


149. Sitzung, Montag, 27. März 2006, 14.30 Uhr

 Vorsitz: *Hans Peter Frei (SVP, Embrach)*
Verhandlungsgegenstände
28. Zahl der ordentlichen Richter am Kassationsgericht (*Reduzierte Debatte*)

Antrag des Kassationsgerichts vom 5. Dezember 2005 und gleich lautender Antrag der JUKO vom 25. Januar 2006

 KR-Nr. [22/2006](#) Seite 10921

29. Zahl der Mitglieder des Bezirksgerichts Dietikon

Antrag des Obergerichts vom 14. Dezember 2005 und geänderter Antrag der JUKO vom 8. März 2006

 KR-Nr. [30a/2006](#) Seite 10924

30. Änderung Unterhaltungsgewerbegesetz

 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 22. Juni 2005 zur Einzelinitiative KR-Nr. [369/2003](#) und geänderter Antrag der WAK vom 28. Februar 2006, [4262a](#)

Seite 10932

31. Reduktion von Feinstaubemissionen (PM10) durch Einführung eines Bonussystems bei Verkehrsabgaben dieselbetriebener Fahrzeuge mit Feinstaubpartikel-Filtern

Motion Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon), Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) und Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden) vom 25. April 2005

 KR-Nr. [119/2005](#), Entgegennahme als Postulat, Diskussion Seite 10943

32. Einführung einer reduzierten Motorfahrzeugsteuer für mit Erdgas/Kompogas betriebene Fahrzeuge

Motion Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden), Patrick Hächler (CVP, Gossau) und Willy Furter (EVP, Zürich) vom 20. Juni 2005

KR-Nr. [176/2005](#), Entgegennahme als Postulat, Diskussion Seite 10946

33. Verwendung der LSVA-Gelder

Postulat Marcel Burlet (SP, Regensdorf), Willy Germann (CVP, Winterthur) und Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur) vom 20. Juni 2005

KR-Nr. [178/2005](#), Entgegennahme, Diskussion Seite 10962

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Erklärung der SP-Fraktion zur Umbenennung der Direktion für Soziales und Sicherheit* Seite 10972
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 10973

Geschäftsordnung

Heinrich Frei (SVP, Kloten): Ich beantrage Ihnen,

die Traktanden 31 und 32 gemeinsam zu behandeln.

Begründung: Es geht beide Male um die Reduktion von Verkehrsabgaben für die Motorfahrzeugsteuern.

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Ich bin dagegen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Es widerspricht ein bisschen dem parlamentarischen Anstand unter Fraktionen, einen Antrag auf diese Weise einzubringen. Die Sprecherinnen und Sprecher konnten sich auf eine

solche Situation nicht einstellen. Das hätte man wahrscheinlich schon vor ein, zwei Wochen so entscheiden können. Ich unterstütze den Gegenantrag Susanne Rihs.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Das zeigt wieder einmal, dass die SVP wenig Ahnung hat von umweltpolitischen Vorstössen. Diese zwei Vorstösse haben nur entfernt etwas miteinander zu tun. Wir lehnen den Antrag von Heinrich Frei ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat stimmt mit 64 : 53 Stimmen dem Antrag Heinrich Frei zu.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Das Wort wird weiter nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der bereinigten Form genehmigt.

28. Zahl der ordentlichen Richter am Kassationsgericht (*Reduzierte Debatte*)

Antrag des Kassationsgerichts vom 5. Dezember 2005 und gleich lautender Antrag der JUKO vom 25. Januar 2006

KR-Nr. [22/2006](#)

Ratspräsident Hans Peter Frei: Ich begrüsse zu diesem Geschäft den Präsidenten des Kassationsgerichts, Moritz Kuhn.

Gabi Petri (Grüne, Zürich), Präsidentin der Justizkommission (JUKO): Am 5. Dezember 2005 stellte das Kassationsgericht Antrag zum Beschluss des Kantonsrates über die Zahl der ordentlichen Richter am Kassationsgericht. Die Justizkommission erhielt diesen am 19. Dezember 2005 zur Beratung und Antragstellung zugewiesen. Sie beriet diesen Antrag an ihrer Sitzung vom 11. Januar 2006 in Anwesenheit des Präsidenten sowie des Generalsekretärs des Kassationsgerichts und ein weiteres Mal an ihrer Sitzung vom 25. Januar 2006.

