen hat, und das darf man haben. Aber der Kanton Zürich darf nicht Mitglied einer Lobby-Organisation sein, die sich aktiv mit viel Geld in Abstimmungskämpfe einmischt. Darum geht es. Es ist ja auch kein Zufall, dass der Kanton Zürich der einzige Kanton ist, der dort dabei ist. Schauen Sie sich mal die Mitgliederliste an. Da ist der Zementindustrie-Verband, die Novartis, all die Grossen sind dabei. Das ist gut und recht, aber der Kanton Zürich als Staat und neutrale Organisation hat dort nichts verloren. Deshalb, unterstützen Sie das Postulat.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Die BDP lehnt dieses Postulat mit einem ganz klaren Nein ab. Wir werden es sicher nicht überweisen. Der Regierungsrat und die Direktionen, insbesondere die Volkswirtschaftsdirektion, müssen alle Möglichkeiten ausschöpfen können, um unseren Wirtschaftskanton weiter zu positionieren, zu stärken und zu

entwickeln. Hierzu gehört auch die Mitgliedschaft in der Economiesuisse.

Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.): Die Aussage, dass die Economiesuisse einfach neutral die Wirtschaft und auch den Kanton Zürich vertrete, ist ein Unsinn. Wir wissen sehr genau, dass die Economiesuisse ganz bestimmte Branchen vertritt, als Lobby-Organisation, und oft auch gegen die Interessen der öffentlichen Hand auftritt. Ich selber bin seit eineinhalb Jahren in einer nationalen Arbeitsgruppe, eingesetzt von Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga, als Vertreter der Unterhaltungsindustrie und der kreativ Tätigen. Auf der Gegenseite sitzt die Economiesuisse, die ganz klar wiederum eine Parteienposition und nicht eine neutrale Position einnimmt. Wen ich hier in diesem Saal gar nicht verstehe, ist die SVP. Ich bin hier auf der Eintrittsseite der Economiesuisse-Schlagzeilen: «Rechtsgutachten zeigt unmissverständlich: SVP-Initiative birgt hohe Risiken für den bilateralen Weg.» Dann gehen wir weiter: «Zuwanderungs-Initiative kostet die Schweiz die Bilateralen.» Dann gehen wir weiter: «Lasst die Landwirtschaft endlich wettbewerbsfähig werden!» Dann vielleicht ein kurzer Lead: «In der schweizerischen Bundesverfassung ist die sichere Versorgung der Bevölkerung festgeschrieben. Heute wurde von der SVP eine Initiative präsentiert, die mit einem falschen Instrument dieses Ziel zu erreichen sucht.» Liebe SVP, bleiben Sie bei Ihrer Haltung, dass die Economiesuisse eine neutrale Haltung einnimmt und quasi nur vermittelt? Dann stimmen Sie gegen dieses Postulat. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Ich pflichte meinem Parteikollegen Arnold Suter und dem hervorragenden Votum des Fraktionsprechers der EDU bei. Nehmen Sie eine Güterabwägung vor, Herr Regierungsrat, und machen Sie eine Auslegeordnung aller Mitgliedschaften des Kantons. Diese Güterabwägung wird aufzeigen, wie schon von Arnold Suter gezeigt, dass der Kanton Mitglied bei der Economiesuisse bleiben muss. Anders sieht es aber etwa bei der Doppelmitgliedschaft bei der Zürcher Handelskammer aus es braucht keine Doppelmitgliedschaft – und anders sieht es ganz sicher bei der Metropolitankonferenz aus, welche unnötig ist. Stimmen Sie gegen dieses extreme Postulat von Rot-Grün und lehnen Sie es klar ab.

Andreas Daurù (SP, Winterthur): Ich verstehe einfach nicht, warum der Kanton Zürich, der Regierungsrat bei einer Organisation Mitglied ist, welche ihm nicht selten den Ast absägt, auf dem er sitzt. Ein kleines Beispiel: Bei den Massnahmen zur Stärkung der steuerlichen Wettbewerbsfähigkeit beziehungsweise bei der sogenannten Unternehmenssteuerreform III lehnt Economiesuisse an vorderster Front die einnahmeseitigen Optionen, also die Gegenfinanzierung dieser Reform, wie zum Beispiel die Beteiligungsgewinnsteuer oder die Reduktion von Steuerabzügen bei natürlichen Personen auf Bundesebene, ab – mit der lapidaren Begründung, es seien halt die als staatspolitisch prioritär erachteten Aufgaben mit den vorhandenen Mitteln zu finanzieren. Sie wissen alle, was das heisst: Dies ist ein direkter Angriff auf den Service public und auf die Infrastruktur des Bundes und der Kantone. Notabene ist gerade dies ein Standortvorteil schlechthin, wie auch internationale Firmenchefs immer wieder sagen.

