


126. Sitzung, Montag, 20. November 2017, 8.15 Uhr

Vorsitz: Karin Egli (SVP, Elgg)

Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen Seite 8172
- Ratsprotokoll zur Einsichtnahme Seite 8173
- Zuweisung einer neuen Vorlage Seite 8173

2. Wahl von zwei Ersatzmitgliedern des Obergerichts

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 305/2017 Seite 8173

3. Sofortige Abschaffung des Schiffszuschlages

Dringliches Postulat von Jonas Erni (SP, Wädenswil), Tobias Mani (EVP, Wädenswil) und Rico Brazerol (BDP, Horgen) vom 2. Oktober 2017

KR-Nr. 260/2017, RRB-Nr. 1011/1.11.2017 (Stellungnahme) Seite 8174

4. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2018–2020

Antrag des Regierungsrates vom 27. September 2017 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 7. November 2017

Vorlage 5395 Seite 8209

Verschiedenes

- Erklärung der Geschäftsleitung zu einem Artikel in der Weltwoche Seite 8208
- Rücktrittserklärung
 - Rücktritt als Ersatzmitglied des Obergerichts von Andreas Flury, Thalwil Seite 8229

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Karin Egli: Wir haben heute zwei Geburtstagskinder: Manuel Sahli und Daniel Sommer. Herzliche Gratulation. Wir wünschen euch trotzdem einen schönen Tag. (*Applaus.*)

Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Karin Egli: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf sieben Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 208/2017, Das Fachkräftepotenzial nutzen

Hans-Jakob Boesch (FDP, Zürich)

- KR-Nr. 209/2017, Befreiung von der Beitragspflicht an den kantonalen Berufsbildungsfonds bei Lehrlingen/Praktikanten aus anderen Kantonen

Rochus Burtscher (SVP, Dietikon)

- KR-Nr. 210/2017, Drittstaatenkontingente und Fachkräftemangel

André Müller (FDP, Uitikon)

- KR-Nr. 211/2017, Druckaufträge in der Schweiz behalten

Judith Anna Stofer (AL, Zürich)

- KR-Nr. 212/2017, Kesb-Entscheide und ihre Akzeptanz

Barbara Grüter (SVP, Rorbas)

- KR-Nr. 229/2017, Areal des Rangierbahnhofs Limmattal (RBL) sinnvoll nutzen

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon)

- KR-Nr. 254/2017, Negative Auswirkungen der Lü16-Sparmassnahmen auf Kantonsschulen

Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 125. Sitzung vom 13. November 2017, 8.15 Uhr

Zuweisung einer neuen Vorlage

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Errichtung einer Kantonsschule in Wädenswil**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5409

2. Wahl von zwei Ersatzmitgliedern des Obergerichts

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 305/2017

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Aufgrund des Vorschlagsrechts des Verwaltungsgerichts schlägt Ihnen die Interfraktionelle Konferenz folgende Personen zur Wahl vor:

*Nora Jeker Stieger, Riedt bei Neerach,
Rok Bezgovsek, Stallikon.*

Ratspräsidentin Karin Egli: Wird der Vorschlag vermehrt?

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Herr Präsident der Interfraktionellen Konferenz, es handelt sich wohl nicht um das Verwaltungsgericht, welches diese zwei Richter vorschlägt, sondern das Obergericht oder die Verwaltungskommission der Gerichte.

Ratspräsidentin Karin Egli: Das ist richtig. Besten Dank für die Korrektur.

Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist nicht der Fall.

Da nur diese zwei Wahlvorschläge vorliegen, erkläre ich, gestützt auf Paragraf 43 litera a des Geschäftsreglements des Kantonsrates, Nora Jeker Stieger und Rok Bezgovsek als Ersatzmitglieder des Obergerichts für gewählt. Ich gratuliere ihnen zur Wahl und wünsche ihnen Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Sofortige Abschaffung des Schiffszuschlages

Dringliches Postulat von Jonas Erni (SP, Wädenswil), Tobias Mani (EVP, Wädenswil) und Rico Brazerol (BDP, Horgen) vom 2. Oktober 2017

KR-Nr. 260/2017, RRB-Nr. 1011/1.11.2017 (Stellungnahme)

Das dringliche Postulat hat folgenden Wortlaut: Der Regierungsrat wird eingeladen aufzuzeigen, welche Massnahmen er ergreifen wird, damit der Verkehrsrat auf den nächstmöglichen Zeitpunkt den Schiffszuschlag abschafft.

Begründung: Im Rahmen der LÜ16-Massnahmen wurde beschlossen, auf den Schiffen des Zürichsees und der Limmat einen Schiffszuschlag von 5 Franken zu erheben. Nach einer Saison kann festgestellt werden, dass die negativen Auswirkungen des Schiffszuschlags von den Verantwortlichen massiv unterschätzt wurden. Anstatt um einen Viertel reduzierten sich in der Hochsaison die Passagierzahlen um über einen Drittel. Wegen der tiefen Frequenz kam es ebenfalls zu massiven Einbussen im Gastrobereich der ZSG, sodass der Gastropächter einen Viertel seiner Festangestellten entlassen musste. D.h. als direkte Folge des Schiffszuschlags wurden zehn Stellen gestrichen. Da aufgrund der Berechnung der Entschädigungen aus dem Halbtax- und GA-Topf die Mindereinnahmen aufgrund tiefer Passagierzahlen wegen des Schiffszuschlags noch jahrelang mitgezogen werden, muss der Schiffszuschlag so schnell wie möglich wieder abgeschafft werden, damit weiterer Flurschaden verhindert werden kann. Der Zuschlag ist entsprechend nicht nur störend, sondern auch schädlich für den Tourismus und dadurch volkswirtschaftlich betrachtet ein klarer Fehler.

Begründung der Dringlichkeit: Je länger der Schiffszuschlag bestehen bleibt, umso grösser sind die negativen Auswirkungen für die ZSG. Durch die schwächere Benutzung der verschiedenen Kurse sinkt der Kostendeckungsbeitrag. Die Gastronomie kann kein lukratives Ange-

bot mehr bieten und die Gefahr, dass es immer weniger Kurse gibt, wird vergrössert. Gerade dank den GA-Inhaberinnen und -inhaber wird das ZSG-Angebot auch an weniger schönen Tagen genutzt, diese helfen die Kosten zu decken. Deshalb muss der Schiffszuschlag so schnell wie möglich wieder abgeschafft werden.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat hat im Zusammenhang mit verschiedenen Anfragen und einem Postulat bereits mehrfach zum Schiffszuschlag Stellung genommen, letztmals in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 188/2017 betreffend Systembruch ZVV / Schiffsfünfliber abschaffen. Dort wurde unter anderem ausgeführt, dass die Erhebung des Schiffszuschlags eine der Massnahmen darstellt, die im Rahmen der Leistungsüberprüfung 2016 (Lü16) beschlossen wurden (RRB Nr. 236/2016, Massnahme F6.2). Die Massnahme soll einen Beitrag zum mittelfristigen Ausgleich leisten, was bedingt, dass sie nachhaltig ausgerichtet ist und das Defizit der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft (ZSG) von jährlich 12 Mio. Franken nicht nur einmalig, sondern auch in Zukunft jährlich senkt. Ausserdem sollen die Tarife für das attraktive Angebot auf dem Zürichsee etwas näher an die Preise auf anderen Seen und damit an den Marktpreis herangeführt werden. Damit kann auch der tiefe Kostendeckungsgrad der ZSG von 37% verbessert werden.

Weiter wurde darauf hingewiesen, dass bei einer langfristig angelegten Massnahme auch der Beurteilungszeitraum entsprechend anzusetzen ist. Der Erfolg der Massnahme lässt sich bei einem Angebot, das starke monatliche und jährliche Schwankungen aufweist, nicht nach wenigen Monaten abschliessend beurteilen, zumal die Fahrgastzahlen auf dem See von verschiedenen Faktoren beeinflusst werden.

Eine aussagekräftige Beurteilung ist wegen der jährlich schwankenden Passagierzahlen erst nach rund drei Jahren zu erwarten. Eine erste vorläufige Beurteilung für das Einführungsjahr kann erst nach Abschluss des ersten vollständigen Jahres gemacht werden, nicht während der noch laufenden Saison. Eine entsprechende Auswertung wird voraussichtlich im ersten Quartal 2018 vorliegen.

Ähnliches gilt für die ZSG-Gastronomie, bei der die Situation ebenfalls in einem grösseren zeitlichen und sachlichen Zusammenhang betrachtet werden muss. Die ZSG-Gastronomie umfasst nicht nur die Restauration auf den zuschlagspflichtigen Kursen, sondern auch diejenige auf den zuschlagsfreien Themenschiffen und den zuschlagsfrei-

en Extrafahrten und Vermietungen. Deshalb werden auch weitere Einflussfaktoren wie die Einstellung des Lunchschiffs, das naturgemäss auf die Gastronomie ausgerichtet war, zu berücksichtigen sein. Sein Wegfall im Sommer 2017 dürfte Auswirkungen auf den Gesamtumsatz in der Gastronomie haben. Zu den Einflussfaktoren können aber auch frühere Anpassungen im Kursangebot gehören, falls dadurch weniger nautisches Personal für Extrafahrten zur Verfügung gestellt werden konnte. Deshalb hat die Volkswirtschaftsdirektion einen Bericht in Auftrag gegeben, der Aufschluss über die Gastronomie auf den Schiffen der ZSG geben soll. Der Bericht soll für die anschließende Beurteilung des gesamten Geschäftsjahres beigezogen werden. Auch wenn es bedauerlich ist, dass die Arbeitsstellen in der ZSG-Gastronomie unter Druck geraten sind, wird eine Beurteilung über die Ursachen, die alle Faktoren berücksichtigt, auch hier erst nach Abschluss des Geschäftsjahres möglich sein.

Auch bei den Auswirkungen auf die Einnahmen aus dem Generalabonnement (GA) ist es angezeigt, einen mehrjährigen Beobachtungszeitraum anzuwenden. Der Generalabonnement-Verteilschlüssel (GA-Verteilschlüssel) beruht auf den Erhebungen der jeweils letzten vier verfügbaren Basisschlüssel (bzw. Jahre), die zu je 25% berücksichtigt werden. Ein Nachfragerückgang in einem Jahr wirkt sich beim GA-Verteilschlüssel somit verzögert aus und schlägt sich nicht eins zu eins nieder. Damit werden Nachfrageschwankungen über die Jahre geglättet. Allfällige Auswirkungen eines anfänglichen Nachfragerückgangs auf den GA-Anteil werden daher aufgrund der rollenden Berechnungsweise des Verteilschlüssels abgeschwächt. Der Umstand, dass auch beim GA auf einen vierjährigen Zeitraum abgestellt wird, ist ein weiteres Indiz dafür, dass es im öffentlichen Verkehr angezeigt ist, eine Beurteilung nicht anhand einer Momentaufnahme zu machen, sondern einen mehrjährigen Zeitraum zugrunde zu legen.

Der Verteilschlüssel des Halbtax-Abonnements wird jedes Jahr aufgrund der tatsächlich angemeldeten Ausfälle (Differenz zwischen Vollpreis und ermässigtem Preis) des Vorjahres neu berechnet. Da die ZSG im ZVV integriert ist, lassen sich beim Halbtax-Abonnement keine Aussagen darüber machen, wie hoch der Anteil der ZSG an der Entschädigung ist bzw. in Zukunft sein wird. Die Ausfallentschädigung wird an den ZVV auf der Grundlage aller ermässigten ZVV-Tickets ausgerichtet. Auch hier waren in den letzten Jahren erhebliche Schwankungen zu verzeichnen und ist ein längerer Beurteilungszeitraum angezeigt.

Die Schifffahrt auf dem Zürichsee ist volkswirtschaftlich und touristisch interessant. Aber auch hier gilt, dass sich Auswirkungen auf die

Volkswirtschaft und den Tourismus nur über längere Zeiträume beurteilen lassen. Im Übrigen ist eine Schifffahrt auf dem Zürichsee im Vergleich mit anderen grossen Schweizer Seen auch mit dem Zuschlag noch immer günstiger und sehr attraktiv.

Unzutreffend ist im Übrigen die Darstellung, dass die schwächere Benutzung der verschiedenen Kurse den Kostendeckungsbeitrag senke. Aufgrund der vorhergesagten Mehreinnahmen wird der Kostendeckungsbeitrag steigen.

Zusammengefasst können die Auswirkungen des Schiffszuschlags nur über einen längeren Zeitraum schlüssig beurteilt werden. Verlässliche Entscheidungsgrundlagen liegen weder heute noch im Zeitpunkt des vom Postulat geforderten Berichts zur Verfügung. Für den Regierungsrat besteht daher kein Anlass, den Schiffszuschlag auf den nächstmöglichen Zeitpunkt wieder abzuschaffen.

Aus den dargelegten Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 260/2017 nicht zu überweisen.

Ratspräsidentin Karin Egli: Gemäss Paragraph 24 des Kantonsratsgesetzes haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden.

Jonas Erni (SP, Wädenswil) lässt vor Beginn seines Votums ein Schiffshorn ertönen: Dieses vier Sekunden lange nautische Warnsignal – oder eben Schiffshorn – verkündet in der Binnenschifffahrt eine drohende Gefahr und erinnert uns Kantonsrätinnen und Kantonsräte daran, die Anliegen der Seeanwohner, Schiffspassagiere und ZSG-Mitarbeitern bei der vorliegenden Abstimmung ernst zu nehmen, und warnt davor, bei dieser Abstimmung eine aus Sicht der Betroffenen falsche Entscheidung zu treffen.

Der Schiffszuschlag erweist sich als gigantischer Rohrkrepierer mit massivem Kollateralschaden. Doch weder die grossen Proteste aus der Bevölkerung und die Entlassungen bei der ZSG-Gastronomie noch die fast leeren Schiffe und eine Viertelmillion Leistungsbeitrag vom Bund weniger und auch nicht die geringeren Anteile aus den Verteilertöpfen von Generalabo und Halbtaxabo konnten den Regierungs- und den Verkehrsrat bisher zur Vernunft bringen. Trotz grösserem Personalaufwand für Verkauf und Kontrolle des Zusatzbillets und Mindereinnahmen beim Gastronomie-Pachtzins sowie einer Reduktion des Kursangebotes sind die verantwortlichen Gremien bis heute nicht bereit, den unnötigen Schiffsfünfliber wieder abzuschaffen.

Die SP fordert umso dringender den Verzicht auf den Schiffszuschlag, denn dieser ist nicht nur störend, sondern auch schädlich für den Tourismus und dadurch, volkswirtschaftlich betrachtet, ein klarer Fehler. Fast eine halbe Million weniger Passagiere auf dem See sollten Warnung genug sein. Die prognostizierten 1,5 Millionen Mehreinnahmen, die gemäss heutigem Wissensstand nicht annähernd erreicht werden können, kosteten bereits zehn Angestellten ihre Arbeitsstelle, was sich neben den folgenschweren Arbeitsplatzverlusten durch fehlende Steuereinnahmen und weitere negative Seiteneffekte auch negativ auf die kantonalen Finanzen auswirkt.

Wir haben aus zuverlässiger Quelle erfahren, dass die aktuellen Passagierzahlen so verheerend sind, dass von oberster Stelle ein Kommunikationsverbot in Sachen Schiffszuschlag und Passagierfrequenzen ausgesprochen wurde, und sind überzeugt davon, dass wenn die aktuellen Zahlen heute auf dem Tisch liegen würden, eine klare Ratsmehrheit der Abschaffung des Schiffsfünflibers zustimmen würde. Wir fordern deshalb eine umgehende Publikation der aktuellen Passagierzahlen und somit absolute Transparenz, was die Folgen dieser Lü16-Massnahmen angeht.

Wie auch viele andere Pseudosparmassnahmen der letzten Jahre ist der Schiffszuschlag nicht zu rechtfertigen, vor allem auch bei einem budgetierten mehrstelligen Millionengewinn im Jahr 2018 nicht. Somit gibt es kein einziges Argument mehr, das für den Zuschlag spricht. Diese Lü16-Massnahme ist übrigens nur ein Beispiel unter vielen weiteren schädlichen Abbaumassnahmen, durch die unser Kanton an Attraktivität verliert, durch die für unsere Umwelt weniger Gelder zur Verfügung stehen und durch die das kantonale Personal weitaus schlechtere Anstellungsbedingungen vorfindet als in der Privatwirtschaft. Wir nehmen die Proteste der Bevölkerung ernst und wehren uns gegen das Kaputtsparen unseres Kantons. Wir müssen aus den Fehlern anderer Kantone lernen und müssen als Negativbeispiel nur die verfehlte Luzerner Tiefsteuerstrategie betrachten. Dort kann selbst die Polizei nicht mehr bei jeder Alarmierung ausrücken, da die nötigen Ressourcen fehlen. Die Sparapostel hüben wie drüben verlieren die eigentliche Aufgabe unserer politischen Arbeit aus den Augen.

Ich zitiere abschliessend den zweiten Absatz des Artikel 2 unserer kantonalen Verfassung: «Staatliches Handeln muss im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein.» Wenn man auf die Bevölkerung hört, kann man davon ausgehen, dass der Schiffszuschlag definitiv nicht im öffentlichen Interesse liegt. Wir werden dies so nicht hinnehmen und nehmen den Regierungs- und den Verkehrsrat in die Pflicht. Fehler einzugestehen zeugt von Grösse. Mit der Abschaffung

des Schiffszuschlags hätten der Regierungs- und der Kantonsrat eine ausgezeichnete Gelegenheit dazu.

Den von der SP spendierten Schoggi-Fünfliber, den Sie auf Ihrem Platz vorfinden, dürfen Sie gerne verspeisen, den Schiffszuschlag hingegen gemeinsam mit uns versenken.

Olivier Moïse Hofmann (FDP, Hausen a. A.): So wie es aussieht, wird die Frage, ob es einen Schiffszuschlag geben soll oder nicht, zu einer der meistdiskutierten Fragen in dieser Legislatur. Damit kann ich gut leben, denn beim Schiffsfünfliber geht es nicht nur um den Schiffsfünfliber, sondern um mehr: Es geht auch um die Frage, welche Grundwerte uns wichtig sind, wo wir uns engagieren und wie wir Politik machen.

Wir von der FDP sind für den öffentlichen Verkehr und eine attraktive Schifffahrt. Aber dieses Angebot muss auch finanzierbar sein. Und diejenigen, welche es nutzen, sollen einen fairen Beitrag an die Kosten leisten. Die Schifffahrt auf dem Zürichsee ist nicht gratis, sondern verursacht Aufwände von jährlich rund 20 Millionen Franken. Leider werden diese Kosten nicht durch die Einnahmen gedeckt. Der Kostendeckungsgrad der Schifffahrt ist lediglich 37 Prozent und verursacht ein jährliches Defizit von 12 Millionen Franken, welches die Steuerzahler in den Gemeinden und im ganzen Kanton Zürich bezahlen müssen.

Der Schiffsfünfliber war und ist eine Massnahme, um das Defizit der Schifffahrt dauerhaft und signifikant zu reduzieren. Von Anfang an war klar, dass mit der Einführung des Schiffszuschlags kein Publikumspreis gewonnen werden kann und es mehrere Jahre dauern wird, bis dieser etabliert sein wird. Bereits nach wenigen Monaten die Abschaffung des Schiffsfünflibers zu verlangen, mag aus wahltaktischen Überlegungen richtig sein, ist aber unseriös. Zuerst müssen die Fakten auf den Tisch und erst dann kann eine Neubeurteilung vorgenommen werden. Dazu ist es aber noch zu früh. Eine aussagekräftige Beurteilung ist wegen den jährlich schwankenden Passagierzahlen erst nach drei Jahren möglich. Eine Beurteilung auf monatlicher Basis macht schon gar keinen Sinn, lieber Jonas. Du bringst die aktuellen Zahlen ins Spiel. Da kann ich nur sagen: Das ist brandgefährlich. Oder bist du etwa bereit, deinen Vorstoss zurückzuziehen, wenn die Zahlen im Oktober gut wären? Wenn ja, müsstest du den Vorstoss zurückziehen, denn die Zahlen im Oktober sind nämlich sehr erfreulich.

Zurück zur Frage, wann eine Beurteilung vorgenommen werden soll, ob der Schiffszuschlag weitergeführt werden soll oder nicht: Selbst-

verständlich muss nicht in jedem Fall drei Jahre abgewartet werden, eine Beurteilungsperiode von mindestens einem Jahr ist jedoch zwingend notwendig. Ich bin froh, dass uns der Regierungsrat zugesichert hat, die entsprechenden Analysen schnell und umfassend durchzuführen.

Das Postulat ist nicht notwendig, die FDP wird es daher auch nicht überweisen.