Das Kassationsgericht stellt aufgrund der gesunkenen Zahl der Eingänge der Straffälle wegen der Revision der Strafprozessordnung, die per 1. Januar 2005 in Kraft getreten ist, den Antrag, bis zur Gesamterneuerung des Gerichts am 1. Juli 2007 die bis dahin ausscheidenden

Mitglieder bis zur gesetzlichen Mindestzahl von sieben Mitgliedern nicht mehr zu ersetzen. Das Kassationsgericht beabsichtigt damit, die ordentlichen Richterinnen und Richter besser auszulasten. Auf die nächste Amtsdauer hin wird eine neue Regelung unter Überprüfung des Gesetzes sowie des Beschlusses des Kantonsrates über die Zahl der ordentlichen Richter am Kassationsgericht vom Juli 1989 sowie vom 9. Januar 1995 sowieso notwendig werden. Mit den Gesamterneuerungswahlen 2007 wird die Zahl der Mitglieder des Kassationsgerichts möglicherweise reduziert werden müssen. Deshalb lässt es sich schon heute rechtfertigen, diese Reduktion mit dem vorliegenden Antrag sinnvoll vorzubereiten, auch angesichts der rückläufigen Fallzahlen. Nach der Visitation des Kassationsgerichts und der Budgetberatung in der Kommission im vergangenen Jahr war es für die Justizkommission unschwer zu erkennen, dass aufgrund der budgetierten Anzahl Eingänge der Fälle die Geschäftslast für das Kassationsgericht in der Tendenz rückläufig ist. Die Mitglieder des Kassationsgerichts erklärten sich deshalb bereit, ihr entschädigtes Pflichtpensum neu mit dem Verfassen von je drei Referaten zu kompensieren. Zum Rechenschaftsbericht merkte die Justizkommission am 7. November 2005 an, dass die Prüfung weiterer Massnahmen wegen der gesunkenen und der sinkenden Eingänge vorbehalten bleibt.

Beim vorliegenden Antrag wird nun durch die Nichtersetzung der ausscheidenden Mitglieder des Kassationsgerichts eine bessere Auslastung der verbleibenden Mitglieder im Sinne einer Übergangslösung bis zur Gesamterneuerung ermöglicht. Die Justizkommission hegt denn auch keine Bedenken, dass mit der Genehmigung dieses Antrags die Funktionsfähigkeit des Kassationsgerichts in irgendeiner Form nicht mehr gewährleistet werden könnte, da die Mindestzahl der Richter nach wie vor im Gesetz vorgeschrieben bleibt und auch im Antrag erwähnt ist.

Die Justizkommission begrüsst den Antrag des Kassationsgerichts, denn er entspricht den Vorgaben, wie sie die Justizkommission anlässlich des Rechenschaftsberichts im letzten November skizziert hat, und auch den Vorgaben des Kantonsrates im Zusammenhang mit dem Voranschlag 2006. Die Justizkommission ist einstimmig für den Antrag des Kassationsgerichts. Wir bitten Sie daher, dem Antrag zuzustimmen.

Andrea Sprecher (SP, Zürich): Heute sprechen wir endlich zur richtigen Zeit über den richtigen Antrag. Die erste Runde – einige erinnern sich vielleicht – fand nämlich sehr unpassend anlässlich der Budgetdebatte im letzten Dezember statt, als die SVP einen unnötigen Antrag auf eine 5-prozentige Budgetkürzung am Kassationsgericht stellte. Unnötig deshalb, weil das Kassationsgericht bereits im letzten Dezember mit dem Vorschlag, die ausscheidenden Richter nicht mehr zu ersetzen, an die Geschäftsleitung des Kantonsrates und an die Justizkommission gelangt war. Das Kassationsgericht ist also auch ganz ohne die zweifelhafte Unterstützung in Form eines SVP-Sparantrags auf die Idee gekommen, aufgrund der geänderten Geschäftslast die nötigen Massnahmen zu ergreifen.

Aufgrund der von der Präsidentin der Justizkommission beschriebenen Situation am Kassationsgericht ist der vorliegende Antrag, die ausscheidenden Mitglieder bis zu den Erneuerungswahlen 2007 nicht mehr zu ersetzen, die einzig vernünftige Übergangslösung.