Meiner Meinung nach ist dies ein gedankenloser Umgang mit dem Wohlstand. Dies kann und darf doch nicht im Interesse der Bevölkerung beziehungsweise des Kantons sein. Dies ist einer der vielen Gründe, warum eine solche Mitgliedschaft vonseiten Kanton sistiert werden muss. Und noch etwas: Die 1000 Franken Mitgliederbeitrag sind ja wirklich nicht sehr viel. Jedoch höre ich immer wieder bei Budgetdebatten, insbesondere von der bürgerlichen Seite, das Sprichwort «Auch Kleinvieh macht Mist». Politisch gesehen macht Economiesuisse aber eben gerade von Letzterem nicht gerade wenig (*Heiterkeit*), daher lohnt es sich auch in dieser Hinsicht, diesen Beitrag beziehungsweise diese Mitgliedschaft zu streichen. Danke.

Raphael Golta (SP, Zürich): Ich war ja schon sehr interessiert, von bürgerlicher Seite zu hören, was genau für Sie dagegen spricht, dieses Postulat zu unterstützen. Jetzt haben wir es erfahren. Mit grossem Interesse habe ich Ihrem Kriterienkatalog zugehört. Welche Kriterien muss eine Organisation erfüllen, damit der Kanton Zürich oder die Volkswirtschaftsdirektion ihr beitreten muss? Dazu gehörte, dass die Organisation einen starken Kanton Zürich will, dass sie eine starke Wirtschaft will. Das klingt gut, das kam von Herrn Vogel (*Thomas Vogel*). Dann kam von Herrn Suter (*Arnold Suter*) so die Frage: Hat die Mitgliedschaft negative Auswirkungen auf den Kanton Zürich? Auch wichtig. Und – das hat mich auf die Idee gebracht – Herr Suter hat dann auch noch gesagt, die Organisation dürfe ja in gewissen Fra-

gen auch eine andere Meinung vertreten als der Kanton Zürich oder die Mehrheit. Nun, bevor jetzt andere Organisationen bei Herrn Stocker (*Regierungsrat Ernst Stocker*) die Tür einrennen und um eine Mitgliedschaft des Kantons Zürich bitten, habe ich auch noch ein persönliches Anliegen: Ich setze mich sehr stark für den Kanton Zürich ein. Ich bin für eine starke Wirtschaft. Ich vertrete nicht in allen Fragen die Meinung der Mehrheit des Kantons Zürich. Deswegen, Herr Volkswirtschaftsdirektor, treten Sie doch gemeinsam mit Ihrer Organisation dem Komitee «Raphael Golta in den Zürcher Stadtrat» bei (*Heiterkeit*). Ich glaube, das wäre eine lohnenswerte Investition. Und Sie müssen nicht einmal 1000 Franken dafür geben. Den Einzahlungsschein habe ich dabei und übergebe ihn Ihnen nachher sehr gerne.

Max Homberger (Grüne, Wetzikon): Die Positionen in der Frage «Economiesuisse – Kanton» sind offensichtlich klar und unüberbrückbar zwischen den grossen Blöcken. Erstaunlicher für mich ist heute die Position der Christenparteien. Nach Peter Ritschard ist es so, dass die Christenparteien eben alles unterstützen, was der Wirtschaft dient. Im Prinzip wissen wir das, die Kreuzzüge sind ein Beispiel dafür (*Heiterkeit*), die Waffensegnungen des Papstes beim Abessinien-Feldzug des «Duce» sind ein Beispiel dafür und die Position der CVP gegenüber den aktuellen Waffenexporten aus der Schweiz in sämtliche Verbrecherregime sind ein Beispiel dafür. Andererseits lässt sich auch der Schwund in diesen Organisationen mit dieser Haltung erklären. Danke.