Gestatten Sie mir zum Abschluss eine persönliche Bemerkung an die Adresse der Schiffsfünfliber-Gegner: Ich bin überzeugt, dass Sie mit Ihrem Kampf gegen den Schiffsfünfliber der Sache einen Bärendienst erweisen. Mit Ihrer ständigen Polemik um den Schiffsfünfliber bringen Sie viele Leute dazu, auf eine Schifffahrt zu verzichten (*Heiterkeit in den Reihen der SP*). Dies finde ich sehr schade, denn die Schifffahrt auf dem Zürichsee ist auch mit dem Schiffsfünfliber immer noch sehr attraktiv. Ich würde es besser finden, wenn Sie mehr darüber sprechen und hin und wieder selber eine Schifffahrt machen würden.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Es ist schon bald Weihnacht und damit Zeit, über Geschenke zu sprechen. Wenn Sie ein Geschenk zum ersten Mal erhalten, sind Sie dankbar. Wenn Sie das gleiche Geschenk in den letzten paar Jahren immer wieder unter dem Weihnachtsbaum gefunden haben, baut sich eine Erwartungshaltung auf, dass es bald wieder soweit sein wird. Und offenbar gibt es auch Geschenke, die mit der Zeit so sehr zur Gewohnheit geworden sind, dass es einen lauten Aufschrei gibt, wenn das Geschenk wegfällt.

Genauso geschieht es nun mit dem Schiffszuschlag: Mit ihrer grossen Kostenunterdeckung war die Zürichsee-Schifffahrt ein Geschenk des ZVV und aller Steuerzahlenden an diejenigen, die gerne einmal eine Schiffsrundfahrt machen, und zwar möglichst gratis. Aus finanziellen Gründen hat nun der Schenkende beschlossen, die Höhe des Geschenks zu reduzieren. Die Schifffahrt wird auch mit dem Schiffsfünfliber nicht kostendeckend sein, aber sich immerhin dem allgemeinen Kostendeckungsgrad des ZVV annähern. Es wurde schon gesagt und ich betone es auch nochmals: Die Fahrpreise auf dem Zürichsee sind im Vergleich mit anderen Seen immer noch tief, auch mit Schiffszuschlag. Und wir sollten auch nicht nur vom Zürichsee sprechen. Schauen wir mal auf den Greifensee: Der Schiffsfünfliber gilt natürlich auch dort, aber nur für die Fahrt zwischen Maur und Niederuster, die im ZVV enthalten ist. Die Rundfahrt, ebenfalls ein regelmässiger Kurs, ist nicht im ZVV enthalten und kostet dann zwischen 10 und 14 Franken mit Halbtax. Rufe in die Richtung einer Privatisie-

zung oder Teilprivatisierung der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft wurden im Rahmen dieser Diskussion zum Schiffsfünfliber auch schon laut. Wer sich also jetzt für die Zürichsee-Schiffahrt einsetzen will, tut also besser daran, den Schiffsfünfliber als gangbaren Kompromiss zwischen massiven staatlichen Subventionen und der Ausgliederung der Schiffahrt aus dem ZVV zu unterstützen.

Neben den sachlich inhaltlichen Bemerkungen noch etwas zum politischen Aspekt: Das Wegnehmen eines Geschenks, das als Gewohnheitsrecht empfunden wird, ist immer eine heikle Sache und wird Unmut hervorrufen. Es liegt nun an den Akteuren, diesen Unmut zu besänftigen oder zu schüren. Was hier von SP, EVP und BDP betrieben wird, ist ein gezieltes Schüren des Unmuts – mit dem Ziel der politischen Profilierung. Leidtragende ist vor allem die Zürichsee-Schiffahrt, die dadurch von Gästen gemieden – da bin ich mit Olivier Hofmann einverstanden – und das trifft ironischerweise gerade die Gastronomie, die die Zeusler ja angeblich retten wollen.

Die Grünliberalen bleiben bei einer vernunftgesteuerten Politik und lehnen alle Vorstösse, KEF- (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) und Budgeterklärungen in Richtung Schiffszuschlag ab, genauso wie andere, die in die Richtung Privatisierung gehen. Eine Diskussion über die Zukunft der Schiffahrt kann in einigen Jahren wieder geführt werden, wenn verlässliche Zahlen über Auslastung und Kosten mit dem Schiffszuschlag vorliegen.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Der Seezuschlag ist eine leidige Sache, und wir Grünen sind ganz klar der Ansicht: Das Experiment mit dem Fünfliber muss abgebrochen werden. Der Schiffsfünfliber hat keinen Rückhalt in der Bevölkerung und er stösst gerade in den Seegemeinden auf grösstes Unverständnis. Warum? Weil man mit dem Fünfliber einer Tendenz aufgesessen ist, die heutzutage leider in vielen Bereichen zu beobachten ist, die Tendenz, dass das Angebot bleibt, der Preis aber steigt. Wer von Erlenbach, meiner Heimatgemeinde, mit dem Schiff nach Thalwil fährt, zahlte 2016 mit dem Halbtax noch 3.10 Franken, jetzt sind es für dieselbe Strecke 8.10 Franken. Das ist ein Preisaufschlag von sage und schreibe 160 Prozent. Mit der S-Bahn dauert die Fahrt von Erlenbach über Zürich nach Thalwil fünfmal so lange, doch das Billett kostet praktisch die Hälfte. Es geht da also so einiges nicht auf. Die Idee mit dem Zuschlag war offensichtlich unausgegoren, die Seebevölkerung ist zu Recht genervt und die Leidtragenden sind am Ende die Angestellten auf den Schiffen.

Ich habe miterlebt, wie die Passagiere ihren Unmut über diesen Fünfliber an den Mitarbeitern der ZSG auslassen. Da braucht es also eine dicke Haut. Und die Angestellten sagten mir, das wiederhole sich Tag für Tag. Man hätte diesen Fünfliber am besten gar nie eingeführt. Es ist auch kein Geheimnis, man weiss, dass die einheimischen Fahrgäste sehr sensibel auf die Verteuerungen von Einzelbilletts reagieren und für eine Fahrt auf dem See braucht man halt in der Regel ein Einzelbillett. Verärgert sind aber auch die GA-Abonnenten. Sie müssen auf dem See feststellen, dass sie mit dem stattlichen Preis von 3700 Franken für ihr Abonnement offenbar doch noch nicht immer alles bezahlt haben.

Ein öffentliches Angebot sollte in erster Linie daran gemessen werden, wie gut es von der Bevölkerung genutzt wird. Der Schiffsfünfliber trägt bestimmt nicht dazu bei, er schadet der ZSG. Aber es gibt noch etwas anderes, das der ZSG schadet, und das ist Empörungsbewirtschaftung, wie sie mit sage und schreibe neun Vorstössen zu diesem Thema betrieben wird. Am Freitag stand auf der Front der Zürichsee-Zeitung, dass die Abstimmung zu diesem Postulat – ich zitiere – «die wichtigste Abstimmung zum Seezuschlag» sei. Ja, ich hätte es durchaus geschätzt, wenn die Presse sich auch noch ein paar andere Meinungen in diesem Rat eingeholt hätte als nur diejenige des Erstunterzeichners. Dass er sein Postulat für das wichtigste hält, das kann ich ihm nachsehen. Doch genau betrachtet hält dieses Postulat nicht, was es im Titel verspricht. Es ist fraglich, ob es überhaupt etwas bewirkt. Die Regierung wird ja lediglich dazu aufgefordert, uns aufzuzeigen, auf welchem Weg sie den Verkehrsrat dazu bringen könnte, die Abschaffung zu bewilligen. Wir kennen ja alle diesen Weg. Warum sollen wir einen Bericht verlangen für etwas, das uns bekannt ist? Um den Seezuschlag abzuschaffen, muss ein Mitglied des Verkehrsrates einen Antrag stellen. Und wenn der Verkehrsrat dem Antrag zustimmt, muss die Regierung den Entscheid noch absegnen, weil es sich um eine Tarifangelegenheit handelt. Das wissen auch die Sozialdemokraten, sie sind ja schliesslich im Verkehrsrat vertreten.

Aus diesem Grund werden wir in der Fraktion der Grünen unterschiedlich abstimmen. Einige von uns werden dem Vorstoss zustimmen. Sie geben damit dem klaren politischen Willen der Grünen Ausdruck, dass das Experiment mit dem Seezuschlag abzubrechen ist. Andere Mitglieder der Fraktion werden das Postulat nicht überweisen. Sie vertreten die Ansicht, dass das Postulat zum Ziel, den Seezuschlag abzuschaffen, kaum etwas beiträgt. Ich danke Ihnen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ja, ich nehme es gleich vorweg: Die SVP wird das Postulat mehrheitlich ablehnen. Wir haben durchaus auch Fraktionsmitglieder unter uns, namentlich aus den Seegemeinden, die nicht zuletzt aus Vorbehalten – konsequenterweise – gegenüber Gebühren aller Art (*Heiterkeit*) hier eine andere Meinung vertreten. Wir haben es gehört, Frau Schaffner hat es auch schon angetönt: Offenbar ist es durchaus populär, gegen unpopuläre Massnahmen das Wort zu ergreifen, oder ist es schon populistisch? Auf jeden Fall ist die Aufmerksamkeit ungebrochen, wenn es um diesen Fünfliber geht. Ich bin ja in gewisser Weise froh, dass wir keine grösseren Probleme haben im Kanton Zürich.

Doch um was geht es? Wir haben jetzt die Diskussion hier, aber die Grundlage ist eigentlich das PVG, das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr, das in Paragraph 1 den Zweck nennt, das Kantonsgebiet durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erschliessen. Um was geht es hier? Die ZSG – das schleckt einfach keine Geiss weg – hat einen erbärmlichen Kostendeckungsgrad, der mit 37 Prozent oder, in absoluten Zahlen, mit 12 Millionen Franken pro Jahr zulasten der öffentlichen Hand zu Buche schlägt. Nun ja, nicht jede Linie im ZVV muss oder kann kostendeckend sein, das ist uns bewusst. Es geht auch beim ZVV und beim ÖV darum, einen Grundauftrag zu erbringen. Wir haben auch in Schleinikon oder in Sternenbergr oder in Bichelsee schlechte Kostendeckungsgrade. Diese sind aber einerseits in absoluten Zahlen um Faktoren kleiner und zweitens geht es nicht um ein Schiff, sondern um die Grundleistung zur Erschliessung dieser Gemeinden. Wir sprechen beim Schiffsverkehr also von einem subventionierten Freizeitangebot. Die einen sind jetzt grundsätzlich gegen jegliche Preiserhöhung im öffentlichen Verkehr und wehren sich so auch gegen eine Kostewahrheit. Die anderen sprechen sich gegen die Art und Weise des Zuschlags aus, sie nennen ihn systemfremd und unpraktisch, obschon es beim Nachtzuschlag problemlos funktioniert. Tatsache ist aber auch, dass Sie auf jedem anderen See in der Schweiz für eine vergleichbare Strecke ein Vielfaches bezahlen. Und wenn ich jetzt so von draussen höre, dass man sagt «Ich fahre nicht mehr auf dem Zürichsee, ich fahre auf dem Vierwaldstättersee» und so weiter, dann muss ich sagen: Ja gut, aber dann geht es offenbar nicht um den Preis. Ich frage Sie: Wie schlecht muss es um die Zürichsee-Schiffahrt bestellt sein, wenn eine Schiffahrt auf unserem schönen See mit Blick auf das «Vrenelisgärtli» nicht fünf Stutz wert sein sollte?

Thomas Forrer, Sie haben sich über den Aufschlag, über die Gebühren, die jetzt explodieren, und so weiter entsetzt. Ich erinnere Sie ein-

fach daran, dass in der Stadt Zürich die Parkplätze um satte 150 Prozent aufgeschlagen haben. Da ist der Aufschrei der Grünen ausgeblieben (*Heiterkeit*). Die Auswirkung dieses Fünflibers, auch das ist eine Tatsache, natürlich hat es weniger Fahrgäste. Aber ich sage Ihnen, es gab immerhin 1,6 Millionen Fahrgäste dieses Jahr – und das ist nicht wenig –, die das Angebot trotz dem Zuschlag genutzt haben. Das «Geiz ist geil»- und Gratisfahren und die Protestboykottierer sind natürlich weggeblieben, das ist klar, aber die haben auch nichts zum Umsatz beigetragen. Und vermischen Sie nicht den Gastrobetrieb mit der ZSG. Die reden von etwas anderem, ich erinnere ans Lunch-Schiff zum Beispiel. Das war ein Entscheid der ZSG und hat nichts mit dem Seezuschlag zu tun, dass man aufs Lunch-Schiff verzichtet. Dass das natürlich Auswirkungen auf die Gastronomie hat, das ist ja nun mal offensichtlich.

Ich plädiere einfach dafür, dass wir jetzt nicht aufgrund von Halbjahreszahlen, die viele Sondereffekte, wie diese Protest-Nichtfahrer einschliessen, Entschlüsse fassen und einen Aktionismus entwickeln. Geben Sie dem Regierungsrat Zeit, wie es angekündigt war, die Lage genau zu prüfen und einen sauberen Entscheid zu fällen. Das braucht notabene halt eine gewisse Zeit. Mit der Überweisung des Postulates provozieren Sie ganz klar auch, dass man konsequenterweise die Ausgliederung der ZSG prüft, die ZSG in die Marktwirtschaft entlässt, was durchaus eine Option ist. Aber ich sage Ihnen: Das wird dann richtig teuer. Dann haben wir Marktpreise auf dem See. Wollen Sie das wirklich? Ich glaube nicht, dass das in Ihrem Interesse ist. Aber Sie werden schon während der Budgetdebatte – das garantiere ich Ihnen – im Rahmen von KEF-Anträgen über dieses Thema diskutieren können. Ich bitte Sie, das Postulat nicht zu überweisen. Danke.

Lorenz Schmid (CVP, Männedorf): Schiffsfünfliber – Ja, jedoch nicht so (*Heiterkeit*), womit eigentlich alles schon gesagt ist. Womit gesagt ist, dass wir zum dringlichen Postulat Ja sagen, womit gesagt ist, dass wir zwar Ja sagen, jedoch die Begründung der Postulanten ablehnen, womit gesagt ist, dass wir den Fünfliber wollen, jedoch nicht so (*Heiterkeit*). Es scheint sehr kompliziert zu sein, was ich Ihnen sage. Liebe Frau Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*), Sie haben löblich gehandelt. Sie haben die Vorgaben der Regierung in der Leistungsüberprüfung ernst genommen. Nicht jeder Ihrer Kolleginnen und Kollegen hat dies. Sie haben sich an die Arbeit gesetzt, haben eruiert, dass die Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft einen schrecklich tiefen Kostendeckungsgrad hat und haben diesen korrigieren wollen mit einem Fünfliber. Der Nachtzuschlag lässt grüssen, nur dieser Nachtfünfliber

wurde nicht in einem Leistungsüberprüfungsprogramm aus dem Hut gezaubert, sondern im Zusammenhang mit dem Ausbau des Angebotes, nämlich «freie Fahrt bis morgens um vier». Deshalb fand der Nachtzuschlagsfünfliber Akzeptanz. Der Fünfliber auf dem See ist jedoch ein Unding, systemfremd, unpraktizierbar für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, schlicht und einfach ein Ärgernis und wird nie – auch nach Jahren nicht – akzeptiert. Er ist bereits heute gescheitert. Und, was immer wieder gesagt wird: Er sei ungerecht. Zu «ungerecht» komme ich später.

Liebe Postulanten, im Gegensatz zu euch machen wir es uns nicht einfach. Wir werden das Postulat zwar überweisen, jedoch nicht mit dem Auftrag, nichts zu tun. Wir stehen hinter der Leistungsüberprüfung. Wir wollen, dass der Kostendeckungsgrad auch für die Zürcher Schifffahrtsgesellschaft steigt, auch ich als Seebub stehe hinter dieser Forderung. Wir am Zürichsee können nicht, rechtsbürgerlich beherrscht, Kosteneffizienz und Sparsamkeit vom Staate fordern, jedoch dann einer sinnvollen Leistungsüberprüfung die Gefolgschaft verweigern. Und wir als CVP können nur schon aus ökologischen Gründen nicht tolerieren, dass Mobilität zu sehr subventioniert, zum Nulltarif erhältlich, angeboten und somit angeheizt wird. Deshalb fordern wir eine andere Art der Kostendeckungssteigerung, im Wissen, dass auch so viel Ärgernis entstehen kann, jedoch weniger, da systemkonform, womit ich auf «ungerecht» zurückkomme:

Ja, eine systemkonforme Massnahme wird wohl auch zu ungerechten Preisbildungen führen und als ungerecht empfunden. Liebe Frau Regierungsrätin, Ungerechtigkeit ist per se in einem Zonensystem nicht zu vermeiden. Nicht jede Station des ZVV liegt in einer eigenen Zone. Meist liegen mehrere Ortschaften, mehrere Stationen in ein und derselben Zone. Per se ist Ungerechtigkeit ein Teil eines Zonensystems. Frau Regierungsrätin, von uns, von der CVP, erhalten Sie den Auftrag, den Fünfliber durch eine andere Massnahme zu ersetzen. Ich nehme es vorweg, diese hat nicht gerecht zu sein, sie hat jedoch systemkonform zu sein. Und seien wir nicht päpstlicher als der Papst, wir erwarten nicht, dass Sie den Kostendeckungsgrad auf 67 Prozent anheben, nur schon ein wenig ist mehr, ist mehr als manch einer Ihrer Regierungskollegen beim Leistungsüberprüfungsprogramm geschafft hat, als manch einer auch in Ihrer eigenen Partei.

Tobias Mani (EVP, Wädenswil): Im Namen der EVP-Fraktion kann ich Ihnen sagen, dass uns die Stellungnahme des Regierungsrates zu diesem Thema einmal mehr enttäuscht hat. Statt eines Befreiungs-

schlags scheint er sich weiter in den Schiffsfünfliber zu verbeissen, was sehr schade ist.

Einleitend drei Bemerkungen, zuerst an die Adresse von Olivier Hofmann: Ich erinnere daran, Auslöser der Diskussion war nicht die Rentabilität der Schifffahrt, sondern Lü16. Dann an die Adresse von Olivier Hofmann und Barbara Schaffner, dass wir der Sache damit einen Bärendienst erweisen: Da werden Ursache und Wirkung verwechselt. Wir haben nie Boykottaufrufe gemacht oder dergleichen. Wir haben nur beobachtet und analysiert. Und zum Schluss noch an die Adresse von Thomas Forrer: Es wäre schade, wenn auf unsere PI (*KR-Nr. 262/2017*) gewartet würde. Diese ist dann verbindlich. Heute – das ist leider so – diskutieren wir unverbindlich an die Adresse des Regierungsrates.

Mit gesundem Menschenverstand kommt man unseres Erachtens zum Schluss: Die Rechnung kann so nicht aufgehen. Die Reaktion der Schiffsbenutzerinnen und Benutzer wurde schlicht unterschätzt. Um weiteren Schaden zu vermeiden, ist die Abschaffung ein Gebot der Stunde. Oder was würden Sie unternehmen, wenn Sie einen Elefanten in Ihrer Küche entdecken, der Geschirr zertrampelt? Würden Sie weitere zwei Jahre zuschauen und ihn weitertrampeln lassen?

Der Kollateralschaden ist da: Die Bundesbeiträge sind gestrichen worden. Die Verkaufsstellen mussten aufgestockt werden. Das Personal musste viel einstecken. Die Passagiere blieben aus, Gastropersonal musste entlassen werden. Das System «ein Ticket für alles» ist Vergangenheit und, wie richtig bemerkt wurde: Neue Steuern, Gebühren und Abgaben, das ist wohl uns allen ein Dorn im Auge.

Es ärgert auch, dass der Regierungsrat nur zurückhaltend über die Zahlen informiert. Ich hätte schon erwartet, dass bei unserer Anfrage zu den Halbjahreszahlen auch über die sehr schlechten Zahlen in den sehr schönen Sommermonaten informiert worden wäre, umso mehr, als sich der Regierungsrat bis im Oktober Zeit gelassen hat mit der Beantwortung dieser Anfrage. Und warum kommen denn die Zahlen 2017 erst im Verlaufe des ersten Quartals 2018? Diese werden doch tagesaktuell erhoben, und man könnte doch jetzt schon eine Aussage zur Saison 2017 machen. Jetzt sind nur noch die Pendler unterwegs.

Und dass eine Studie in Auftrag gegeben wurde, um abzuklären, ob zwischen den Entlassungen im Gastrobereich und dem Zuschlag ein Zusammenhang besteht, ist erstens unverständlich. Zweitens erhalten wir vorliegend nicht einmal die Resultate der Studien, die so kompliziert auch nicht sein können.

Es wird immer wieder vorgebracht, der Kostendeckungsgrad auf dem Zürichsee und der Limmat sei schlecht. Doch wer das vorbringt hat meiner Meinung nach nicht begriffen, dass es sich eben um ein System handelt. Bei der Einführung des Tarifsystems ZVV war es doch so, dass man von Kilchberg nach Wollishofen für diese zwei Kilometer Bahnfahrt vorher 60 Rappen bezahlte, und dann war es plötzlich dreimal mehr. Gleichzeitig wurde die Schifffahrt viel billiger. Es war eben die Einführung eines Systems, da macht die rein isolierte Betrachtung keinen Sinn. Und an dieser Stelle sei auch bemerkt: Der ZVV macht einen super Job und es besteht ein toller Kostendeckungsgrad insgesamt.