Ich möchte aber vor allem Sie von der gegenüberliegenden Ratsseite um eines bitten: Glauben Sie jetzt nicht, Sie könnten die Situation am Kassationsgericht verallgemeinern. Der Fallrückgang und die damit verbundene Unterbelastung sind leider nicht Vorboten einer allgemeinen Verbesserung der Geschäftslast an den anderen Gerichten. Sollten Sie bereits damit geliebäugelt haben, demnächst an allen Gerichten ein bisschen an Personal einzusparen – vergessen Sie es. Die Überbelastung dort ist keineswegs zurückgegangen, woran ich Sie bei Gelegenheit immer wieder erinnern werde.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I. bis IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat stimmt mit 143 : 0 Stimmen, der Vorlage KR-Nr. [22/2006](#) gemäss Antrag des Kassationsgerichts und vorberatenden Kommission zu.

Das Geschäft ist erledigt.

29. Zahl der Mitglieder des Bezirksgerichts Dietikon

Antrag des Obergerichts vom 14. Dezember 2005 und geänderter Antrag der JUKO vom 8. März 2006
KR-Nr. [30a/2006](#)

Gabi Petri (Grüne, Zürich), Präsidentin der Justizkommission (JUKO): Am 14. Dezember 2005 stellte das Obergericht Antrag zum Beschluss des Kantonsrates über die Zahl der Mitglieder des neuen Bezirksgerichts Dietikon. Die Justizkommission erhielt diesen an der Sitzung vom 13. Februar 2006 zu Beratung und Antrag zugewiesen. Sie beriet diesen Antrag an ihrer Sitzung vom 22. Februar 2006 in Anwesenheit des Präsidenten und des Generalsekretärs des Obergerichts und an ihrer Sitzung vom 8. März 2006, an welcher sie einen geänderten Antrag an den Kantonsrat beschloss. Der Antrag des Obergerichts wurde nötig, da mit Gesetz vom 10. März 1985 der Bezirk Dietikon neu gebildet wurde. Gemäss Gesetz bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Trennung der einzelnen Behörden des alten Bezirks Zürich. Mit Beschluss vom 14. Dezember 2005 setzte der Regierungsrat die Trennung auf den 1. Juli 2008 an, da dies der Zeitpunkt der Gesamterneuerung der Bezirksgerichte ist. Das Obergericht stellte Antrag auf einen Stellenumfang von insgesamt 450 Stellenprozenten, da der Bezirk Dietikon mit über 370'000 Einwohnern etwa gleich gross wie der Bezirk Hinwil mit 444 Stellenprozenten sowie der Bezirk Dielsdorf mit 455 Stellenprozenten ist. Zum gleichen Ergebnis führe auch eine Bewertung der Dietiker Fälle am alten Bezirksgericht Zürich – so das Obergericht.

Der Stellenumfang von 450 Stellenprozenten ist denn auch für die Kommission unbestritten. Das Obergericht stellt weiter den Antrag, die Zahl der Mitglieder des Gerichts auf fünf festzusetzen und aufzuteilen in vier Vollämter und ein Teilamt. Die Kommission stellte fest, dass diese Formulierung des Obergerichts die Besetzung des Gerichts

zu stark einschränkt, vor allem im Bereich der Teilämter. Die Absicht des Obergerichts ist es denn auch, die Richterstellen vor allem durch das Vollamt mit juristisch ausgebildeten Personen zu besetzen. Doch die Kommission ist der Ansicht, dass für die Besetzung des Gerichts die grösstmögliche Flexibilität erreicht werden sollte. Sie hat deshalb nicht, wie vom Obergericht in der Vorlage vorgeschlagen, die Zahl der Voll- und Teilämter festgesetzt, sondern hat nur wie im GVG (*Gerichtsverfassungsgesetz*) verlangt, die Mindestzahl der Richter in der Vorlage festgehalten. Die Kommission hat also nicht unterteilt nach Voll- und Teilämtern. Die Kommission will mit ihrem so geänderten Antrag möglichst flexibel bleiben und so bedarfsgerecht sein, damit möglichst mehr – das ist der ausdrückliche Wunsch der Kommission – als nur eine richterliche Teilzeitstelle geschaffen werden kann. Vorstellbar wären zum Beispiel drei Voll- und drei Teilämter oder auch mehr.

Sie sehen, um den jeweiligen Bedürfnissen im Bezirk Dietikon wirklich Rechnung tragen zu können, möchte die Justizkommission nicht eine verbindliche Unterteilung nach Voll- und Teilämtern festschreiben. Das führte zur Formulierung des Antrags der Justizkommission, wonach fünf Richterstellen nur das absolute Minimum darstellen sollen, ohne Aufteilung nach Voll- und Teilämtern.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass das Obergericht in der Weisung erwähnt, dass die Stellenprozente und die Mindestzahl der Mitglieder des Bezirksgerichts Zürich unverändert bleiben sollen, aber in Zukunft weniger Ersatzrichter zum Einsatz gelangen sollen.