Regierungsrat Ernst Stocker: Es ist richtig, der Kanton Zürich ist als einziger Kanton Mitglied der Economiesuisse, aber es ist auch richtig, dass der Kanton Zürich der Wirtschaftsmotor der Schweiz ist, über 800'000 Arbeitsplätze hat in diesem Land und ein knappes Viertel zum Bruttosozialprodukt dieses Landes beiträgt. Der Erfolg im Kanton und in diesem Land ist auf einer Sozialpartnerschaft aufgebaut. Wenn ich dieses Postulat einordne – ja, lassen Sie mich fertigreden –, wenn ich dieses Postulat einordne, dann wird gesagt, wir stellen die Arbeitgeberpolitik infrage. Ich denke, es ist richtig, und ich bin überzeugt davon, dass es richtig ist, dass der Kanton Zürich mit der Wirtschaft, sei es die Zementindustrie oder eine andere Wirtschaft, mit grossen Wirtschaftsteilen gute Beziehungen hat. Und zwar bin ich

100-prozentig überzeugt, dass das unserer Glaubwürdigkeit nicht schadet, wir Zürcher werden ja sowieso als wirtschaftsnah angeschaut. Und über unsere Abhängigkeit müssen wir gar nicht reden. Die ist überhaupt nicht beeinflusst, das wissen Sie hüben und drüben. Das ist einfach so. Aber ich denke, der Kontakt zur Wirtschaft – Sie können jetzt schon lachen –, wir investieren im Kanton Zürich etwa 50 bis 80 Millionen in Arbeitsprogramme, um unsere Leute, die keine Arbeit mehr haben, die diesen Ansprüchen vielleicht ausbildungsmässig nicht mehr genügen, wieder zurückzuführen in einen sinnvollen Arbeitsprozess. Ich werde mal gezielt Leute an einen Arbeitgeberanlass im Kanton einladen, der in den RAV (*Regionale Arbeitsvermittlungszentren*) durchgeführt wird, wo jeweils etwa 100 Unternehmer und Unternehmerinnen sind, um eine Partnerschaft zwischen den RAV und der Wirtschaft aufzubauen. Ich gebe es zu, ich habe es vorher auch nicht gewusst, aber an diesen Anlässen passiert etwas sehr Gutes: Die RAV verknüpfen sich nämlich mit der Wirtschaft. Die Wirtschaft fragt die RAV an, ob sie Leute haben, die diese Arbeit aufnehmen, diese Stellen besetzen könnten. Das ist etwas, die Zusammenarbeit von Wirtschaft und Staat. Ich finde es falsch, dass man versucht, einen Keil hineinzutreiben und zu sagen: Der Staat ist zu nahe bei der Wirtschaft oder die Wirtschaft ist zu nahe beim Staat. Ich bin überzeugt: Es ist ja nur eine kleine Mitgliedschaft. Aber wenn der Zürcher Kantonsrat über eine halbe Stunde hin und her diskutiert und die einen ganz Schlimmes auf uns zukommen sehen und die anderen sagen, es sei super, dann bitte ich Sie, das nicht auf die leichte Schulter zu nehmen, was für ein Signal der wirtschaftsstarke Kanton Zürich aussendet, wenn er die bestehende Mitgliedschaft, und zwar die, die der Regierungsrat und nicht ein Amtschef sinnvoll findet, heute kündigt. Das ist nicht ein Vereinsaustritt, das ist ein Signal. Deshalb bitte ich Sie, dieses Signal nicht zu geben und das Postulat abzulehnen. Danke.

Ratspräsident Bruno Walliser: Wir stimmen ab. Schön wär's, es gibt noch eine Wortmeldung.

Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil): Herr Volkswirtschaftsdirektor, ich lade Sie ein, setzen Sie ein Signal, bewerben Sie sich morgen für eine Mitgliedschaft im GBKZ (*Gewerkschaftsbund des Kantons Zürich*). Ich danke Ihnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 73 Stimmen (bei 3 Enthaltungen), das Postulat 82/2013 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsident Bruno Walliser: In Anbetracht dessen, dass wir heute Nachmittag eine zusätzliche Sitzung haben, schliesse ich die heutige Morgensitzung und entlasse Sie in die Mittagspause.

Verschiedenes

Rückzug

- **Umgehung von Sanktionen gegen die Vatikanbank wegen groben Mängeln bei der Geldwäschereibekämpfung**
Interpellation *Alma Redzic (Grüne, Zürich)*, KR-Nr. 106/2013

Schluss der Sitzung: 11.45 Uhr

Es findet eine Nachmittagsitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 25. November 2013

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 2. Dezember 2013.