Und zum Argument, es handle sich um reinen Freizeitverkehr: Wie sieht das denn aus mit den Linien zum Glattzentrum? Auch Freizeitverkehr ist doch ein Leistungsauftrag des ZVV. Gerne erinnere ich daran, dass der Kanton auch für Freizeit und Kultur einen Auftrag hat. Denken Sie an das Opernhaus, 50 Millionen kostet uns dieses jedes Jahr. Und warum leisten wir uns das? Insbesondere, weil wir auch hier einen anderweitigen Nutzen davon erwarten, zum Beispiel in der Hotellerie und Gastronomie. Gleiches kann auch für die Schifffahrt gesagt werden. Wie viel uns diese anderweitig bringt, ist gleich wie beim Opernhaus nur sehr schwer zu sagen.

Ich möchte noch einige Fragen mit auf den Weg geben. Nehmen wir mal an, 30 Prozent weniger Passagiere: Wie viele Stellen werden dann abgebaut? Sicher braucht es weniger Personal, denn alles andere wäre betriebswirtschaftlich ja nicht nachvollziehbar. Und das hat mit Populismus nun schon gar nichts zu tun. Bei 30 Prozent weniger Passagieren: Welche Kurse werden gestrichen und von welchen Schiffen wird man sich zuerst trennen? Vergessen Sie deren emotionale Bedeutung nicht, das gilt nicht nur für die Dampfschiffe.

Der Regierungsrat möchte gemäss Antwort weitere zwei Jahre dem Elefanten in der Küche zuschauen. Aber sagen Sie uns: Wie hoch ist die Latte bei den Passagierfrequenzen für die Abschaffung des Zuschlags? Ich bitte darum, dass sich der Regierungsrat im Voraus festlegt, wir wollen ein faires Spiel. Und vergessen Sie nicht: Je länger wir warten, desto grösser ist der Schaden aus dem GA- und Halbtax-Topf.

Zum Schluss noch eine gute Nachricht: Der Schiffszuschlag ist teilweise vom ZVV und Zürich Tourismus bereits versenkt worden. «Bravo, Schiff Ahoi!», kann ich da nur sagen. So mussten die Touristen ja auch diesen Zuschlag zahlen, auch wenn sie die Zürich Card kauften. 24 Stunden kosten beispielsweise 24 Franken. Ab der neuen

Saison ist es nun so, dass der Zuschlag in dieser Zürich Card, in diesem ZVV-Ticket enthalten ist. Man hat also dazugelernt, offenbar ist dieser Zuschlag nicht zumutbar. Solche kreativen Lösungen sind gefragt und werden von der Bevölkerung auch mitgetragen.

Nun, der Schiffsfünfliber richtet einen immensen Flurschaden an. Der Ärger ist gross und es tut auch emotional weh, als «Seebueb» die Schiffe so leer herumfahren zu sehen. Der Fünfliber muss daher ganz und nicht nur teilweise versenkt werden. Dazu braucht es ein bisschen Führungsstärke. Ich bitte den Kantonrat, den Regierungsrat zu schnellem Handeln aufzufordern. Vielen Dank.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Es gibt Lü16-Massnahmen, die die Alternative Liste wütend machen, und eine dieser Lü16-Massnahmen war die Privatisierung der Lehrwerkstätten für das Schreinergewerbe, das hat uns ziemlich wütend gemacht. Aber auch die Lü16-Massnahme mit dem Schiffszuschlag macht uns ziemlich wütend und sie macht auch den ganzen Kanton Zürich wütend. Christian Lucek hat gesagt, es sei ein subventioniertes Freizeitangebot, wenn wir den Schiffsfünfliber abschaffen. Aber auch im zwinglianischen Kanton Zürich darf es ein Vergnügen geben, und die Alternative Liste ist eher auf der hedonistischen Seite als auf der zwinglianischen Seite.

Dieser Schiffszuschlag hat zu einem Arbeitsplatzabbau geführt und das zeigt schon, wie dumm diese Idee eigentlich ist. Diese Lü16-Massnahme ist wirklich eine der dümmsten Ideen aller Zeiten und aus diesem Grund werden wir das dringliche Postulat überweisen.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Zuallererst eine Frage: Wer von Ihnen ist heute Morgen mit dem Schiff nach Zürich an die Ratssitzung gekommen? Hand hoch! Niemand. Sämtliche Seegemeinden sind mit dem ÖV erschlossen. Die meisten, die allermeisten – ich glaube sogar alle – sind sogar mit der Bahn erschlossen. Das kann man im Kanton Zürich nicht von jeder Ortschaft sagen, dass sie einen Bahnanschluss hat. Rund um den See ist es aber so.

Kann ich zu einem Schweizer Möbelhersteller gehen und sagen, ich möchte ein Supermöbel, am besten ein Möbel mit hoher Qualität, ausschliesslich von Schweizer Arbeitskräften gebaut, und dann möchte ich einen super Leistungsservice, dass er es mir nach Hause bringt, zu Hause tipp topp aufstellt, sodass die Wohnung nachher natürlich ordentlich aussieht, schön Staub gesaugt natürlich – kann ich das verlangen und dann einen IKEA-Preis (*Schwedischer Billigmöbel-Konzern*) bezahlen? Sie wissen alle: Das geht nicht. Und gerade beim

Schiff verlangen Sie das. Wir haben 12 Millionen Defizit, 37 Prozent ist der Kostendeckungsgrad, und Sie verlangen eine Schifffahrt zu einem Dumpingpreis und wollen die Kosten nicht bezahlen, die sie verursacht. Sie stehen nicht zur Kostenwahrheit und Sie wollen nicht bezahlen, was es wert ist. Ich glaube, das ist für dieses Parlament nicht rühmlich. Sie machen hier Schlagzeilen zugunsten eines Wahlkampfs. Sie wissen genau, dass dieses Postulat, wenn es überwiesen wird, nichts bringen wird, denn der Bericht kommt erst in zwei Jahren. Es geschieht also zwei Jahre lang nichts, aber Sie wollen Ihren Wählerinnen und Wählern sagen: «Ich setze mich dafür ein, dass Sie in Ihrer Freizeit günstig über den Zürichsee fahren können.» Wenn Sie zur Kostenwahrheit stehen wollen, wenn Sie sich für Gerechtigkeit, für Arbeitsplätze einsetzen wollen, dann müssten Sie eine Gerechtigkeit schaffen, die der anderen Schifffahrt auch zugutekommt. Dann müssten wir diese nämlich privatisieren, die Zürichsee-Schifffahrt privatisieren, wie zum Beispiel beim Greifensee oder auf dem Rhein.

Die EDU wird wie bis anhin die Abschaffung des Fünflibers nicht unterstützen. Und ich kann Ihnen noch versichern – Lorenz Schmid zum Beispiel, du bist ja nicht in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) –, wir haben in der KEVU, bevor dieser Schiffsfünfliber eingeführt wurde, alle Szenarien durchgespielt. Wir haben alle Informationen dazu erhalten und es ist sehr, sehr schwierig, eine bessere Variante zu finden als diesen Fünfliber.

In diesem Sinne werden wir dem Postulat nicht zustimmen.

Rico Brazerol (BDP, Horgen): Auch ich gehöre zur Fraktion der Seebuben. Und fürs Protokoll: Die BDP hat schon im Oktober 2016 gefordert, dass der Schiffsfünfliber gleich wieder versenkt werden sollte. Jetzt, ein Jahr später, erklärt uns die Regierung auf ein dringliches Postulat hin langatmig, warum sie das nicht will, von wegen langfristig angesetzter Massnahmen mit entsprechendem Beurteilungsspielraum, und verlässliche Entscheidungsgrundlagen lägen noch keine vor. Tja, dann haben wir ja jetzt die gleiche Ausgangslage wie bei der Einführung des Schiffsfünflibers. Liebe Regierung, wenn man einen Fehler erst korrigiert, wenn man belegen kann, dass es ein Fehler war, macht das den Fehler nicht weniger schlimm, im Gegenteil: Fehlentscheidungen sollten so rasch als möglich korrigiert werden, und ich kann mir nicht vorstellen, dass die Regierung immer noch ernsthaft der Meinung ist, mit der Einführung des Fünflibers und den damit erhofften 3 Millionen jährlich keinen Fehler gemacht zu haben. Hier hat

ganz einfach das politische Frühwarnsystem nicht funktioniert, die Sensibilität und der Draht zum Volk haben ganz einfach gefehlt.

Ich habe mich geopfert und quasi als Vorbereitung auf diese Debatte noch einige Rundfahrten gemacht. Ich war erstaunt, dass wir uns an einem Oktobermittwoch einen Lunchplatz an der Sonne aussuchen konnten. Wir hätten also problemlos auch im Liegen essen können. Die Bezeichnung «Geisterschiff» von Kollege Jonas Erni trifft dieses Szenario eigentlich recht gut. Noch erstaunter war ich, dass der Schiffsfünfliber an der Kasse und an den spärlich besetzten Tischen immer noch Passagierthema Nummer eins war. Und ich konnte auch auf Nachfragen niemanden finden, der dem Ganzen etwas Positives hätte abgewinnen können, nicht bei den Gästen und beim Personal schon gar nicht. Die meisten Äusserungen dazu waren zudem nicht druckreif.

Für Roland Thalman, als Pächter seit vielen Jahren für die Gastronomie auf den Zürichsee-Schiffen verantwortlich, ist klar, dass der Schiffsfünfliber ein Jobkiller und schuld an diesem noch nie dagewesenen Einbruch ist. Seit Einführung seien die Zahlen drastisch zurückgegangen, um 25 Prozent von Januar bis Juni und sogar um 35 Prozent in den Monaten Juli und August. Schon noch speziell, wenn der Regierungsrat grosszügig über solche Frontmeldungen hinwegschaut, den Negativtrend lieber längerfristig beobachten will. Aber man kann ja den Pächter wechseln, Personal abbauen, das Gastroangebot verkleinern oder – noch besser – jedes Schiff mit einem schmucken Verpflegungsautomaten ausstatten. Aber wissen Sie was? Für die Analyse ist es unter dem Strich unwichtig, ob im Gastrobereich der Rückgang 25 oder 35 Prozent betrug. Und es ist auch unwichtig, ob die Passagierzahlen im Jahresschnitt 40, 30 oder «nur» 20 Prozent zurückgegangen sind. Fakt ist: Wer in diesem Sommer mit diesem Wetter nicht zulegen oder mindestens halten konnte, der braucht keine längerfristige Auswertung, um zu begreifen, was falsch gelaufen ist. Für diejenigen, die es bereits vergessen haben sollten, das Wetter 2017 nochmals im Zeitraffer: Es begann mit einem milden Winter, dann der April überdurchschnittlich gut, Mai überdurchschnittlich gut, Juni bombastisch gut, Juli, August über dem Durchschnitt, der September war dann eher etwas bescheiden, aber mit dem sonnigen Oktober haben wir das längst wieder wettgemacht. Also wenn jetzt nicht jemand sehr, sehr glaubhaft erklären kann, dass der Sommer 2017 für die Schifffahrt ganz einfach zu schön gewesen ist, dann ist auch klar, dass Handlungsbedarf besteht, zumal auf anderen Seen von Rückgang keine Rede sein kann. Zuwächse oder zumindest das Halten der sehr guten Vorjahresfrequenzen melden die Schiffsbetreiber von Vier-

waldstätter-, Thuner-, Briener-, Genfer-, Neuenburger-, Bieler- und Bodensee. Einige halten sogar ein Rekordjahr für möglich. Davon ist man auf dem Zürichsee unzählige Seemeilen weit entfernt.

Ich hoffe, dass wir mit der dringend nötigen Abschaffung des Fünflibers das Ruder nochmals herumreissen können, auch wenn es hier offensichtlich immer noch an der Einsicht fehlt. Anders kann ich die regierungsrätliche Antwort nicht interpretieren. Ich zitiere meinen Lieblingssatz: «Im Übrigen ist eine Schifffahrt auf dem Zürichsee im Vergleich mit anderen Schweizer Seen auch mit dem Zuschlag noch immer günstiger und attraktiv.» Dumm nur, dass die Passagiere das anders sehen und ausbleiben. Und in den Ohren der bereits entlassenen Mitarbeitenden dürfte so eine Aussage ziemlich zynisch klingen. Spätestens hier stellt sich mir aber die Frage, ob auf dem Zürichsee grundsätzlich die richtige Strategie gefahren wird, ob es nicht in anderen Bereichen Handlungsbedarf gäbe. Ich spreche hier von der Führung, vom Kursangebot, von denen Themenschiffen oder auch von der Gastronomie. Trotz Transportzuschlag immer noch sehr attraktiv und günstiger als auf anderen Seen und trotzdem bleiben die Passagiere aus? Um diese Frage zu beantworten, sollte sich der Regierungsrat mittel- und langfristig die dafür nötige Zeit nehmen. Die Ruhe dafür bekommt er, wenn er die kapitale Fehlkonstruktion «Schiffsfünfliber» so schnell als möglich wieder abschafft.

Also wir sollten den Kurs der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft hier und jetzt korrigieren und den Schiffsfünfliber wieder über Bord werfen. Danke.

Hans-Peter Brunner (FDP, Horgen): Geschätzte «Seebuebe» und «Seemeitli», wir sind in die Pflicht genommen worden über die Presse, mit direkten Anrufen, über Gespräche und so weiter, und ich muss Ihnen sagen: Da fühle ich mich sehr schlecht. Ich werde nicht gerne in die Pflicht genommen, es sei denn, ich sei überzeugt davon. Und da muss ich ganz klar sagen: Der Schiffszuschlag ist eine der vernünftigsten Lül6-Massnahmen, die wir hier hatten. Die Gründe dafür haben wir gehört. Es ist unangenehm zu sparen, das ist uns allen klar. Und wir alle bezahlen nicht gerne eine Gebühr zusätzlich, die vorher nicht war. Und trotzdem: Wir «Seebuebe», wir «Seemeitli», wir sind stolz genug, dass wir uns nicht auf Kosten des Restes vom Kanton weiter subventionieren lassen in einem Ausmass, das eben über das hinaus geht, was für den öffentlichen Verkehr zuträglich ist. Deshalb sagen auch sehr viele «Seebuebe» und «Seemeitli» klar Ja zu diesem Schiffsfünfliber. Lieber Jonas, wir lassen uns auch nicht käuflich be-

stechen durch diesen Fünfliber. Das ist zwar eine schöne Geste, aber ich meine, es wäre sehr viel wichtiger, wenn die Linke, die sich da jetzt so rühmlich einsetzt fürs Portemonnaie der Stimmbürger, in ihren Ortschaften dafür einsetzen würde, dass Bedingungen geschaffen werden, die einen tieferen Steuersatz möglich machen würden (*Heiterkeit*). Das wäre gespart und das wäre effektiv auch ein Beitrag für alle, die davon leben können.

Als Seebub war es mir noch wichtig, das Thema abzuklären, ob Familien mit Kindern jetzt mehr bezahlen oder nicht. Familienausflüge auf dem See werden nicht teurer für die Kinder, für die Erwachsenen ja, für die Kinder nicht. Die Juniorenkarte ist ebenfalls gültig und es erfolgt dort kein Zuschlag mit dem Fünfliber. Das war mir noch wichtig. Ebenfalls Leute mit Behinderungen, die im öffentlichen Verkehr nichts bezahlen, die bezahlen nicht mehr, die bezahlen den Fünfliber nicht. Der Fünfliber ist verkraftbar. Er wird auch nach einer kurzen Zeit akzeptiert werden, wenn man ihn nicht permanent schlecht machen würde. Ich bitte alle «Seebuebe» und «Seemeitli», sich für eine positive Schifffahrt auf dem Zürichsee, die nach wie vor hoch attraktiv und auch nicht überteuert ist, einzusetzen. Dankeschön.

Tumasch Mischol (SVP, Hombrechtikon): Sie haben Glück, meine Stimme versagt, ich halte mich kurz (*der Votant ist heiser*). Das heutige Thema ist ja eigentlich die Rolle der Zürichsee Schifffahrtgesellschaft innerhalb des Zürcher Verkehrsverbundes. Das zugrunde liegende Problem ist ja, dass die ZSG mit einem Kostendeckungsgrad von 37 Prozent innerhalb des ZVV ein finanztechnischer Klotz am Bein ist. Bedauernswert oder vielleicht auch Kalkül ist deshalb die Tatsache, dass die Postulanten ausschliesslich die Abschaffung des Schiffszuschlags fordern, nicht aber eine Erhöhung des Kostendeckungsgrads mittels einer anderen Massnahme. Einverstanden, der Schiffszuschlag ist keine wirklich gelungene Massnahme. In der Bevölkerung löste sie grosses Kopfschütteln und Unverständnis aus. Aber die ganzen Diskussionen auch heute Morgen haben doch einen ausgesprochen hohen spekulativen Charakter. Eine auf Tatsachen fundierte Beurteilung ist noch ausstehend, und insofern stütze ich auch die Forderung nach mehr Transparenz in diesem Thema.

Ich möchte noch auf einen anderen, aus meiner Sicht doch wichtigen Punkt hinweisen: Am 30. Oktober 2017, also vor gerade mal drei Wochen, hat der Kantonsrat der Vorlage 5292d betreffend Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (*PVG*) zugestimmt. Die Gemeinden beteiligen sich demnach mit 34 Prozent an der Einlage des Kantons in

den Bahninfrastrukturfonds. Die Belastung der Gemeinden sollte kostenneutral erfolgen. Es wurde zur Kenntnis genommen, dass die Refinanzierung zum einen aus der Begrenzung des Pendlerabzugs und zum andern aus Sparmassnahmen beim ZVV erfolgen soll. Die erste von drei Massnahmen, das wissen Sie alle auch, ist die Einführung des Seezuschlags von 5 Franken. Der Kantonsrat hat also den Seezuschlag indirekt ja auch bestätigt und diese Einnahmen den Gemeinden zugesichert. Also weshalb haben sich die Postulanten in jener Debatte nicht eingebracht? Die kostenneutrale Belastung der BIF-Einlage ist ein Versprechen den Gemeinden und dem Steuerzahler gegenüber.

Ich bin wahrlich kein Freund des Schiffszuschlags. Richtig wäre aber ein Vorstoss, der eine Alternative zum Schiffsfünfliber fordert, damit die ZSG ihren Kostendeckungsgrad erhöht.

Zusammenfassend: Das Postulat löst das grundsätzliche Problem nicht und ist im Zusammenhang mit dem PVG ein Etikettenschwindel – den Gemeinden und dem Steuerzahler gegenüber.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Es wurde heute ja mehrmals gesagt, die Postulanten hätten keinen Alternativvorschlag geliefert. Ich möchte Sie einfach an die Sitzung vor etwa einem Jahr erinnern. Dazumal, bevor der Seezuschlag eingeführt wurde, haben wir gesagt «Nein, wir finden es falsch, dass man diesen Schiffsfünfliber einführt», aber wir waren so grosszügig, eine Alternativvariante mit der Seezone vorzuschlagen. Damals hiess es aber primär, diese Alternativvariante sei es dann also auch wieder nicht. Also wenn Sie diese Alternativvariante so toll gefunden hätten, dann wäre vor einem Jahr der Zeitpunkt gewesen, zuzustimmen. Und wenn Sie es damals nicht gemacht haben, dann machen Sie jetzt wenigstens den konsequenten Teil und sagen, dass der Schiffsfünfliber nun wirklich nicht das Gelbe vom Ei ist. Die Alternativen können von jemand anderem gesucht werden. Die Alternative, die hier drin vorgeschlagen wurde, wollten Sie ja ursprünglich nicht.

Wir haben heute mehrmals gehört, es sei ein gangbarer Kompromiss und wir, die Gegner, sollten uns doch endlich mal für diesen Schiffsfünfliber einsetzen. Also erstens einmal finde ich: Nur weil jemand anderes unbedingt an etwas festhalten will, das ich jetzt nicht so toll finde, muss ich mich nicht unbedingt für das stark machen, das der andere will. Dann hiess es auch noch, wir sollten abwarten, und uns wurde vorgeworfen, wir hätten quasi zum Boykott aufgerufen. Man muss aber sagen, die SP-Fraktion hat das pure Gegenteil von diesem «Ja» gemacht, wir sind nämlich bei unserem Fraktionsausflug mit dem

Schiff über den Zürichsee gefahren. Alle haben brav ihren Schiffsfünfliber bezahlt. Wir sind sogar in die Gastronomie gegangen, die war übrigens nicht schlecht. Leider hatte es einfach neben uns nicht viele Passagiere, die das auch feststellen konnten. Und es wurde jetzt auch noch ganz oft gesagt, dass der Zürichsee dann ja immer noch so billig sei. Aber das stimmt eben nicht. Für einen GA- oder Tageskarten-Kunden ist er um einen Faktor unendlich teurer als der Vierwaldstättersee, das ist einfach so. Es kommt schon immer sehr drauf an, wen man mit wem vergleicht.

Und etwas, was mir schon noch wichtig ist, ist halt: Wofür steht der ZVV? Womit hat er sich seinen unwahrscheinlich guten Ruf – zu Recht – verdient? Das ist halt dieser Slogan «Ein Ticket für alles». Wenn dieses eine Ticket für alles angesprochen wird, wird zum Teil genervt geantwortet, man mache ja schon lange keine Werbung mehr damit. Aber da sieht man die Genialität dieses Prinzips: Man kann es jahrelang nicht mehr erwähnen in der Werbung, aber jeder kommt immer noch mit «Ein Ticket für alles». Für diese Errungenschaft steht der ZVV, deshalb sind die Leute auch so sauer, wenn man dieses Prinzip bricht. Denn hier hat man wirklich eine Errungenschaft durchgesetzt, die man jetzt einfach opfert wegen einer absurden Sparmassnahme. Und das ist sie nun mal. Nominell soll man 1,5 Millionen Franken sparen, effektiv wird es viel weniger sein. Okay, der ZVV wurde gezwungen, irgendwo etwas vorzuschlagen, aber gedankt wurde es ihm ja nicht. Als ziemlich einzigem wurden ihm erhebliche zusätzliche Sparmassnahmen aufoktroiert mit der Reduktion der Einlagen in den Verkehrsfonds. Was war also die Dankbarkeit dafür? Sie machen zuerst eine absurde Massnahme – okay, Sie finden sie weniger absurd als wir – und bestrafen dann noch zusätzlich. Also bitte, setzen Sie sich für den ZVV ein und nehmen ihm nicht noch das Geld für die Infrastruktur weg.

Ich muss dann auch noch sagen: Bei anderen Sparmassnahmen war man schon etwas grosszügiger. Um die Aktionäre der Hirslanden-Kliniken zu schützen, hatte man Millionen über Millionen über Millionen. Aber diese 1,5 Millionen, die gar keine 1,5 Millionen sind, müssen dann schon sein? Also absolut nachvollziehbar.

Wieso das Postulat jetzt und wieder? Wieso hat es mein Kollege eingereicht? Man sieht, einige haben es sich nun anders überlegt als vor einem Jahr. Wenn das genügend wäre, wäre es nämlich eine gute Gelegenheit, ein politisches Zeichen zu setzen. Das machen wir nämlich letztendlich mit Postulaten, diese sind nie wahnsinnig rechtsverbindlich. Mit diesem Argument dürfte kein Mensch in diesem Rat überhaupt noch irgendein Postulat einreichen. Aber es ist ein politisches

Zeichen, Sie hätten die Gelegenheit zu sagen: Der Kantonsrat ist der Meinung, der Schiffsflübler sollte weg. Natürlich ist es nicht rechtsverbindlich, aber es ist ein klares Signal. Es ist ein Signal: «Okay, wir haben eure Bemühungen zur Kenntnis genommen, es ist jetzt halt schiefgegangen, wir haben es auch kapiert, wir wurden auch schlauer, und der ZVV darf gerne auch schlauer werden – und mit ihm der Verkehrsrat.» Das ist die Wirkung dieses Postulates, und bitte nehmen Sie die Gelegenheit wahr, diese Wirkung wirken zu lassen.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): «Ich bin auch ein Schiff», das stand nach der Jahrtausendwende plötzlich auf Bussen und Trams der öffentlichen Zürcher Verkehrsbetriebe, ohne dass dies zu einer Identitätskrise bei Fortbewegungsmitteln ohne Wasserkontakt geführt hätte. Und die mehrjährige Werbekampagne hat wesentlich zu einem positiven Image des ZVV beigetragen. Und genau dieses Image wird jetzt fahrlässig aufs Spiel gesetzt. Ich bin mit Oliver Hofmann in einem Punkt mindestens halbwegs einig: Polemik schadet. Die Ursache aber ist nicht der Schiffsflübler, sondern die fatale Lü16-Massnahme. Und auch der ominöse Schiffsflübler leistet hier wirklich keinen guten Beitrag, auch wenn dessen Einführung vielleicht gut gemeint war. Aber in einem komplexen System, wie es die Ökonomie nun einmal eines ist, kann eine ehrenwerte Massnahme auch das Gegenteil vom Erwünschten bewirken. Deshalb sind Irrtümer menschlich und entschuldbar. Weniger entschuldbar ist es, wenn negative Folgen eines Beschlusses schöneredet statt ernst genommen werden, im Schiffsflübler-Fall zum Beispiel mit Hinweisen auf den Beobachtungszeitraum, unverlässliche Entscheidungsgrundlagen oder den Kostendeckungsgrad. Gerade dieser vielzitierte Kostendeckungsgrad müsste für verantwortungsvolle und nachhaltige Politik langsam zu einem Begriff der Kategorie «non grata» werden. Denn es kann doch im öffentlichen Verkehr nicht alleine erwünscht sein, dass wir nur noch jene Linien betreiben, die lukrativ oder wenigstens rentabel sind. Der ÖV – und im Speziellen der ZVV – ist ein Gesamtkunstwerk und die Schifffahrt gehört zu diesem Gesamtkunstwerk. Sie ist nicht ein individuell hergestelltes Einzelmöbel, wie das Michael Welz gesagt hat, das noch nach Hause geliefert wird – es wird noch ein Kaffee getrunken mit der Kundin und es wird noch Staub gesaugt. Nein, die Schifffahrt gehört zu einem Gesamtkunstwerk und vernetzt den ganzen Kanton auch noch in den entlegensten Winkeln. Wenn wir die Liste der Linien anschauen, die nicht kostendeckend sind, dann sind es ein Drittel der Linien, die keine 50 Prozent erreichen.

Wenn Eltern eine Entscheidung nicht zurücknehmen, die das Gegenteil vom Erwünschten bewirkt, kann dies ein Zeichen von Sturheit sein, bei Politikern ist es oft mangelnde Weitsicht. Für ein schnelles Handeln des Regierungsrates stehen die Gratulanten schon bereit. Zu ihnen gehören zum Beispiel die Standortattraktivität, Zulieferfirmen, Arbeitsplätze, Touristen und ÖV-Liebhaber. Und ganz zuvorderst erblicke ich den gesunden Menschenverstand. Dieses Postulat ist zu überweisen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Ich möchte auch nochmals erinnern: Wir waren von Anfang gegen diesen Zuschlag, denn wir stehen eindeutig zum Service public und auch zum Service public, der ein subventioniertes Freizeitangebot ist. Ja, wir stehen zu Brot und Spielen, wie es vorher aus einer hinteren Reihe in diesem Rat einmal kurz eingeworfen wurde. Ich möchte noch ein paar Voten klarstellen:

Tumasch Mischol, du nennst die Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft einen Klotz. Für mich ist es höchstens ein Klötzchen und dieses Klötzchen können wir gut tragen. Und ob diese Sparmassnahme des ZVV wirklich 1,5 Millionen pro Jahr für den Kanton bringt, will ich sehr bezweifeln. Denn ich bin sicher: Wir haben genug Zahlen auf dem Tisch. Und der Blick auf den Zürichsee ist einfach offensichtlich: Dieser Versuch des Seezuschlags war ein falscher Versuch, wir müssen ihn rückgängig machen.

Und zu Michael Welz, zur Kostenwahrheit: Genau die Kostenwahrheit im öffentlichen Verkehr ist eben exzellent. Im öffentlichen Verkehr wissen wir sehr genau, was wie viel kostet und wer wie viel bezahlt. Damit sage ich nicht, dass wir einen 100-prozentigen Kostendeckungsgrad haben, aber wir wissen, wer was zahlt. Im Autoverkehr wissen wir das nicht, weil die Lärmbelastungen, die Unfallbelastungen, die Schadstoffbelastungen einfach nicht korrekt eingerechnet werden. Dort fehlt uns die Kostenwahrheit, aber im öffentlichen Verkehr haben wir sie. Wir sind froh darum und wir unterstützen auch gewisse Linien, die einen sehr schlechten Kostendeckungsgrad haben. Aktuell sind wir einfach in der richtigen Jahreszeit, um dieses Thema hier wirklich zu bewirtschaften. Das liegt nicht nur an uns, das liegt einfach auch am System des Rates. Denn aktuell ist die Budgetdebatte am Horizont, und ja, ich habe den Budgetantrag zum Seezuschlag auch gestellt. Und natürlich ist der Antrag auch im KEF gestellt. Dann kommen demnächst Anfang Jahr der Rahmenkredit des ZVV und die Strategie des ZVV hier in den Rat, und Sie können sich vorstellen, auch dort habe ich die entsprechenden Anträge gestellt. Dann kommt

noch die parlamentarische Initiative, die auch die sofortige Abschaffung des Seezuschlags fordert. Wir haben also noch mehrfach über dieses Thema zu sprechen. Und wenn wir jedes Mal über eine Stunde sprechen, dann hat der Kantonsrat doch wirklich ein wichtiges Thema gefunden. Herzlichen Dank.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Wir haben heute viel Absurdes zu einem absurden Thema gehört, und ich muss Ihnen sagen: Ich selber bin kein Schiff und ich bin auch kein «Seemeitli». Für meinen Weg ins Rathaus bräuchte ich eine Seilbahn. Die würde ich aber nehmen, auch für fünf Franken, das sage ich Ihnen. Aber so wichtig finde ich diese Frage nicht. Ich war immer gegen diesen Schiffsfünfliber. Es ist systemfremd, mühsam für das Personal und mühsam für die Nutzer und unverständlich für die Touristen. Man muss manchmal eine halbe Stunde warten, bis man den Schiffsfünfliber lösen kann. Trotzdem erwarte ich jetzt, dass die Zahlen auf den Tisch kommen. Ich erwarte eine sorgfältige Analyse der Regierung und ich erwarte eine Kommission, die diesen Diskurs aufnimmt, die sich dieser Zahlen annimmt und diese seriös diskutiert. Und dann können wir entscheiden und der Regierung einen Auftrag geben.

Dieses Postulat braucht es nicht. Danke.

Hanspeter Göldi (SP, Meilen): Ja, ich bin ein Interessenvertreter. Ich vertrete die Interessen einer Seegemeinde und ich vertrete die Interessen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, im Normalfall des Gastgewerbes, in diesem speziellen Fall auch der Angestellten der Zürcher Schifffahrtsgesellschaft.

Lieber Oliver Hofmann, du hast die Grundwerte angesprochen. Die Bevölkerung der Seegemeinden bezahlen als finanzstarke Gemeinden am meisten in den Finanzhaushalt. Gerne möchten wir Seebewohner auch allen etwas geben. Das haben die Absprachen mit meinen Wählerinnen und Wählern, aber auch mit vielen Leuten, die mich nicht gewählt haben, gezeigt. Sie haben gesagt: «Du, Hanspeter, wir möchten das auch (*die Abschaffung des Seezuschlags*). Wir sind nicht bereit, diese fünf Franken von den Leuten zu fordern, man muss das anders lösen können.»

Jetzt noch etwas: Der Deckungsbeitrag wird durch den Schiffsfünfliber kaum viel höher werden, eher noch tiefer. Denn es wird unattraktiv, auf den See zu gehen. Wenn die Gastronomie kein attraktives Angebot mehr bieten kann, dann ist es auch für den GA-Besitzer nicht

mehr attraktiv, auf den See zu gehen und gemütlich das Mittagessen oder den Zvieri dort einzunehmen.

Ich bitte euch, macht es mir gleich und esst heute den Schiffsfünfliber auf. Überweist dieses Postulat und zeigt der Regierung, in welche Richtung es gehen soll. Vielen Dank.

René Isler (SVP, Winterthur): Als Winterthurer komme ich ja aus einer völlig unverdächtigen Ecke, wir haben keinen See vor der Haustür. Es ist Wahlkampf und es stehen ja die Gemeinderatswahlen für das nächste Jahr bevor. So erstaunt es ja nicht, dass dieses zahnlose Postulat eingereicht worden ist. Tatsache ist und bleibt jedoch, dass der Deckungsgrad der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft mit 37 Prozent äusserst miserabel ist. Macht man sachlich und nüchtern einen Quervergleich mit anderen Schifffahrtsgesellschaften, so erstaunt es schon, dass genau diese Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft dermassen schlecht rentieren soll. Und eine Frage ins Plenum: Besteht denn Gewähr mit dem Abschaffen des Schiffsfünflibers, dass die Fahrgastzahlen und somit die Betriebskosten dermassen viel besser werden, als sie vor dem Schiffszuschlag waren? Gehen Sie mal in die History und schauen mal, wie hoch der Deckungsgrad war, als es den Schiffsfünfliber nicht gab. Auch damals war er relativ schlecht, heute ist er einfach noch schlechter.

Wenn ich Unternehmer wäre, würde ich mir überlegen, ob die Möglichkeit besteht, die Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft ganz aus dem ZVV auszulösen. Warum muss denn dringend die Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft im ZVV sein? In meiner Heimat Untersee/Rhein ist das auch nicht und ich kann Ihnen sagen, diese Schifffahrtsgesellschaft rentiert hervorragend, ob schlechtes Wetter, Kollege Rico Brazzerol, oder nicht. Die Schifffahrtsgesellschaft Untersee/Rhein ist ein Paradebeispiel, wie es ohne Subventionen geht, ohne auf den Sack der Steuerzahler zu fallen. Es rentiert, wenn man es richtig macht, auch die Gastronomie.

Und zum Schluss: Die Titelseite der morgigen Zürichsee-Zeitung ist Ihnen, liebe Postulantinnen und Postulanten, auf sicher. Aber auch wenn Sie es Ihren Wählerinnen und Wählern suggerieren, den Schiffsfünfliber werden Sie heute nicht abschaffen, Sie wissen es. Die politische Realität hat in diesem Fall mit dringlich und sofort überhaupt nichts gemeinsam. Der Fünfliber wird auch im kommenden Jahr verrechnet werden.

Antrag auf Abstimmung unter Namensaufruf

Markus Späth (SP, Feuerthalen): Der Schiffsfünfliber bewegt uns hier im Rat, wird in den Medien Beachtung erhalten und in der Öffentlichkeit. Ich verlange deshalb namentliche Abstimmung.

Ratspräsidentin Karin Egli: Es wurde Antrag auf Namensabstimmung gestellt. Wir stimmen über diesen Antrag ab. Es braucht mindestens 20 Stimmen.

Abstimmung

Für den Antrag, eine Namensabstimmung durchzuführen, stimmen 130 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 20 Stimmen erreicht. Es wird eine Namensabstimmung durchgeführt.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Auf meinem schönen Greifensee bezahlt man immer schon für die touristische Rundfahrt, und niemand regt sich darüber auf, wir schon gar nicht. Jetzt soll man das auf dem Zürichsee auch tun und führt einen Zuschlag ein, damit eine Gratisleistung jetzt etwas kostet, und zwar für alle, nicht für wenige. Auch die GA-Besitzer müssen nun mal etwas bezahlen, wie sie das für eine touristische Seilbahn auch tun müssen. Es bezahlen eben alle und nicht nur wenige.

Es ist klar, dass die Leute auf einen Zuschlag reagieren. Ich mache Ihnen ein Beispiel, das vor zwei Jahren die Leute bewegt hat: Die Migros hat für das Raschelsäckli neu 5 Rappen verlangt, 5 Rappen! Wissen Sie, was geschehen ist? Es wurden 80 Prozent weniger Raschelsäckli nachgefragt (*Zwischenrufe von der linken Ratsseite: «Eben!»*). Genau. Wie hoch soll also der Schiffsfünfliber sein? Wenn wir einen Schiffsfünfräppler verlangt hätten, hätte die SP den genau gleichen Vorstoss gemacht, hätte es als asozial und einen Skandal und systemfremd und so weiter angeschaut. Behalten wir doch diesen Schiffsfünfliber bei. Das wird sich einpendeln. Es bezahlen alle, nicht nur wenige. Und Leistung soll sich lohnen.

Philipp Kutter (CVP, Wädenswil): Ja, ich wohne auch am See, aber ich werde jetzt nicht näher darauf eingehen, im Gegenteil: Ich habe den Schiffsfünfliber lange Zeit zähneknirschend akzeptiert und ihn auch verteidigt. Denn ja, auch ich finde, dass der Deckungsgrad der

Zürichsee-Schiffahrt zu tief ist. Es handelt sich immerhin um eines der schönsten, touristisch wertvollsten Gebiete. Dass man da nicht wirtschaftlicher arbeiten kann, das erstaunt mich doch sehr. Und ich bin auch Teil der Parteienlandschaft, die vom Regierungsrat gefordert hat, er möge bitteschön Vorschläge machen, wie die finanzielle Situation verbessert werden kann. Doch ich muss Ihnen sagen: Im Laufe der letzten Monate, insbesondere durch den Sommer, habe ich auch die Nachteile des Schiffsünflibers immer stärker erkennen müssen. Es gibt praktische Probleme auf dem Schiff, vor dem Schiff. Es gibt auch ein Problem der Gerechtigkeit, dass kurze Strecken genau gleich belastet werden wie lange, und das trifft nicht nur den Zürichsee, sondern auch die Limmatschiffahrt in der Stadt Zürich. Darum stehe ich heute zusammen mit meiner Fraktion dafür ein, dass der Regierungsrat bitte nach einer besseren Lösung suchen soll. Wir fordern eine Alternative, wie das auch schon Lorenz Schmid gesagt hat, mit welcher der Kostendeckungsgrad ebenfalls verbessert werden kann. Und ich finde: Ja, warum nicht nochmals über die Bücher gehen, nochmals andere Varianten prüfen, bis hin zu einem Ausstieg aus dem ZVV? Es gibt auf dem Zürichsee einen Verkehrsträger, der sehr erfolgreich operiert, privat, unabhängig vom ZVV: Es ist dies die Zürichsee-Fähre. Die Preise sind absolut akzeptiert.

Jetzt zeichnet sich heute ja ab, dass das Postulat vermutlich nicht überwiesen wird, wenn ich da die Zahlen richtig zusammenrechne. Ich möchte die Volkswirtschaftsdirektion trotzdem ermuntern und bitten, die Analysen weiterhin neutral und unbefangen vorzunehmen. Und sollte sich zeigen, dass der Schiffsünfliber wirklich nicht den gewünschten positiven Effekt hat, den Sie sich wünschen, dann sollte man da auch noch ein bisschen das Steuer umdrehen können. Von daher hoffe ich, dass man sich jetzt nicht allzu sehr eingegraben hat in den Positionen, damit wir in Zukunft auch weiterhin etwas flexibel bleiben und auf die Entwicklungen reagieren können. Denn schlussendlich brauchen wir und wollen wir eine attraktive Schiffahrt auf dem Zürichsee, die für die Touristen und auch für die Menschen, die dort wohnen, ein guter Verkehrsträger ist.

Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen. Besten Dank.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren): Ich finde es interessant, dank dem Schiffsünfliber setzt sich neuerdings die SP mit Hanspeter Göldi im Thema Finanzausgleich für die Goldküste ein. Ich finde das toll, das ergibt total neue Perspektiven. Danke (*Heiterkeit*).

Erich Vontobel (EDU, Bubikon): Das Thema ist so einfach, dass auch ich noch etwas sagen kann (*Heiterkeit*). Nein, jetzt im Ernst: Motorisierten Freizeitverkehr mit Steuergeldern in diesem Umfang zu subventionieren und zu fördern, macht keinen Sinn und ist auch abgesehen davon ein ökologischer Unsinn. Interessanterweise habe ich aber dazu heute Morgen kaum etwas gehört. Alte Dieselmotoren, Dreckschleudern – kein Thema. Ein solches inkonsequentes und populistisches Postulat gehört nicht überwiesen.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Geschätzte Damen und Herrn, Herr Kagerbauer (*Franz Kagerbauer*) auf der Tribüne, Chef des ZVV, ich gebe Ihnen zuerst meine Eigeninteressen bekannt: Ich habe in den letzten sechs Jahren mit meinem jetzt achtjährigen Sohn jeden Sonntag das Schiff am Bürkliplatz genommen, gefrühstückt und bin entweder in Küsnacht oder in Meilen ausgestiegen. Bei schlechtem Wetter waren wir alleine da mit einer etwa achtköpfigen Crew. Wunder schön! Ab nächstem Frühjahr soll es das nicht mehr geben, leider, und trotzdem ist das realistisch. Das Sensorium hat ganz klar gefehlt, als dieser Schiffsfünfliber eingeführt wurde. Ich muss sagen, mein Kollege, der bei einer Bank arbeitet und der jeweils am Abend mit dem Schiff nach Hause gefahren ist mit seinem ZVV-Billet, natürlich gratis, und der jetzt nicht mehr geht und sagt «Ich zahle den Fünfliber nicht», der hat auch nie was getrunken auf dem Schiff, der schadet nicht. Was wir aber haben, sind ganz viele ältere Leute, die öfters aufs Schiff gegangen sind mit ihrem ZVV-Abonnement, die etwas gegessen haben, ob sie jetzt nach Rapperswil hinaufgefahren sind, sich dort die Berge auf dem Bänklein etwas näher angeschaut haben oder an irgendeine Veranstaltung oder zum Abendessen auf die andere Seite gefahren sind. Ist das die Aufgabe eines ZVV, Frau Joss? Ich denke nicht, kein Ticket für alle. Ein ZVV-Ticket ist nicht einfach ein Ticket für alles, es ist für alle, aber nicht für alles. Und auch die Bahn auf den Üetliberg: Wer nimmt diese zum Arbeiten? Und wie ist dort der Deckungsgrad? Schloss Waltalingen: Wie ist dort der Deckungsgrad? Ist es Aufgabe des Staates, eine Beiz zu führen? Ich glaube nicht.

37 Prozent Deckungsgrad ist ungenügend, 100 Prozent werden wir nie hinkriegen. Was mich jetzt interessieren würde, ist, was uns Frau Regierungsrätin jetzt sagt, wie sie das angeht. Ich gehe davon aus, dass auch sie mit ihren Kollegen festgesellt hat, dass dieser Schiffsfünfliber auf grosse Ablehnung und unter anderem auch auf grosse Ablehnung wegen solcher Voten, wie Sie sie soeben geführt haben, Herr Erni und Frau Joss, stossen. Sie verschlechtern, Sie verschlimmern das Problem

noch. Deshalb werde ich Ihr Postulat sicher nicht unterstützen. Aber interessant wäre jetzt von Frau Regierungsrätin zu hören, wie sie das angehen will und vor allem, wie sie diesen 37-Prozent-Deckungsgrad angehen will, der ganz einfach ungenügend ist. Will sie weiter die ZVV-Tickets zulassen, um auf dem Schiff herumzufahren, oder wie sieht sie das Problem als Ganzes?

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Wir haben jetzt sehr viel gehört, sehr viel Originelles, Spekulatives, Emotionales. Ich würde Ihnen gerne auch ein paar Fakten dazu liefern, darum das Wichtigste gleich am Anfang: Die Einnahmen auf dem See decken die Kosten der Schifffahrt nicht, sie decken sie bei weitem nicht. Der Zürichsee mag blau schimmern, aber die Zahlen sind tiefrot. Jedes Jahr resultiert ein Defizit von 12 Millionen Franken. Das heisst, wir haben bei einem Aufwand von 20 Millionen Franken gerade mal 8 Millionen Franken Ertrag. Da können Sie sicher sein, dass kein Unternehmen in dieser Art und Weise so vorwärtskommen würde. Es war deshalb für mich in meiner Funktion als Präsidentin des Verkehrsrates ganz klar, dass man hier hinschauen muss, auch wenn vielleicht nicht alle Freude daran haben, aber es ist schlicht eine Notwendigkeit und eine Verantwortung. Denn – es wurde hier auch gesagt – die Kostendeckung der ZSG beträgt keine 40 Prozent. Das heisst, für jeden Franken, den ein Fahrgast auf der Zürichsee-Schifffahrt ausgibt, zahlt die Allgemeinheit – da müssen Sie gut zuhören – noch einmal 2 Franken obendrauf. Lassen Sie das einmal kurz in Ihr Bewusstsein einsinken. Wir bewegen uns hier in einem hochsubventionierten Bereich, und die Fahrgäste, egal ob mit oder ohne Generalabonnement, bezahlen nur gut einen Drittel der effektiven Kosten auf dem Zürichsee. Wir diskutieren hier darüber, ob diese Personen einen kleinen zusätzlichen Teil der Kosten ihrer Schifffahrt selber tragen sollen. Wir reden wohlgerne nicht von den ganzen Kosten, wir reden von 5 Franken. Das sind die Fakten und das ist die Ausgangslage. Deshalb will der Regierungsrat mit einer ganz gezielten Massnahme die finanzielle Situation auf dem Zürichsee verbessern.

Jetzt ist noch nicht einmal ein ganzes Jahr vorbei und schon fordert man den vorzeitigen Abbruch der Übung. Die Regierung hat mehrfach betont, dass es nicht opportun ist – und es ist auch nicht möglich –, die Wirksamkeit der Massnahme bereits nach einigen Monaten zu beurteilen. Hierfür brauchen wir eine längere Zeitspanne, wir reden von drei vollen Jahren. Die Schifffahrt ist auch ein hochgradig volatiles Geschäft und wird durch viele Faktoren beeinflusst. Wir wissen bisher nur, dass die Frequenzen zurückgegangen sind. Ja, das wissen wir und

das haben wir auch so erwartet. Wir haben auch schon mehrfach gesagt: Weniger Leute auf dem Schiff bedeuten nicht unbedingt, dass der Schiffszuschlag auch weniger Geld in die Kasse fliessen lässt. Aber genau für diese entscheidende Grösse – und darum geht es am Schluss, wie viel in der Kasse ist –, für diese entscheidende Grösse, nämlich die Einnahmen, liegen keine abschliessenden Zahlen für das erste Jahr vor. Und was für die Einnahmen gilt, das gilt selbstredend auch für die Gastronomie oder die GA-Einnahmen. Dass man jetzt ohne Kenntnis der finanziellen Zahlen eine Abschaffung verlangt, das halte ich für unseriös, erlauben Sie mir das zu sagen. Man pfeift ein Fussballspiel auch nicht nach 80 Minuten ab.

Der Schiffszuschlag ist eine Massnahme, die langfristig und nachhaltig wirken soll. Tarifmassnahmen im öffentlichen Verkehr sind immer langfristig angelegt, und ich denke, hier hat der ZVV in den letzten 25 Jahren einen guten Job gemacht. Das gilt umso mehr für Freizeitdestinationen, wie der See einer ist. Wir haben jährlich schwankende Passagierzahlen, wir haben monatlich schwankende Passagierzahlen, wir haben ein wechselhaftes Wetter, und das zwingt zu einem langfristigen Beurteilungsspielraum. Auf der anderen Seite soll die Massnahme ja auch nachhaltig sein. Wenn die Fahrgäste zusätzlich einen Schiffsfünfliber zahlen, verringert sich das Defizit der ZSG und des ZVV, und das wiederum entlastet die Steuerzahler, und zwar ganz direkt.

Es wurde hier im Rat ja auch über die Wetterverhältnisse berichtet, und Sie haben gar nicht so unrecht mit Ihren Vermutungen, Herr Kantonsrat Brazerol oder auch Herr Kantonsrat Hofmann: Die Abschlüsse waren in etwa so, wie Sie das Wetter gefühlt haben. Die erste Hälfte haben wir ja über eine Anfrage erklärt. Die erste Jahreshälfte war nicht so schlecht, wie es hier getönt hat. Es war tatsächlich so, wir hatten einen schönen Sommer, wir hatten einen schlechten September, das wurde mir auch zugetragen. Aber wir haben offenbar wieder einen guten Oktober. Und nun lassen Sie uns doch einfach dieses Jahr abschliessen. Sie können sicher sein und haben hier mein Wort: Ich werde Ihnen anfangs des nächsten Jahres, im Januar, die Zahlen offenlegen. Sie werden die Monate sehen. Und lassen Sie es zu, dass es eben eine Gesamtbetrachtung ist. Es geht um Einnahmen, es geht um Personenfrequenzen, es geht um die Gastronomie – die schauen wir ganz genau an – und das alles gibt dann letztlich einen Betrag in der Kasse.

Und übrigens darf man in einer Diskussion über die Abschaffung des Schiffszuschlages auch die Gemeinden nicht vergessen, die sind hier jetzt fast ein wenig untergegangen. Das Gesetz verlangt nämlich, dass bei Tarifentscheiden auch die Zürcher Gemeinden zwingend angehört werden müssen. Ich erinnere gerne daran: Von 120 Zürcher Gemein-

den haben 100 Gemeinden dem Schiffszuschlag zugestimmt. Und diese Gemeinden waren ja wohl auch repräsentativ für Ihre Bevölkerung. Das Thema Generalabonnement wird in diesem Zusammenhang auch immer wieder sehr heiss gekocht. Das überrascht mich ein bisschen, ehrlich gesagt. Wir sollten nämlich den Schiffszuschlag nicht ausschliesslich am Effekt auf die GA-Besitzer messen. Natürlich ist das Generalabonnement nicht günstig und natürlich wurde der Zürichsee über Nacht zum teuersten See für die GA-Besitzer, das weiss ich, denn auf den meisten anderen Standorten fahren sie ja gratis, jetzt nicht mehr auf dem Zürichsee. Aber die gleichen GA-Besitzer zucken nicht mit der Wimper, wenn sie für eine Fahrt mit einer Bergbahn bezahlen, die vielleicht für ein paar wenige Minuten 20 oder 30 oder mehr Franken kostet. Was aber noch wichtiger ist: Der Grossteil der Leute – das müssen Sie wissen –, der Grossteil der Leute im Kanton Zürich und in der Schweiz hat kein Generalabonnement, weil sie es sich nicht leisten können oder weil sie es nicht wollen. Für diese Mehrheit ist und bleibt der Zürichsee der günstigste See – mit Abstand der günstigste See – im ganzen Land, auch mit dem Zuschlag.

Natürlich weiss ich auch, dass der Schiffszuschlag nicht die beliebteste Massnahme darstellt, das habe ich von Anfang an gewusst. Nur eine Abschaffung des Zuschlags zu fordern, das ist doch etwas sehr einfach und vielleicht auch ein bisschen scheinheilig. Denn seit 15 Jahren erheben wir auf dem Nachtnetz einen Zuschlag von 5 Franken, und das wohlgerne von mehrheitlich jungen Kunden, jungen Menschen, die in der Regel nicht so viel verdienen wie der durchschnittliche Gast auf dem See. Wir tun dies, weil wir fordern, dass das Nachtnetz kostendeckend betrieben wird. Und verstehen Sie mich nicht falsch: Dazu stehe ich, und das ist ein legitimer Anspruch. Aber es erstaunt mich dann schon, wenn man bei der Schifffahrt gegenüber den jungen Menschen mit dem Nachtzuschlag einen so anderen Massstab ansetzt.

Zur CVP und zur BDP erlaube ich mir noch einige Worte, denn ich verstehe die Haltung, ehrlich gesagt, nicht ganz. Wir haben ja von Anfang an sehr sauber dargelegt – das wurde auch in der Kommission gesagt –, absolut transparent dargelegt, dass es keine sinnvolle Alternative zum Schiffszuschlag gibt, die auf dem See gleich viele Einnahmen generiert. Sie können doch nicht unsere wiederholt, immer wieder vorgetragenen Argumente einfach in den Wind schlagen und diese Forderungen trotzdem wiederholen. Fakt ist nämlich: Die Alternativen, wie eine zusätzliche Seezone oder zwei Seezonen, wurden intensiv geprüft. Und das Resultat war eindeutig: Es ist zu kompliziert, es entstehen viel mehr Kundenfallen, es ist zu bürokratisch und am Ende schaut noch viel weniger Geld heraus. Und wenn gewisse

Kreise schon bei 5 Franken Zuschlag die günstigen Fahrten auf dem See boykottieren, dann werden sie es mit 2 bis 3 Franken Tariferhöhung genauso tun.

Der Verkehrsrat wollte mit dieser Massnahme eine einfache, eine bescheidene Verbesserung der Kostenunterdeckung leisten und er wollte das Problem anpacken. Es ist ein Problem, das seit vielen Jahren besteht. Und es ist richtig, dass er das angeschaut hat. Auch hier schaue ich weiter, Herr Kantonsrat Amrein, ich schaue weiterhin, wie sich das Geschäft entwickelt. Genau deshalb hat der Verkehrsrat einen guten Job gemacht und das lasse ich hier nicht schlechtreden. Alle machen einfach ihren Job.

Aber immerhin, durch etwas fühle ich mich heute tatsächlich unterstützt und dafür möchte ich Ihnen danken: Eine Mehrheit hier im Rat hat klar zum Ausdruck gebracht, dass wir an dieser Kostenunterdeckung arbeiten müssen. Auch wenn nicht ganz klar ist und den einzelnen Kantonsrätinnen und Kantonsräten vielleicht nicht bewusst ist, welche Diskussion sie am Ende führen, wenn sie diesen Fünfliber abschaffen. Das lasse ich so im Raum stehen. Aber diese Unterstützung mindestens nehme ich mit. Das heisst, wenn tatsächlich der Schiffsfünfliber keine Unterstützung mehr hätte, dann wären im gleichen Schritt – so verstehe ich hier das Parlament – andere Massnahmen, was die massive Kostenunterdeckung betrifft, zu prüfen. Ich erinnere noch einmal: 20 Millionen Aufwand stehen gerade mal 8 Millionen Ertrag bei der Zürichsee-Schiffahrt gegenüber.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, dieses dringliche Postulat nicht zu unterstützen. Herzlichen Dank.

Esther Guyer (Grüne, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Frau Regierungsrätin, ich bin ja eigentlich auf Ihrer Seite, aber Ihr Votum hat mich jetzt schon ein bisschen aufgeweckt. Ich meine, Sie reden hier über eine Rechnung wie über ein Milchbüchlein. Aber so geht es nicht, beim besten Willen nicht. Der Zürichsee ist ein Erfolgsfaktor dieses Kantons. Der Zürichsee ist ein Erholungsfaktor und er ist ein wichtiger Tourismusfaktor. Das wiederum spült Geld in die Kassen, und Sie kommen uns jetzt «Ja, der kostet uns Millionen». Der bringt uns das Tausendfache rein, und das sollten Sie wissen. Dass ich das ausgerechnet einer Freisinnigen sagen muss, also so weit ist es gekommen in diesem Kanton, ehrlich.

Namensabstimmung

Für die Überweisung des dringlichen Postulates KR-Nr. 260/2017 stimmen folgende 74 Ratsmitglieder:

Ackermann Pia (SP, Zürich); Ackermann Ruth (CVP, Zürich); Agosti Monn Theres (SP, Turbenthal); Bachmann Ernst (SVP, Zürich); Bartal Isabel (SP, Zürich); Bärtschiger Markus (SP, Schlieren); Bischoff Markus (AL, Zürich); Bloch Beat (CSP, Zürich); Brazerol Rico (BDP, Horgen); Bürgin Yvonne (CVP, Rüti); Bussmann Barbara (SP, Volketswil); Bütikofer Kaspar (AL, Zürich); Daurù Andreas (SP, Winterthur); Dünki Michèle (SP, Glattfelden); Erdin Andreas (GLP, Wetzikon); Erni Jonas (SP, Wädenswil); Feldmann Stefan (SP, Uster); Forrer Thomas (Grüne, Erlenbach); Frei Daniel (SP, Niederhasli); Göldi Hanspeter (SP, Meilen); Gschwind Benedikt (SP, Zürich); Günthard Fitze Barbara (EVP, Winterthur); Gut Astrid (BDP, Wallisellen); Häusler Edith (Grüne, Kilchberg); Heierli Daniel (Grüne, Zürich); Hoesch Felix (SP, Zürich); Hugentobler Hanspeter (EVP, Pfäffikon); Huonker Laura (AL, Zürich); Hurter Christian (SVP, Uetikon a. S.); Joss Rosmarie (SP, Dietikon); Kaeser Regula (Grüne, Kloten); Kattumba Andrew (SP, Zürich); Keller Cornelia (BDP, Gossau); Koller Ivo (BDP, Uster); Kutter Philipp (CVP, Wädenswil); Lais Ruedi (SP, Wallisellen); Langenegger Tobias (SP, Zürich); Lenggenhager Marcel (BDP, Gossau); Loss Davide (SP, Adliswil); Mani Tobias (EVP, Wädenswil); Marthaler Thomas (SP, Zürich); Marti Sibylle (SP, Zürich); Marty Fässler Carmen (SP, Adliswil); Matter Sylvie (SP, Zürich); Meier Esther (SP, Zollikon); Meier Walter (EVP, Uster); Molina Fabian (SP, Illnau-Effretikon); Monhart Beat (EVP, Gossau); Munz Roland (SP, Zürich); Neukom Martin (Grüne, Winterthur); Peter Jacqueline (SP, Zürich); Pinto Jean-Philippe (CVP, Volketswil); Rigoni Silvia (Grüne, Zürich); Sahli Manuel (AL, Winterthur); Schaaf Markus (EVP, Zell); Schmid Lorenz (CVP, Männedorf); Sommer Daniel (EVP, Affoltern a. A.); Späth Markus (SP, Feuerthalen); Spillmann Moritz (SP, Ottenbach); Steiner Kathy (Grüne, Zürich); Steiner Rafael (SP, Winterthur); Steinmann Armin (SVP, Adliswil); Stofer Judith Anna (AL, Zürich); Straub Esther (SP, Zürich); Suter Marcel (SVP, Thalwil); Thomet Corinne (CVP, Kloten); Tognella Birgit (SP, Zürich); Wicki Monika (SP, Zürich); Widler Josef (CVP, Zürich); Widmer Céline (SP, Zürich); Wirth Thomas (GLP, Hombrechtikon); Wisskirchen Mark Anthony (EVP, Kloten); Würth Eva-Maria (SP, Zürich); Wyssen Claudia (SP, Uster).

Gegen die Überweisung des dringlichen Postulates KR-Nr. 260/2017 stimmen folgende 91 Ratsmitglieder:

Albanese Franco (SVP, Winterthur); Alder Ronald (GLP, Ottenbach); Amacker Bruno (SVP, Zürich); Balmer Bettina (FDP, Zürich); Bär Hansruedi (SVP, Zürich); Bellaiche Judith (GLP, Kilchberg); Bender André (SVP, Oberengstringen); Berger Antoine (FDP, Kilchberg); Biber Michael (FDP, Bachenbülach); Boesch Hans-Jakob (FDP, Zürich); Bollinger Erich (SVP, Rafz); Bonato Diego (SVP, Aesch); Borer Anita (SVP, Uster); Bourgeois Marc (FDP, Zürich); Brunner Hans-Peter (FDP, Horgen); Burtscher Rochus (SVP, Dietikon); Camenisch Linda (FDP, Wallisellen); Dalcher Pierre (SVP, Schlieren); Egli Hans (EDU, Steinmaur); Farner Martin (FDP, Oberstammheim); Fischer Benjamin (SVP, Volketswil); Frei Ruth (SVP, Wald); Frey Beatrix (FDP, Meilen); Furrer Astrid (FDP, Wädenswil); Fürst Reinhard (SVP, Illnau-Effretikon); Galliker Nadja (FDP, Eglisau); Gantner Alex (FDP, Maur); Gehrig Sonja (GLP, Urdorf); Geistlich Andreas (FDP, Schlieren); Grüter Barbara (SVP, Rorbas); Guyer Esther (Grüne, Zürich); Haab Martin (SVP, Mettmenstetten); Habegger Beat (FDP, Zürich); Häni Peter (EDU, Bauma); Hänni Cäcilia (FDP, Zürich); Häuptli Daniel (GLP, Zürich); Hauri Andreas (GLP, Zürich); Hauser Matthias (SVP, Hüntwangen); Hodel Daniel (GLP, Zürich); Hofer Jacqueline (SVP, Dübendorf); Hoffmann Benedikt (SVP, Zürich); Hofmann Olivier Moïse (FDP, Hausen a. A.); Homberger Max Robert (Grüne, Wetzikon); Huber Beat (SVP, Buchs); Hübscher Martin (SVP, Wiesendangen); Isler René (SVP, Winterthur); Jäger Alexander (FDP, Zürich); Kläy Dieter (FDP, Winterthur); Koller Prisca (FDP, Hettlingen); Kull Katharina (FDP, Zollikon); Kündig Jörg (FDP, Gossau); Langhart Konrad (SVP, Oberstammheim); Leuenberger Susanne (SVP, Affoltern a. A.); Liebi Roger (SVP, Zürich); Lucek Christian (SVP, Dänikon); Mäder Jörg (GLP, Opfikon); Marty Maria Rita (EDU, Volketswil); Mettler Christian (SVP, Zürich); Moor Ursula (SVP, Höri); Müller André (FDP, Uitikon); Müller Christian (FDP, Steinmaur); Petri Gabi (Grüne, Zürich); Pfister Ulrich (SVP, Egg); Pflugshaupt Elisabeth (SVP, Gossau); Preisig Peter (SVP, Hinwil); Raths Hans Heinrich (SVP, Pfäffikon); Romer Martin (parteilos, Dietikon); Rueff Sonja (FDP, Zürich); Schaffner Barbara (GLP, Otelfingen); Scheck Roland (SVP, Zürich); Scherrer Benno (GLP, Uster); Schmid Claudio (SVP, Bülach); Schmid Roman (SVP, Opfikon); Schmid Stefan (SVP, Niederglatt); Schucan Christian (FDP, Uetikon a. S.); Schwab Daniel (FDP, Zürich); Sulser Jürg (SVP, Otelfingen); Truninger René (SVP, Illnau-Effretikon); Uhlmann Peter (SVP, Dinhard); Vogel Thomas (FDP, Illnau-Effretikon); Vollenweider Peter

(FDP, Stäfa); von Planta Cyrill (GLP, Zürich); Vontobel Erich (EDU, Bubikon); Wäfler Daniel (SVP, Gossau); Welz Michael (EDU, Oberembrach); Wettstein Sabine (FDP, Uster); Wyss Orlando (SVP, Dübendorf); Zeugin Michael (GLP, Winterthur); Ziegler Christoph (GLP, Elgg); Zuber Martin (SVP, Waltalingen); Züllig Hansueli (SVP, Zürich).

Der Stimme enthalten haben sich folgende 10 Ratsmitglieder:

Amrein Hans-Peter (SVP, Küsnacht); Brunner Robert (Grüne, Steinmaur); Fehr Düsel Nina (SVP, Küsnacht); Fehr Thoma Karin (Grüne, Uster); Keller Rolando (SVP, Winterthur); Mischol Tumasch (SVP, Hombrechtikon); Trachsel Jürg (SVP, Richterswil); Waser Urs (SVP, Langnau a. A.); Weber Theresia (SVP, Uetikon a. S.); Zahler Erika (SVP, Boppelsen).

Abwesend sind folgende 4 Ratsmitglieder:

Franzen Ann Barbara (FDP, Niederweningen); Langhard Walter (SVP, Winterthur); Trost Vetter Susanne (SP, Winterthur); Wiederkehr Josef (CVP, Dietikon).

Der Rat setzt sich gegenwärtig aus 180 Mitgliedern zusammen. Nicht gestimmt hat usanzgemäss die Ratspräsidentin/der Ratspräsident.

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 74 Stimmen (bei 10 Enthaltungen), das dringliche Postulat KR-Nr. 260/2017 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Erklärung der Geschäftsleitung zu einem Artikel in der Weltwoche

Ratspräsidentin Karin Egli: Bevor ich Sie in die Pause entlasse, verlese ich Ihnen noch eine Erklärung der Geschäftsleitung.

Am letzten Donnerstag veröffentlichte die Weltwoche einen Artikel mit dem Titel «Zürichs barocker Beamtenpalast». Der Artikel, unterteilt mit «Realistische Satire», hat mit der Realität nicht viel zu tun und

basiert auf Falschinformationen. Die Geschäftsleitung berichtigt deshalb Folgendes hier im Rat:

Die Einquartierung der Parlamentsdienste im Haus zum Rechberg war nicht die Idee eines einzelnen Staatsangestellten, sondern die Idee des Regierungsrates. Er wünscht im Haus seiner Repräsentationsräume eine der Staatskanzlei verwandte und nahe Verwaltungseinheit. Der Entscheid für den Umzug wurde von der Geschäftsleitung gefällt. Sie wollte insbesondere den parlamentarischen Kommissionen moderne Sitzungszimmer zur Verfügung stellen, was zum Schutz des Haupthauses Rechberg nur in den Nebengebäuden möglich war.

Der Leiter Parlamentsdienste, Moritz von Wyss, hat dieses Projekt von seinem Vorgänger übernommen. Er ist nicht, wie kolportiert wird, Mitglied einer Partei. Zudem setzt er sich seit seinem Stellenantritt für eine vermehrte Öffnung des Rathauses für die Bevölkerung ein.

4. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2018–2020

Antrag des Regierungsrates vom 27. September 2017 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 7. November 2017

Vorlage 5395

Erich Bollinger (SVP, Rafz), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Wie jedes Jahr hat der Kantonsrat gemäss Strassen-gesetz Paragraf 8 vor den Budgetberatungen das Bauprogramm der Staatsstrassen zur Kenntnis zu nehmen. Sie können bei einer Kenntnisnahme Bemerkungen machen sowie auch Fragen aufwerfen, das ist nicht nichts, aber bekanntlich auch nicht befriedigend viel.

Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat das Bauprogramm der Staatsstrassen 2018 bis 2020 zur Kenntnis genommen. Sie hat neben den Ausführungen, die Sie alle in der Weisung finden, zusätzliche Fragen gestellt und zusätzliche Informationen bekommen. Wie jedes Jahr interessierte vor allem der Radweg- und Seeuferwegbau, der Fortschritt beim Lärmschutz und die Entwicklung auf den Nationalstrassen – und dann eben, je nach Herkunft der Kommissionsmitglieder, die Entwicklung in ihren Regionen. Das alles kann und will ich hier nicht ausführen, denn auch für den Gesamtrat wird gelten, dass den einen eher dieses, den anderen eher jenes Projekt interessiert. Ich erlaube mir aber einen kleinen Überblick zu den Nationalstrassen, das könnte ja am ehesten noch gleichermassen interessieren:

Nordumfahrung/Gubrist: Der Ausbau der Autobahn auf sechs Fahrstreifen zwischen Affoltern und Seebach dauert voraussichtlich bis 2020. Es ist geplant, dass die dritte Röhre durch den Gubrist 2022 in Betrieb genommen wird. Anschliessend müssen die beiden bestehenden Röhren des Gubristtunnels instand gesetzt werden. Diese Arbeiten dauern voraussichtlich bis 2025. Der Regierungsrat wird dem Kantonsrat voraussichtlich noch dieses Jahr eine Kreditvorlage für eine Kostenbeteiligung an der Überdeckung unterbreiten.

Umfahrung Winterthur: Der Ausbau der Umfahrung Winterthur auf sechs Spuren wird durch das Bundesamt für Strassen, ASTRA, ebenfalls planerisch vorangetrieben. Der Kanton und die Stadt Winterthur sind hier einbezogen. Mit der Inbetriebnahme kann erst nach 2030 gerechnet werden. Umso wichtiger ist für den Regierungsrat die Umnutzung der Pannestreifen auf diesem Abschnitt. Dieses Projekt soll bis 2020 umgesetzt sein.

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds: Mit dem Ja zum National- und Agglomerationsverkehrsfonds ist die Finanzierung wichtiger Verkehrsinfrastrukturen im Kanton Zürich längerfristig sichergestellt. Darunter fallen neben Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen auch neue Nationalstrassenabschnitte.

Zu diesen gehört die Oberlandautobahn: Wie andere kantonale Strassenverbindungen geht sie 2020 in das Eigentum des Bundes über. Im Hinblick auf diese Eigentumsübertragung prüft die Volkswirtschaftsdirektion, welche Planungsschritte für das Lückenschlussprojekt bis Ende 2019 vorgenommen werden können, um bestmögliche Voraussetzungen für die Weiterbearbeitung des Projekts durch das ASTRA zu schaffen.

Glatttalautobahn: Wichtige Zwischenziele konnten bei der Glatttalautobahn erreicht werden. Diese wird 2020 ebenfalls ins Nationalstrassennetz überführt. Das Vorhaben ist im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthalten, Realisierungsschritt 2040. Das ASTRA hat im Rahmen der Gebietsplanung Mittleres Glatttal die Linienführung im Bereich des Anschlusses Baltenswil untersucht und die Koordination mit dem Projekt Brüttenertunnel der SBB sichergestellt. Damit ist bereits eine Vorarbeit für den nächsten Planungsschritt geleistet.

Ich hoffe, dass meine kurzen Ausführungen es dem Rat erleichtern, das Bauprogramm der Staatsstrassen 2018 bis 2020 zur Kenntnis zu nehmen.

Christian Mettler (SVP, Zürich): Der Präsident hat bereits einige Points of Interest erwähnt, ich werde daher mein Votum diesbezüglich kürzen. Wie gesagt, alljährlich nehmen wir ja Kenntnis vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen. Die bei der Vorlage 5395 meinerseits gestellten Fragen in der KPB wurden vom Regierungsrat schnell, plausibel und verständlich beantwortet, dies sei an dieser Stelle verdankt. Dennoch werde ich in der Folge diverse allgemeine Bemerkungen zu kritischen Punkten, ohne projektbezogen zu sein, ansprechen.

Die ganze Verkehrs- und Strassensituation widerspiegelt eine Krankengeschichte mit Handlungsbedarf. Die Herzkranzgefässe, sprich Umfahrungen, müssen zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses schneller realisiert, die Projektierungsphasen trotz privater Rekurse verkürzt werden, so zum Beispiel in Ottenbach/Obfelden der Autobahnzubringer zur N4, wo sich leider seit letztem Jahr nichts geändert hat, ausser dass Rekurse zurückgezogen wurden. Stossend findet die SVP auch, wie viele Strassenmittel in den ÖV und dessen Infrastruktur fliessen. Es vergeht kein Tag ohne massive Einschränkungen und Ausfälle bei dem von der Gegenseite hochgepriesenen ÖV. Heute Morgen habe ich von Kollege Daniel Sommer gehört, es sei ein Gesamtkunstwerk, wobei: Die Kunst als Kunst zu betrachten, ist eine Kunst. Verspätungen sind an der Tagesordnung. Die Stausituationen nehmen zu. Der MIV (*Motorisierter Individualverkehr*) in der Stadt Zürich erfährt bei einer reinen Fahrzeit von 60 Minuten zusätzlich 33 Minuten Stauzeit. Die Stadt Zürich ist nach Genf die zweitstaureichste Stadt. Gemäss Kollega Josef Wiederkehr steht ein Zürcher Automobilist jährlich 54 Stunden im Stau. Dieser Trend nimmt trotz sinkendem MIV in der Stadt Zürich zu. Ich versetze mich in die Situation des Sanitätsfahrers, der kürzlich mit Blaulicht und Horn acht Minuten vor der geschlossenen Barriere beim Bahnhof Zürich-Affoltern stand. Dort nimmt der tägliche Stauabschnitt wegen der fehlenden Unterführung bis zu 50 Minuten zu. Zudem wurde diese Einfahrtsachse in der Stadt mit einer 30er-Zone belegt. Dieser Thrombus muss gelöst werden. Zudem generieren 30-er-Zonen vermehrten Schleichverkehr und mehr Nachteile für alle Beteiligten. Zusätzliche Hindernisse, wie der Rückbau von Busbuchten zu Kaphaltstellen – das sind nicht überholbare Fahrbahnhaltestellen – verhindern zunehmend den Verkehrsfluss. Wie viele der laufenden 423 Strassenprojekte von 500'000 Franken oder höher mit einem Rückbau von Busbuchten zu Fahrbahnhaltestellen betroffen sind, kann die Regierung nicht beziffern. Auch durch Fahrspurreduktionen wird der MIV zusätzlich eingeschränkt. Bemerkenswert ist, dass der Stadtrat von Zürich einen geplanten Spurabbau

zwischen dem Bellevue und Tiefenbrunnen kritisiert. Quer in der Landschaft steht auch die Forderung der SP nach 50 Kilometer autofreien Routen bis 2030 für die Velofahrer. Stellen Sie sich den Aufschrei vor, wenn wir im Gegenzug velofreie Strassen per Initiative fordern würden. Es versteht sich von selbst, dass die Ratsmitglieder in dieser freien Debatte des Berichtes ihre lokalen Begebenheiten und Interessen vertreten.

In der regierungsrätlichen Antwort zur Anfrage 58/2017 schreibt der Regierungsrat, dass die Leistungsfähigkeit der städtischen Netze von kantonaler Bedeutung sei. Auch wenn wir den vorliegenden Bericht nur zur Kenntnis nehmen können, nehmen wir den Regierungsrat in die Pflicht, alles Mögliche zur schnellen Realisierung zu unternehmen.

Andrew Katumba (SP, Zürich): Es wiederholen sich die Erkenntnisse der Vorjahre bei der Berichterstattung zu den einzelnen Kapiteln. Die Einflussnahme des Kantonsrates auf die Strassenbaupolitik ist ja bekanntlich marginal. Doch in diesem Jahr nimmt der Bericht eine spürbare Rechtskurve. Das Abstimmungsergebnis vom letzten September 2017 filtert kein Katalysator heraus. Die Stimmbevölkerung hat den Gegenvorschlag zur Antistauintiative deutlich und die Leistungsfähigkeit der Staatsstrassen in die Verfassung geschrieben. Die Volkswirtschaftsdirektion hat bereits klar signalisiert, dass sie das Verdikt als klaren Auftrag entgegennimmt, um bei der Planung der künftigen Staatsstrassen die Leistungsfähigkeit für den Personenverkehr gebührend zu berücksichtigen. Im Klartext verstehe ich das so, dass die Direktion bei den anstehenden Ausbauprojekten nun gehörig aufs Gaspedal drücken möchte. Das soll sie. Sie hat von mir aus freie Fahrt, denn spätestens bei der Detailplanung wird sie von widrigen Sachzwängen ausgebremst werden, sei es, weil die Strassen beim Neeracherried über in Moorschutzgebiet verlaufen, sei es, weil der Autobahnzubringer Ottenbach/Obfelden mit Einsprachen belegt wird, oder sei es, weil, wie bei der Umfahrung Eglisau, übergeordnete Planungsstellen ein Wörtchen mitzureden haben. Es ist also nicht primär so, dass die SP Ihnen im Wege steht, nein, vielmehr verkehren wir im Kanton in dicht strukturierten Landschafts- und Siedlungsräumen, die man nicht einfach mir nichts dir nichts so umpflügen kann. Siedlungsdruck und Verdichtung erzeugen Wachstumsschmerzen, und das beste Schmerzmittel dagegen ist ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr.

Aber das Bekenntnis zum ÖV wird zunehmend beschnitten. Die Reduktion der Einlage in den Verkehrsfonds oder, wie heute Morgen heftig debattiert, die Einführung des Schiffsfünflibers sind nur zwei

Themen. Wir hoffen, dass der Deckungsgrad nicht zum Primat der gesamten Verkehrspolitik im Kanton Zürich wird. Der Bericht über die Staatsstrassen des Kantons Zürich verändert sich und nimmt eine neue Richtung.

Aber ich möchte hier nicht nur kritisieren, es gibt auch Positives zu berichten. Hier nehme ich zwei erfreuliche Punkte heraus. Erstens: Der Regierungsrat beabsichtigt, den im letzten Jahr beschlossenen Velonetzplan nun tatsächlich umzusetzen. Die Volkswirtschaftsdirektion hat ein Umsetzungskonzept erarbeitet und entsprechende Massnahmen in die Wege geleitet. Ziel ist die Schliessung von wichtigen Lücken im Radwegnetz. Um dies zu unterstreichen, wurden im KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) entsprechend mehr Mittel eingesetzt, und ich bin gespannt, ob der Rat diese entsprechend der Regierung auch so annehmen wird. Das ist nach wie vor sehr bescheiden, dennoch würdigen wir die Erhöhung als Bekenntnis für eine gut ausgebaute Radweg-Infrastruktur im Kanton Zürich. Denn attraktive und sichere Velowegverbindungen sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass das Fahrrad im Alltagsverkehr stärker genutzt wird.

Zweitens: Mit Ausnahme der Gemeinden Ottenbach und Obfelden sind sämtliche Lärmsanierungsprojekte ausgelöst worden. Bis 2018 werden voraussichtlich fast alle Sanierungsvorhaben festgesetzt und aufgelegt sein. Der entsprechende Zeitdruck vom Bund zeigt nun tatsächlich Wirkung. Als Zückerchen wird sich der Bund voraussichtlich noch bis ins Jahr 2022 an der Finanzierung der Lärmsanierungen beteiligen. Somit kann das kantonale Sanierungsprojekt vollumfänglich abgeschlossen werden.

Zum Schluss möchte ich kritisch anmerken, dass uns für die Behandlung dieses Geschäftes lediglich eine Sitzung zur Verfügung stand, was für eine seriöse Behandlung dieses doch schon wichtigen Geschäftes etwas knapp bemessen war. Ich bitte den Kommissionspräsidenten, nächstes Jahr entsprechend mehr Zeit einzuplanen. Die SP nimmt den Bericht dankend zur Kenntnis.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Zu Beginn möchte ich festhalten, dass es mich ausserordentlich freut, wenn die Regierung das Strassenetz ebenfalls als zentrales Element des Gesamtverkehrskonzeptes betrachtet. Die Hauptlast des Verkehrsaufkommens wird auch in Zukunft die Strasse zu tragen haben. Dass dies auch die Zürcher Bevölkerung so sieht, hat sie mit dem deutlichen Ja zum Gegenvorschlag zur Antistauninitiative zum Ausdruck gebracht. Auffallend ist dabei auch, dass diese sowohl in der Stadt Winterthur Zustimmung erfahren

hat wie auch in der Region um das Seebecken von Zürich. «Ich möchte, dass das neue Gesamtverkehrskonzept im nächsten Frühling steht», so hat sich Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh vor einem Jahr vernehmen lassen. Im diesjährigen Bericht zum Bauprogramm Strassen steht nun, dass diese Neuauflage voraussichtlich Anfang 2018 beschlossen wird. Für die Planung der Infrastrukturbauten ÖV und Strassen ist dieses Konzept ein unentbehrliches Instrument. Ich konnte in der letzten Woche diverse Referate zum Thema «Mobilität in der Zukunft» hören. Über wissenschaftliche Studien, Anwendungen und Umsetzungen in der Praxis sowie eines des Direktors des Bundesamtes für Strassen, Jörg Röthlisberger, zum Verkehrskonzept des Bundes. Zu Recht weist er darauf hin, dass die Anstrengungen des Bundes zum Beheben der Kapazitätsengpässe auf den Nationalstrassen, zum Beispiel der Ausbau des Nordrings Zürich auf sechs Spuren, nur dann einen spürbaren Nutzen bringen, wenn die Kapazitäten an den Anschlussknoten und im übrigen Strassennetz ebenfalls bereitgestellt werden. Hier erwähne ich die Bauvorhaben im Limmattal, den Autobahzubringer in Ottenbach/Obfelden sowie die Zürichstrasse in Adliswil, welche teilweise durch Einsprachen blockiert werden, aber dringend notwendig sind.

Was mich aber erfreut hat, ist das Aufkommen der Debatte um das Thema «autonomes Fahren». Ich hoffe, dass das angekündigte Gesamtverkehrskonzept hier ebenfalls einen Beitrag dazu liefert. Insbesondere die Frage, ob die Bevölkerung das autonome Fahren, sprich fremdgesteuerte Mobilität statt individueller Mobilität, wirklich will beziehungsweise wo sie das will. Hier dürfte eine Unterscheidung zwischen Arbeits- und Freizeitverkehr angebracht sein. Dabei sollten wir nicht vergessen, dass der Distanzanteil des Freizeitverkehrs mit 44 Prozent den grösseren Bereich bildet. Die Arbeitswege liegen bei lediglich 24 Prozent. Und ebenfalls zu berücksichtigen ist, dass das autonome Fahren Personen den Zugang zur individuellen Mobilität ermöglichen wird, welche bis anhin, sei es aus Alters-, Gesundheits- oder Kostengründen, davon ausgeschlossen waren. Dies könnte durchaus zu einer weiteren Zunahme des Strassenverkehrs führen, im Gegenzug aber auch zu einem Rückgang des weniger flexiblen öffentlichen Verkehrs. Die SBB haben das schon erkannt und investieren in entsprechende Projekte.

Aber auch ohne diesen Aspekt ist bei allen Vorhaben dem neuen Verfassungsartikel, welcher den Erhalt der Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen verlangt, Rechnung zu tragen und eine entsprechende Interessenabwägung vorzunehmen, sei es bei Massnahmen zur Busbevorzugung, Temporeduktion beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs

im Strassenraum, bei Lärmschutzmassnahmen oder bei der siedlungsverträglichen Gestaltung von Strassenräumen.

Auch beim Ausbau des Velonetzes ist zu berücksichtigen, dass der Distanzanteil der Arbeitswege nur 24 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens ausmacht, und rund die Hälfte der Pendler reist bereits heute nicht mit dem Personenwagen. Eine Steigerung beim Penderanteil mit dem Velo wird also kaum zu einer spürbaren Entlastung auf der Strasse führen und dürfte entsprechend auch nicht umweltrelevant sein. Diesem Umstand ist bei Radwegen, die vor allem mit dem Argument «Umlagerung des Arbeitsverkehrs» realisiert werden sollen, Aufmerksamkeit zu schenken.

Im Bauprogramm Staatsstrassen ist ersichtlich, dass die Nettoinvestitionen in den nächsten drei Jahren um rund 25 Prozent gegenüber 2017 sinken sollen, im Bereich Fahrbahn sogar über 40 Prozent. Dies wird unter anderem damit begründet, dass die budgetierten Beträge in den vergangenen Jahren nicht ausgeschöpft wurden. Leider ist dies nicht in erster Linie auf tiefere Baukosten zurückzuführen, sondern auf den Umstand, dass geplante Bauvorhaben nicht wie vorgesehen realisiert werden konnten. Wir hoffen, dass in Zukunft die geplanten Bauprogramme, welche zum Erhalt der Leistungsfähigkeit unseres Strassennetzes dringend notwendig sind, realisiert werden können und die Investitionen in den folgenden Jahren wieder steigen. Der Erhalt und zukunftsorientierte Ausbau der Infrastruktur ist für den Wirtschaftsstandort Zürich von grösster Bedeutung.

Die FDP unterstützt die Regierung beim Umsetzen dieser wichtigen Aufgabe. Vom vorliegenden Bericht nehmen wir Kenntnis.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Ich werde mich relativ kurz halten. Christian Müller hat das autonome Fahren angesprochen. Ein entsprechendes Postulat (*KR-Nr. 14/2016*), das ich eingereicht habe, befindet sich auf der heutigen Traktandenliste auf Punkt Nummer 6. Ob wir noch dazu kommen, das vertieft zu diskutieren, weiss ich nicht.

Beim Strassenbauprogramm möchte ich drei Punkte herausstreichen: Der erste Punkt ist die Leistungsfähigkeit des ÖV, der jetzt mehrmals angesprochen wurde. Wir müssten jetzt den ÖV weniger stark ausbauen und wir müssten den individuellen motorisierten Verkehr stärker ausbauen. Der Mikrozensus zeigt ja eigentlich, dass der Anteil des ÖV im Moment stagniert. Und wenn wir ganz ehrlich sind: Dies müssen wir dringend ändern. Wir müssen dies dringend ändern, nicht weil wir ÖV-Fans sind, sondern wir müssen dies dringend ändern, weil wir uns

den Flächenverbrauch nicht leisten können, den der motorisierte Individualverkehr braucht. Wir haben diese Flächen im Kanton Zürich schlichtweg nicht. Also müssen wir schauen, dass wir hier vorwärtskommen, und hier braucht es in gewissem Sinne ein Umdenken.

Was ich aber hier noch positiv aus dem Strassenbauprogramm erwähnen kann, ist der Bereich beim Velo. Hier hat es tatsächlich Verbesserungen gegeben und man hat das Gefühl, ganz langsam kommt das Veloprogramm in Fahrt. Wenn aber jetzt Christian Mettler sagt «Wir wollen velofreie Strassen, wir wollen das fordern», dann ist er natürlich völlig daneben. Es gibt bereits velofreie Strassen, das sind die Autobahnen. Die sind zu Recht velofrei. Das heisst aber nicht, dass man hier weitere Strassen bauen muss. Jedoch, wenn man das Velo fördern muss, ist es wichtig, dass man auch verkehrsfreie Wege hat, wo die Velofahrer sich sicher bewegen können.

Und einen letzten Aspekt möchte ich herausstreichen: dass ich bezüglich Lärm nach wie vor sehr unzufrieden bin. Es geht viel zu langsam voran, die Frist läuft ab im März nächsten Jahres, ob es das Parlament wieder einmal verlängert, damit der Auftrag nicht erfüllt werden muss, der bereits 1987 erteilt wurde, weiss ich nicht. Aber wir haben mittlerweile Schwierigkeiten mit dem neuen Verfassungsartikel und mit der Verkehrspolitik, die von den beiden Christianen (*Christian Mettler und Christian Müller*) so herausgestrichen wurde, dass wir tatsächlich einen siedlungsverträglichen Strassenraum kommen, der eben auch die Lebensqualität in der Stadt und in den Dörfern sicherstellt – und nicht nur die freie Durchfahrt der Autofahrer.

Martin Neukom (Grüne, Winterthur): Wir haben vor der Pause über den Kostendeckungsgrad der Schifffahrt gesprochen, vielleicht könnten wir auch einmal über den Kostendeckungsgrad des MIV sprechen. Wir wissen, die Nationalstrassen und die Kantonsstrassen sind gedeckt, die zahlen die Autofahrer selber, aber die Gemeindestrassen werden aus den Gemeindefinanzen bezahlt. Wenn man das also rechnet, dann wird der Kostendeckungsgrad des Automobils wahrscheinlich auch nicht so wahnsinnig gut aussehen, vor allem wenn wir bedenken, dass die Gemeindestrassen zusammen ja doppelt so lang sind wie die Nationalstrassen und die Kantonsstrassen zusammen.

An der Pressekonferenz zum Abstimmungssonntag hat die Volkswirtschaftsdirektorin gesagt, dass jetzt dank diesem Ja zur Antistauinitiative sie die Strassenbauprojekte vorantreiben will. Ich muss sagen, ich fand das ein bisschen amüsant, denn es wäre mir bisher nicht aufgefallen, dass die Regierung vor der Antistau-Abstimmung im Strassenbau

zurückhaltend gewesen wäre. Also ich glaube, hier hat die Antistau-Abstimmung nicht wahnsinnig viel bewirkt, das war ja schliesslich schon lange so. Ich denke, die Regierung wie auch die Kantonsratsmehrheit unterliegen drei grundsätzlichen Illusionen, wenn es um den Strassenverkehr geht.

Die erste Illusion ist, dass Sie immer noch glauben, dass man den Stau mit Strassenbau bekämpfen kann. Das kann man empirisch relativ leicht nachvollziehen, dass das nicht so ist, indem man sich beispielsweise eine amerikanische Stadt anschaut. Die haben sehr, sehr breite Strassen, so wie Sie sich das gerne wünschen, haben dann aber auch sehr, sehr breiten Stau.

Die zweite Illusion ist, dass Sie glauben, dass es irgendeine Vereinbarkeit gibt zwischen Klimaschutz und Strassenbau, und zwar unabhängig davon, ob die Autos autonom fahren oder nicht. Am Schluss ist es einfach so, dass in der Gesamtökobilanz, auch wenn es ein Elektromobil ist, der Autoverkehr nicht klimaverträglich realisierbar ist in diesem Ausmass, wie wir ihn heute betreiben. Darum ist Mehr-Strassen-Bauen grundsätzlich im Widerspruch zum Klimaschutz und daher auch im grundsätzlichen Widerspruch zum Pariser Abkommen.

Die dritte Illusion, der Sie unterliegen, ist Ihr Glaube, mehr sei besser. Sie glauben, Mobilität mache glücklich. Christian Müller hat es eigentlich schon gesagt. Er hat gesagt, der grösste Anteil des Strassenverkehrs seien nicht die Pendler oder die Handwerker, sondern der Freizeitverkehr. Und jetzt zu glauben, dass es den Leuten besser geht, wenn man die Strassen ausbaut, das wage ich sehr stark zu bezweifeln. Sie sind in dem Sinne halt Teil einer expansiven Kultur: Wenn es ein Problem gibt, macht man einfach mehr von dem, was man bisher gemacht hat. Das heisst, Sie bauen einfach noch mehr Strassen oder in Ihrem Jargon heisst das dann «Engpassbeseitigung und Lückenschliessung», wie wir ja bei jedem einzelnen Projekt wieder hören.

Fürs Velo wurden Verbesserungen angetönt. Die Verbesserungen reichen aber ganz klar nicht. Es ist noch zu wenig, Regula Kaeser wird dazu noch mehr sagen.

Und zum Schluss noch ein Wort zur Luft. Das Wort «Luft» im Sinn von Luftverschmutzung oder Luftqualität kommt in diesem Bericht natürlich nicht ein einziges Mal vor. Ich kann Ihnen die Lektüre der Antwort auf die Anfrage von Max Homberger sehr empfehlen, es ist die Anfrage Nummer 224/2017, und zwar geht es da um die Dieselfahrzeuge. Da schreibt die Regierung, Zitat: «Die Auswirkungen der hohen Emissionen von Dieselfahrzeugen auf die Luftqualität im Kanton Zürich sind erheblich.» Zitatende. Das ist doch eine überraschend

deutliche Wortwahl für die Regierung, die sich sonst eigentlich nicht so deutlich äussert in solchen Belangen. Gleichzeitig sagen Sie «Es gibt Verzögerungen im Absenkepfad von NO_x um fünf bis zehn Jahre», das ist auch ziemlich massiv. Und was tun Sie nachher in der politischen Handlung? Jetzt schreiben Sie so klar «Wir haben hier ein Problem» und was tun Sie? Sie tun nichts, Sie sagen «Wir müssen weitere Strassen bauen», Sie kennen den Jargon: Engpassbeseitigung und Lückenschliessung. Das passt nicht zusammen.

Wir nehmen den Strassenbaubericht zur Kenntnis.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Es ist wieder einmal so weit, im Kantonsrat wird das jährliche Bauprogramm der Staatsstrassen debattiert, dieses Mal für die Jahre 2018 bis 2020. Wie die Jahre zuvor sind der Baustellen viele, im wörtlichen wie im übertragenen Sinne. Es sei etwa an die vielen Stolpersteine erinnert, die die Projekte zeitlich teilweise massiv verzögern und verteuern: Moor-, Heimat- und Naturschutz, die Abstimmung mit dem ASTRA oder der Widerstand von anderen Gruppierungen. Man denke an die Oberlandautobahn, den Autobahnzubringer Ottenbach/Obfelden, Eglisau oder Uster West.

Dessen ungeachtet möchte ich die inhaltliche Beurteilung des Geschäftes mit einem Lob beginnen, auch wenn das Lob in erster Linie dem ASTRA beziehungsweise dem Bund gilt. Aber gerade bei Nationalstrassenprojekten benötigt es auch die tatkräftige Unterstützung des Kantons. Erfreut dürfen wir nämlich zur Kenntnis nehmen, dass die Arbeiten am Nadelöhr Gubrist unterdessen speditiv vorankommen. Damit wird eines der drängendsten Verkehrsprobleme der Schweiz endlich tatkräftig angegangen. Jedoch ist auch hier viel Geduld gefragt, bis der Verkehr dereinst sicher fliessen wird. Aber das Wichtigste: Es geht nun konkret vorwärts.

Was die Staatsstrassen angeht, ist der CVP vor allem eines wichtig: Dass die Mittel aus dem Strassenfonds auch tatsächlich genutzt werden, um den bestehenden Investitionsstau abzubauen. Es gibt viele Projekte, die ihrer Realisierung harren, wie ein Blick in die Auflistung in der regierungsrätlichen Weisung auch zeigt. Hoffnung setzen wir von der CVP aber auch in den vom Volk deutlich angenommenen Gegenvorschlag zur Antistauinitiative. Das ist ein überaus klarer Auftrag des Souveräns, der Leistungsfähigkeit der Staatsstrassen als wichtigstem Element im Gesamtverkehrssystem des Kantons gebührend Rechnung zu tragen.

An dieser Stelle aber auch einige Bemerkungen zur Situation im Limmattal: Dem Limmattal wurde vom ASTRA einst im Jahr 2012

ein sogenannter Shortcut in Aussicht gestellt, also eine Abbiegespur auf der A1 bei der Ausfahrt Dietikon, damit man aus Richtung Baden/Bern kreuzungsfrei auf die Mutschellenstrasse in Richtung Dietikon/Spreitenbach fahren kann, und nicht wie heute den Umweg über eine unnötige Schlaufe nehmen muss, eine Schlaufe, die sich mit der Mutschellenstrasse kreuzt und damit unnötig Kapazität bindet. In der Zwischenzeit wurde dieser Shortcut entgegen früherer Versprechen wieder verschoben. Könnte dieser trotzdem innert nützlicher Frist realisiert werden, wäre dies eine gute Sache. Wir freuen uns, wenn der Kanton sich entsprechend beim Bund einsetzt. Herr Röthlisberger beim ASTRA ist gerne bereit, das Anliegen nochmals zu prüfen, wie er mir letzten Freitag auch versicherte.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die starke Beanspruchung der Strasseninfrastruktur es nötig macht, dass der Kanton Zürich über eine gut ausgebaute und sichere Verkehrsinfrastruktur verfügt. Dazu bedarf es der geplanten Realisierung der im Bauprogramm der Staatsstrassen 2018 bis 2020 aufgelisteten Vorhaben mit den Mitteln aus dem Strassenfonds. Die hierfür eingestellten Investitionsbeträge sind konsequent auszuschöpfen. Hierfür ist man wohl in allen Regionen des Kantons auch dankbar.

Die CVP nimmt hiermit das Strassenbauprogramm zur Kenntnis.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Ausführliche Berichte zu lesen, ist in der Regel so spannend wie das Zuschauen beim Trocknen frischer Farbe. Achtet man jedoch auf die Details, sind auch im regierungsrätlichen Bericht aufregende Farbtupfer erkennbar. Und weil das meiste schon gesagt ist, will ich mich durchaus im doppelten Wortsinn auf zwei davon beschränken.

Beginnen wir beim bedeutungsschwangeren Begriff «Verkehrssicherheit». Er enthält zum Beispiel das Versprechen, rund 10 Millionen für die Fussgänger, also für die schwächsten Verkehrsteilnehmer, zu investieren. Doch die Rechnung 2016 lässt den schrecklichen Verdacht aufkommen, dass dieses Versprechen nicht eingelöst wird. Denn im letzten Jahr wurde von den vorgesehenen damals 6 Millionen nur deren 4 abgerufen. Eine Diskrepanz, die bei den Radverkehrsanlagen noch dramatischer ist. Denn statt 15 Millionen waren es schliesslich nur 9. Erstes Fazit: Bei der Verkehrssicherheit für die Schwächsten gilt offenbar die Devise: Worte statt Taten.

Auf einen weiteren wichtigen Aspekt der Verkehrssicherheit hat Christian Mettler hingewiesen: Feuerwehr, Rettungsdienste und Poli-

zei gehören quasi ebenso zum Gesamtkunstwerk des ÖV und müssen entsprechende Prioritäten geniessen.

Das Thema «Lärmschutz» – Thomas Wirth hat es ebenfalls angesprochen – sorgte dann bei mir für die zweite Aufregung. Ausgelöst wurde sie bereits durch die Beobachtung, dass dem Regierungsrat die Gesundheit der Zürcher Bevölkerung im Bericht auf Seite 12 gerade mal sieben schlappe Sätze wert ist. Das wiegt mindestens ebenso schwer wie die Tatsache, dass von den 2016 geplanten 15 Millionen weit weniger als die Hälfte investiert wurde. Geradezu dramatisch ist dies, weil die gesundheitsschädigenden Auswirkungen des Verkehrslärms unbestritten sind. Eine entsprechende Studie des Bundesamtes für Gesundheit wird höchstens in unbedeutenden Details kritisiert. Und auch international ist man sich einig, dass eine Dauerbeschallung zwischen 50 und 90 Dezibel schon bei den Kleinsten zu Lernschwierigkeiten führt, bei Menschen aller Altersklassen Stress verursacht und letztlich Herz-Kreislaufkrankheiten fördert. Gegen die dadurch entstehenden Gesundheitskosten sind Wertverminderungen von Liegenschaften an lärmigen Strassen geradezu Pipifax. Niemand hier im Saal ist so naiv, einen Lärmpegel wie zu Gotthelfs (*Jeremias Gotthelf, Schweizer Schriftsteller*) Zeiten anzustreben. Aber die vom Rat bewilligten Investitionen für mehr Sicherheit und weniger Lärm sollten wenigstens auch umgesetzt werden. Und weil wir aufregende Geschichten besser ertragen, wenn sie ein Happy End haben, zitiere ich einen Satz aus der gesamtverkehrlichen Würdigung am Ende des Berichts, der da lautet: «Mit flankierenden Massnahmen soll dafür gesorgt werden, dass Wohn- und Naherholungsgebiete entlastet werden und der Anteil des MIV beim Verkehrswachstum nicht überproportional zunimmt. Gerne nehmen wir dieses Bekenntnis als Versprechen der Regierung, die richtigen Prioritäten zu setzen und das Gesamtverkehrskonzept mit Weitsicht und Vernunft umzusetzen.

Die EVP dankt dem Regierungsrat für den anregenden Bericht über das Bauprogramm 2018 bis 2020 und freut sich auf die Einlösung der abgegebenen Versprechen.

Peter Häni (EDU, Bauma): Wie jedes Jahr präsentiert uns der Regierungsrat den Bericht über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die nächsten drei Jahre, aktuell für die Jahre 2018 bis 2020. Darin bestätigt der Regierungsrat auch, dass die Hauptlast das Strassennetz trägt und er deshalb grosse Anstrengungen unternimmt, um die im kantonalen Richtplan vom 27. März 2017 eingetragenen Schlüsselvorhaben im Bereich Staatsstrassen rasch umzusetzen, was die EDU begrüsst.

Jedem ist bestimmt die grosse Bautätigkeit auf den Zürcher Strassen schon aufgefallen, oder er hört am Morgen die aktuellen Staumeldungen, was nicht immer nur Freude auslöst. Umso gespannter sind wir auf die Resultate, wenn dann diverse Staumeldungen der Vergangenheit angehören sollten.

Einen Punkt möchte ich aus dem Bericht aufgreifen: Die wiederkehrenden jährlichen Ausgaben für den Fuss- und Radverkehr von 10 Millionen möchte ich erwähnen. Beim Bau von Fuss- und Radwegen gab es bezüglich Führung über Kulturland immer wieder Diskussionen. Jüngstes Beispiel: Rad- und Gehweg Knonau–Mettmenstetten. Da wurde in der Debatte klar: Es muss ein Grundsatz sein, dass nicht ohne Not Kulturland für irgendwelche Art von Verkehrsanlagen gebraucht wird. Diese Haltung begrüsst die EDU sehr und wird, wenn nötig, daran erinnern. Und wenn man ehrlich sein will, gäbe es beim Bau von Fuss- und Radwegen, aber auch bei diversen anderen Strassenprojekten noch Sparpotenzial. Denn ein Blick über die Landesgrenze zeigt, dass auch weniger protzige Strassen zum Ziel führen. Die im Bericht aufgeführten Projekte sind nötig, um den Wirtschaftsstandort Kanton Zürich zu stärken und den Verkehr sicherer zu machen.

Die EDU dankt für den Bericht und nimmt davon Kenntnis.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Die Anforderungen an das Strassenetz sind sehr hoch mit den steigenden Verkehrszahlen und der Strasseninfrastruktur. Es ist von grosser Wichtigkeit, dass der MIV so flüssig wie möglich sein kann. Dies ist mit gezielten Ausbauten zur Verbesserung des Verkehrsflusses möglich. Vor allem nach der positiven Urnenabstimmung zum Gegenvorschlag der Antistauintiative vom letzten September können nun wirkliche Verbesserungen gebaut und ergänzt werden. Das tönt doch so gut und zukunftsorientiert. Leider gilt das aber momentan überhaupt nicht für die Verkehrssituation in Wetzikon mit der geplanten Westtangente. Hier fliesst nicht nur der Verkehr sehr zäh und klebrig, sondern auch das Vorwärtskommen mit der geplanten Strecke. Die Moorbiotope sind geschützt, das ist auch in Ordnung so, aber es wird um wenige Zentimeter gerungen vonseiten der Gutachter und auch der Verhinderer. Die Gegner wollen lieber, dass die Autoschlangen sich hunderte von Metern hinziehen, das ist dann besser, das ist dann sinnvoller, das ist vor allem ökologischer. Solche Irrmeinungen haben leider immer noch Bestand. Mit zusätzlichen Massnahmen für Landschaft und Lebensräume hat die Westtangente laut Gutachten wirklich eine Chance. Es ist mir bewusst, dass

der Schutz auf Bundesebene zu suchen ist und nicht beim Kanton oder der Stadt Wetzikon. Also, bleiben Sie dran, Frau Volkswirtschaftsdirektorin, wir zählen auf Sie.

Die BDP nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Max Robert Homberger (Grüne, Wetzikon): Im Süden nichts Neues, ist man versucht zu sagen, blickt man auf meine drei programmierten Staatsstrassen im Oberland. Zur Oberlandautobahn: Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds ist Realität. Der kantonale Richtplaneintrag mit der neuen Linienführung in südlicher Richtung ist erfolgt. Gemäss Plan soll die Oberlandautobahn per 1. Januar 2020 ins Nationalstrassennetz übernommen werden. Damit ist die Oberlandautobahn wieder einmal auf Feld eins. Der Bund projektiert, der Bund publiziert und der Bund wird alle Rechtshändel austragen. Der Bund übernimmt die Strasse von Oberuster bis Unterottikon, so wie sie jetzt ist, das heisst eine zweispurige Hauptstrasse und einen Strich in der Landschaft. Der Bund plant und baut, wie er will, er ist nicht an kommunale oder kantonale Vorgaben und Wünsche gebunden. Trotzdem will der Regierungsrat bis am 31. Dezember 2019 weiter planen, um – Zitat – die Planung für das gesamte Lückenschlussprojekt auf denselben Stand zu bringen und um bestmögliche Voraussetzungen für die Projektierungsschritte zu schaffen.

Die Regierung sagt selbst, es sei vorgesehen, dass der Kanton formelle Projektierungsschritte nicht unternahme. Somit sind alle Schritte, die die Regierung jetzt tut, informell. Informelle Projektierungsschritte aber sind für die Füchse und für die Planer. Die Regierung weiss noch nicht, was das kostet. Sie geht jedoch davon aus, die Ausgaben würden in ihre Zuständigkeit fallen. Die Regierung will in den kommenden zwei Jahren somit noch einige Millionen verbraten – nur informell. Das ist nicht kongruent mit Lü16 (*Leistungsüberprüfung 2016*), lässt sich aber möglicherweise durch Streichkonzerte bei der Bildung kompensieren. Streichen Sie aber bitte nicht die Weiterbildung der Strassenplaner, Frau Volkswirtschaftsdirektorin.

Die Wetziker Westtangente ist ein Trauerspiel, ein Muster an Salami-taktik. Der südliche Abschnitt wird ab 2018 ausgebaut. Der mittlere Abschnitt wird mit dem Schicksal des nördlichen Abschnitts verknüpft. Dieser Abschnitt tangiert die geschützte Moorlandschaft. Und weil dieser Abschnitt gemäss dem nun vorliegenden Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (*ENHK*) widerspricht, bleibt dieses Stück wohl Makulatur. Der Kanton prüft nun erstmalig – Zitat – «zusammen mit der Stadt Wetzikon Varianten zur

Entwicklung des Strassennetzes». Das spricht für sich. Noch traut man sich nicht, den Übungsabbruch zu verkünden, aber er ist ins Auge gefasst.

Die Umfahrung Grüningen ist ein weiteres Beispiel dafür, dass der Kanton nicht in der Lage ist, ein Projekte zu präsentiert, das Natur und historische Bauten gebührend berücksichtigt. Dazu bedarf es auch hier der ENHK. Diese bewirkte eine weitere Planungsrunde in Grüningen. Und das Ergebnis derselben dürfte eine erneute Begutachtung durch die ENHK erfordern. Somit ist die Verwirklichung des Vorhabens gemäss Regierung frühestens ab 2022 möglich. Vor Jahresfrist war der Baubeginn noch zwei Jahre früher.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Es gibt vieles in diesem Bericht, das uns Grüne keine Freude bereitet, und es ist offensichtlich: Unser Strassenprogramm steht inzwischen völlig diametral zur Realität, auf die wir leider immer schneller zusteuern, die Realität der Erderwärmung und die Realität des Klimawandels. Statt dass wir weniger Auto fahren und weniger CO₂ produzieren, bauen wir einfach weiter an unserem Strassennetz und erhöhen damit die Gesamtverkehrsleistung. Wir dürfen uns also nicht wundern, wenn der CO₂-Ausstoss durch den motorisierten Individualverkehr nicht abnimmt. Mit jedem Strassenkilometer, der gebaut wird, bauen wir auch weiter an der Grundlage für die weitere CO₂-Produktion.

Positiv am Strassenbericht ist, dass die siedlungsverträgliche Strassengestaltung weiterhin zu einem der wichtigsten Ziele der Planung gehört. Und ebenso positiv ist die erwähnte Absicht, dass das Fahrrad- und Fussgängernetz weiter auszubauen ist. Ich gehe davon aus, dass diesen Absichtserklärungen im nächsten Jahr dann auch wirklich Taten folgen. Velo- und Fussgängerverkehr müssen besser vom Autoverkehr getrennt werden. Wer mit eigener Muskelkraft unterwegs ist, hat genauso das Bedürfnis, vorwärts zu kommen, und soll sich nicht mühsam an den Autokolonnen vorbeidrängen müssen. Mit halbherzigen Velomarkierungen auf den Strassen fördert man den Veloverkehr nicht.

Taten wünsche ich mir von der Verwaltung auch beim Zürichseeweg. Bis anhin ist man beim Kanton ja eher auf die Bremse getreten, obwohl man schon länger wusste, dass ab 2016 jährlich 6 Millionen für die Uferwege zur Verfügung stehen. 2016 konnte nur ein Bruchteil dieses Geldes eingesetzt werden, 2017 sieht es ein bisschen besser aus. Aber man ist immer noch ganz weit davon entfernt, den Betrag auszuschöpfen. In vielen Gemeinden am See liegen die Parzellen mit

öffentlichem Seezugang zerstückelt und getrennt voneinander. Am besten eingesetzt sind diese 6 Millionen, wenn man sie dafür verwendet, die vorhandenen, teilweise hochwertigen Naherholungsräume in den Gemeinden miteinander zu verbinden. Was dabei herauskommt, kann man zum Beispiel in Küsnacht sehen. Die Küsnachter haben schon sehr früh erkannt, dass eine längere begehbare Uferstrecke die Lebensqualität in ihrer Gemeinde erhöht und zur Förderung des Standortes beiträgt. Die Küsnachter Riviera umfasst etwa 800 Meter zusammenhängende Uferstrecke. Die Parks, die Spielplätze und Cafés üben eine grosse Anziehungskraft aus – auch auf die Leute aus den Nachbargemeinden. Die Kantonsingenieure und vor allem auch die Gemeindeexekutiven sollten sich an den Küsnachtern ein Beispiel nehmen. Es ist klar, es braucht etwas Kreativität, damit solche Uferwegprojekte umgesetzt werden können. Aber es braucht auch Entschiedenheit, und diese Entschiedenheit vermisse ich momentan bei der Regierung. Der Druck der Seebevölkerung auf die Ufergebiete steigt. Der erste Schritt muss jetzt sein, dass man die vorhandenen Erholungsgebiete am See besser miteinander verbindet. Ich danke Ihnen.

Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster): Mitte Oktober hat der Regierungsrat kommuniziert, dass die umstrittene Verordnung über den Schutz von Natur- und Landschaftsschutzgebieten mit überkommunaler Bedeutung in der Stadt Uster und einem Teilgebiet von Gossau nun festgesetzt ist. Für das Projekt «Strasse Uster West» ist der Erlass dieser Verordnung eine Voraussetzung. Die Schutzperimeter sind jetzt den tatsächlichen Grenzen des Flachmoors angepasst. Die Baudirektion musste also eingestehen, dass das Werikerried und das Brandschenkeried tatsächlich so gross sind, wie es Umweltschutzverbände und der Verein «Lebensqualität Uster West» seit Jahren moniert haben. Das Trauerspiel um diese Ustermer Flachmoore von nationaler Bedeutung setzt sich mit der neuen Schutzverordnung aber fort. Die Strasse Uster West soll nun nämlich durch eine Pufferzone hindurchführen. Und natürlich, einmal mehr: Die Baudirektion geht davon aus, dass diese Art von Strassenführung den Moorschutz überhaupt nicht tangieren wird.

Umweltschützer sehen dies deutlich anders. Bei der Festlegung des Schutzperimeters sind natürliche Geländekanten nur ungenügend berücksichtigt und hydrologische Pufferzonen gar nicht erst festgelegt worden. Eine Strasse Uster West wird unter solchen Voraussetzungen immer eine Gefahr für diese Flachmoore bleiben. Der Regierungsrat muss sich also weiterhin den Vorwurf gefallen lassen, zu einseitig auf die Strassenlobby zu setzen. Nun, die Justiz wird darüber entscheiden

müssen, wie es um den Moorschutz in diesem Kanton tatsächlich bestellt ist. Für uns Grüne bleibt der Moorschutz unverhandelbar.

Regula Kaeser (Grüne, Kloten): Ich spreche zum Veloförderprogramm: Der Kanton verfolgt hehre Ziele, er scheint die Bedeutung des Veloverkehrs erkannt zu haben. Selber schreibt er auf der Homepage, Zitat: «Das Velo ist praktisch, ausserdem zuverlässig, umweltfreundlich und gesund. Darum fördert der Kanton Zürich das Velo als Verkehrsmittel, baut das Veloroutennetz möglichst lückenlos aus und erhöht die Sicherheit für die Velofahrenden.» Die Regierung will den Anteil von Velofahrern am Gesamtverkehr erhöhen. Ja, es gibt ganz wenige Verkehrsvorhaben, die ich als Grüne zu 100 Prozent unterschreiben kann. Liebe Frau Regierungsrätin, hier bei der Veloförderung wäre ich 100 Prozent bei Ihnen, nur scheint es so, als ob der Kanton seine eigenen Ziele nicht mit genügend Nachdruck verfolgt. Wie schwer ist es, einen neuen Veloweg zu erreichen und eine Lücke im Radnetz zu schliessen? Wie schwer ist es, Verkehrsberuhigungsmassnahmen durchzusetzen? Offensichtlich haben auch noch nicht alle Städteplaner das Potenzial des Langsamverkehrs, also des Velo- und Fussgängerverkehrs, erkannt. Es gibt zwar positive Beispiele, ich denke da an «Airport City» (*Konzept zur Entwicklung des Gebietes zwischen Zürich Nord und dem Flughafen*), das haben sicher alle in den letzten Wochen mit Interesse in der Zeitung gelesen. Aber aus der Antwort auf meine Anfrage 164/2017 zum Veloförderprogramm kann man auch entnehmen, dass die Mittel, die gesprochen wurden, die der Kantonsrat gesprochen hat, bis jetzt etwa zu einem Viertel ausgenutzt wurden. Ich wünsche, nein, ich fordere, dass man die Veloförderung mit genügend und dem genau gleichen Nachdruck verfolgt, wie den anderen individuellen Strassenverkehr. Ich fordere, dass der Regierungsrat alles daran setzt, sein Ziel zu erreichen, und auch die Fördermittel ausschöpft. Der Kanton sagt es ja selber: Zuverlässig, umweltschonend und gesund; umweltbewusst und umweltschonend nicht nur, weil der Verkehr weniger Raum in Anspruch nimmt, nein, ein normales Velo fährt nämlich mit erneuerbarer Energie, nämlich mit Fett. Also: Fett statt Öl verbrennen. Und ich denke, liebe Ratskolleginnen, von diesem erneuerbaren Rohstoff ist genug auf unseren Strassen vorhanden (*Heiterkeit*). Statt präventiv die Bevölkerung zu mehr Bewegung zu motivieren, wollen wir lieber Therapien bezahlen. Ich fordere Sie, Frau Volkswirtschaftsdirektorin, also auf, das Veloförderprogramm mit der nötigen Konsequenz umzusetzen.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Ich möchte das Strassenbauprogramm nutzen, um spontan meiner Befriedigung darüber Ausdruck verleihen, dass hier offensichtlich dem Doppelspurausbau des Hardwalds zwischen Bülach und dem Kreisel Kreuzstrasse in Eglisau Nachdruck verliehen wird und dieses Projekt wirklich auch verfolgt wird im Moment. Gleichzeitig befremdet es mich ein bisschen, dass es offenbar bei der Umfahrung Eglisau nicht weitergeht, dass das Projekt stagniert, und dort ein Betriebs- und Gestaltungskonzept in petto ist, welches mit Lichtsignalanlagen und Verkehrsbehinderungen eigentlich den Pfropfen auf dem Norden des Kantons, auf dem Rafzerfeld, vergrössert. Die Rafzerfelder werden dann vor den Lichtsignalanlagen stehen und stauen und werden nicht durch Eglisau hindurch fahren können. Jedes Mal, wenn mit dem Lichtsignal statt eines Fahrzeugs eine Lücke durch Eglisau durchgeht und kein Eglisauer einfädelt, ist das verlorene Zeit. Dieses Projekt, das BGK, Betriebs- und Gestaltungsprojekt, ist mit 25 Millionen konzipiert, und im Moment ist in Abklärung, ob es sich dabei um gebundene Ausgaben handelt. Hier habe ich dann schon eine Sorge. Wenn ein solches Projekt in petto ist, dann wünsche ich schon jetzt und möchte das der Regierung mitgeben – allerdings dem Herrn Kägi (*Regierungspräsident Markus Kägi*), aber es passt ins Thema der Strassen –, dass man hier dem Kantonsrat einen Kredit vorlegt und nicht ein so grosses Projekt mit so tiefgreifenden Auswirkungen hinter den Kulissen klamm und heimlich verwirklicht. Herzlichen Dank.

Ronald Alder (GLP, Ottenbach): Da hier mehrfach schon die Umfahrung respektive der Autobahnzubringer in Obfelden/Ottenbach angesprochen wurde, erlaube ich mir ein paar Worte kurz an Sie zu richten. Ich bin hier sozusagen als Gemeinderat von Ottenbach auch direkt betroffen. 2009 wurde die Autobahn im Säuliamt eröffnet und 2012 haben wir im Kanton über den Kredit zu dieser Umfahrung respektive Autobahnzubringer abgestimmt. Nach 50-jähriger Planung hat man also diese Autobahn eröffnet, und ursprünglich war ja mal geplant, dass dieser Autobahnzubringer gleichzeitig hätte eröffnet werden sollen, weil man bereits gewusst hat, welchen Mehrverkehr diese Autobahn bringt. Wir haben es gehört, mittlerweile ist es vor Verwaltungsgericht, und wir wissen nicht, wie es hier weitergeht. Die Frage ist hier, ob die Planung wirklich zum Besten ausgeführt werden konnte.

Das Thema für uns ist aber, dass nach wie vor – ein Teil zumindest – der Durchfahrten in unseren beiden Dörfern Kantonsstrassen bleiben werden. Das heisst also, der Verkehr wird voraussichtlich nicht so vermindert werden können, wie sich dies alle wünschen. Darum ist

aus unserer Sicht für attraktive und sichere Dorfzentren auch Tempo 30 auf Kantonsstrassen in Dorfzentren ein Muss. Wir hatten gerade letzthin Besuch vom Gemeinderat in Wilderswil, wo ja auch kräftig Verkehr ist. Die haben das dort bereits auf der Kantonsstrasse im Dorfzentrum, Tempo 30. Die Frage besteht hier, warum dies eigentlich nicht in unserem Kanton ebenso viel mehr genutzt werden sollte. Denn wir wissen ja alle: Tempo 30 in den Dorfzentren verflüssigt den Verkehr, bringt mehr Sicherheit, weniger Abgase und Lärm und ist schlussendlich attraktiver fürs Gewerbe und erhöht massiv die Lebensqualität und ist somit ein Gewinn für alle. Ich möchte also hier einen Gedankenanstoss geben, dass man sich konkret überlegt, wie wir dies auch in unserem Kanton weiter vorantreiben können.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Wir sprechen ja über das Bauprogramm für Staatsstrassen über die Jahre 2018 bis 2020. Ja, es ist so, dass die Strasse nach wie vor die Hauptlast des Verkehrsaufkommens trägt. Ein Grossteil, etwa 70 Prozent, ist der motorisierte Individualverkehr, dann aber auch der ÖV, dann aber auch der Veloverkehr und dann auch der Fussverkehr auf den Trottoirs. Das heisst, die Strassen sind und bleiben das zentrale Element eines Gesamtverkehrskonzeptes auch im Kanton Zürich. Und dazu hat auch die Bevölkerung am 24. September 2017 Ja gesagt mit 61 Prozent Ja-Stimmen. Und ja, es ist so, die Regierung will die Strassenbauvorhaben, will diese Projekte vorantreiben, so wie wir auch in den letzten Jahrzehnten den öffentlichen Verkehr ausgebaut haben. Ja, die Projekte sind zum Teil ins Stocken geraten und genau deshalb hat diese Regierung dieses Element bereits in ihre Legislaturplanung aufgenommen – vor dem Volksentscheid.

Es ist so, dass die neue Bestimmung in der Verfassung der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung des Strassenverkehrs neu Rechnung trägt. Und sie schafft gleichlange Spiesse für die verschiedenen Verkehrsträger, sei es der Individualverkehr oder eben auch der öffentliche Verkehr. Es entspricht einer gesamtheitlichen Verkehrspolitik, denn öffentlichen Verkehr zu fördern, ohne den motorisierten Individualverkehr einzuschränken. Dass dies möglich ist, zeigen ja Beispiele im Glatttal oder auch bei der Limmattalbahn oder auch beim Gesamtprojekt Rosengarten tram und -tunnel. Dass ich hier mit gleichem Herzblut auch den öffentlichen Verkehr vertrete, das haben Sie sicher bemerkt. Dass der Kanton Zürich beim Thema Veloverkehr als einziger Kanton ein Gesamtveloverkehrsnetz hat, auch seit diesem Jahr, sei an dieser Stelle auch erwähnt.

Erlauben Sie mir noch einige Hinweise zu aktuellen Themen, die Sie hier angetönt haben:

Ausbau des Hardwalds, Hardwaldstrasse Bülach–Glattfelden: Der Objektkredit wurde ja dieses Jahr durch den Kantonsrat erteilt. Derzeit sind wir an der Ausarbeitung des Bauprojektes als Grundlage für die öffentliche Auflage.

Dann die Strassenverlegung Neeracherried: Die Gemeinden und die Naturschutzorganisationen haben sich auf eine Variante geeinigt und möchten nun die Stellungnahme des Kantons. Sie haben ihre Ideen vorgebracht und wir sind an der Prüfung.

Das Gesamtprojekt, das Generationenprojekt Rosengartentram und -tunnel befindet sich im Moment in der parlamentarischen Beratung.

Dann die Umfahrung Eglisau: Dem wäre also nicht so, dass man sagen würde, wir hätten das auf Eis gelegt, ganz im Gegenteil: Wir sind daran, in einem nicht ganz einfachen Umfeld, aber wir wollen das. Das habe ich auch schon mehrfach ausgedrückt. Sie haben vor allem von den Sofortmassnahmen gesprochen.

Das Gleiche gilt für die Umfahrung Grüningen, wo wir eine gemeinsame Erklärung mit den Gemeinden unterschrieben haben.

Und ja, die Umfahrung Obfelden/Ottenbach steht im Rechtsmittelverfahren, das habe auch ich so zu akzeptieren.

Noch einige Worte zu den Nationalstrassenprojekten: Die Nordumfahrung Gubrist, die Eröffnung auf sechs Spuren in Affoltern ist ja auf 2020 geplant. Das wird eine grosse Entlastung der heutigen Situation bringen. Der Bau der dritten Röhre und die Sanierung der beiden Tunneln sollten definitiv abgeschlossen sein, leider erst 2025. Morgen übrigens dürfen wir um halb zehn die Anschlagfeier beim Gubrist feiern.

Dann die Umfahrung Winterthur mit Ausbau auf sechs Spuren: Damit kann man leider auch erst 2030 rechnen. Umso wichtiger ist für die Zürcher Regierung die Nutzung der Pannenstreifen, das sogenannte PUN-Projekt, auf diesem Abschnitt bis etwa 2020.

Noch einige Worte zur Oberlandautobahn: Es ist hier wie bei der Hirzelverbindung, sie geht per 1. Januar 2020 an den Bund über. Und im Hinblick auf diese Eigentumsübertragung prüft die Volkswirtschaftsdirektion, welche Planungsprojekte für die Lückenschliessung bis Ende 2019 vorgenommen werden können. Und auch wenn es richtig ist, dass die formellen Entscheide dann vom Bund getroffen werden, so kann ich Ihnen hier doch versichern, dass wir sehr an der Arbeit sind, und dies sehr koordiniert auch mit dem Bund, konkret mit dem ASTRA. Hier treiben wir das Projekt bestmöglich voran.

Dann noch die Glattalautobahn: Sie ist ebenfalls Teil des Netzbeschlusses. Aber sie ist bereits heute eine Aufgabe des Bundes, im Gegensatz zur Oberlandautobahn. Das ASTRA hat ja im Rahmen der Gebietsplanung mittleres Glatttal die Linienführung im Bereich Anschluss Baltenswil untersucht und die Koordination mit dem Brüttenertunnel der SBB sichergestellt. Hier haben wir ja auch informiert, dass wir hier sogar eine koordinierte Lösung Strasse und Bahn haben. Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass diese wichtige Projektierung so rasch wie möglich fortgesetzt wird.

In diesem Sinne herzlichen Dank für die Kenntnisnahme.

Ratspräsidentin Karin Egli: Das Wort wird weiter nicht mehr gewünscht. Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2018 bis 2020 zur Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt

Verschiedenes

Rücktrittserklärung

Rücktritt als Ersatzmitglied des Obergerichts von Andreas Flury, Thalwil

Ratssekretär Roman Schmid verliest das Rücktrittsschreiben: «Rücktritt als Ersatzoberrichter per 31. Dezember 2017.

Am 18. September 2017 wurde ich vom Kantonsrat als Oberrichter gewählt. Inzwischen zeichnet sich ab, dass der Amtsantritt auf den 1. Januar 2018 vorgesehen ist. Ich ersuche daher auf diesen Zeitpunkt hin um Entlassung aus dem Amt als Ersatzmitglied des Obergerichts des Kantons Zürich.

Ich danke Ihnen für Ihre Kenntnisnahme und Ihre Bemühungen.

Freundliche Grüsse, Andreas Flury.»

Ratspräsidentin Karin Egli: Ersatzoberrichter Andreas Flury, Thalwil, ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraph 35 und folgen-

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

Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt per 31. Dezember 2017 ist genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Moderne Rechnungsgrundlagen für das Risiko- und Eigenkapital der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich**
Motion Cyrill von Planta (GLP, Zürich)
- **Prämienreduktion für die Kunden der kantonalen Gebäudeversicherung**
Postulat Cyrill von Planta (GLP, Zürich)
- **Wozu braucht Zürich Messen?**
Anfrage Max Robert Homberger (Grüne, Wetzikon)
- **Unterbinden von niederschwelliger Information in den Durchgangszentren**
Anfrage Silvia Rigoni (Grüne, Zürich)
- **Informatik am Gymnasium**
Anfrage Sabine Wettstein (FDP, Uster)

Schluss der Sitzung: 11.45 Uhr

Zürich, den 20. November 2017

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 4. Dezember 2017.