Die Kommission hat auch darüber beraten und ist zum Schluss gekommen, dass mit dem vorliegenden Beschluss über die Zahl der Mitglieder des neuen Bezirksgerichts Dietikon nur dessen Bestand geregelt wird und nicht derjenige des Bezirksgerichts Zürich. Dieser bleibt unverändert. Die Justizkommission legt ihren Antrag einstimmig vor. Ich bitte Sie daher, den Antrag der Justizkommission zu unterstützen.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Ich stelle Ihnen den Antrag, den Antrag der Justizkommission wie folgt zu ändern:

1. Die Zahl der Stellenprozente des auf 1. Juli 2008 zu installierenden Bezirksgerichts Dietikon wird auf 450 und die Zahl der Mitglieder dieses Gerichts auf mindestens sechs festgesetzt.

Die FDP-Fraktion steht für die Schaffung von Teilzeitstellen aus ihrer Haltung zur Förderung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf ein. Die Mitglieder der Justizkommission legen die gleiche Haltung an den Tag, hat doch die Präsidentin der Justizkommission soeben in ihrem Eintretensvotum dargelegt, wie die Justizkommission die Bestimmung «mindestens fünf» ausgelegt haben möchte; es seien nämlich drei vollamtliche und drei teilamtliche Stellen zu schaffen. Die FDP-Fraktion unterstützt diese Auslegung und anerkennt die Verbesserung der Formulierung durch die Justizkommission. Für uns ist es aber zu wenig zwingend. Mit den vom Obergericht beantragten mindestens fünf Stellen mit insgesamt 450 Stellenprozenten hat das Obergericht freie Hand, wie von ihm vorgeschlagen, lediglich vier Vollzeit- und eine Teilzeitstelle zu schaffen. Damit wären wie an anderen Landgerichten bisher üblich weitere Teilzeitstellen gar nicht mehr möglich. Gleichzeitig wäre auch das so genannte Laienrichtertum mit Persönlichkeiten aus anderen Berufen auf kaltem Weg abgeschafft. Dem Stimmvolk wäre mit dem Vorschlag des Obergerichts die Möglichkeit genommen, mit dem Wahlzettel zu entscheiden, ob es wie bisher sowohl Juristen wie auch Laienrichter möchte, gemäss dem Motto: Juristen sind gut, Laien sind gut, zusammen sind sie besser. Diese Möglichkeit ist in der neuen Kantonsverfassung ausdrücklich vorgesehen.

Es ist deshalb wichtig, dass die Mindestzahl der Richterstellen auf mindestens sechs festgelegt wird. Damit ist gewährleistet, dass sowohl mit drei Vollämtern wie auch drei Teilzeitstellen zu 50 Prozent am neu zu schaffenden Bezirksgericht Dietikon gearbeitet werden kann.

Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung.

Gabi Petri (Grüne, Zürich), Präsidentin der Justizkommission: Dieser Antrag wurde in der Kommission nicht gestellt und eben auch nicht beraten. Deshalb kann ich leider nicht im Namen der Justizkommission dazu Stellung nehmen.

Der Antrag bedeutet sicher eine Einschränkung der Flexibilität bei der Besetzung der Richterstellen. Es ist aber eine Einschränkung in eine wünschbare Richtung, hin zu mehr Teilämtern. 450 Stellenprozente aufgeteilt auf sechs statt fünf Richterstellen: das ergibt klar mehr Teilämter.

Cécile Krebs (SP, Winterthur): Ich spreche nicht zum Antrag Martin Mosssdorf.

An den obersten kantonalen Gerichten arbeiten 62 Richter und 16 Richterinnen. Mit anderen Worten: Der Anteil an Frauen liegt bei nur 25 Prozent. Um der Vereinbarkeit von Beruf und Familie nachzukommen, brauchen wir Teilzeitstellen, auch an den Gerichten im Kanton Zürich. Es geht um die individuelle Gestaltungsfreiheit von Frauen und Männern, was nichts anderes heisst, als dass wir endlich genügend Teilzeitstellen für Eltern brauchen, die sich die verschiedenen Aufgaben wie Geld zu verdienen und Kindererziehung aufteilen möchten. Eltern sollen wählen können. Mit Teilzeitstellen erreichen wir erstens das Gleichgewicht von Männern und Frauen in der Erwerbswelt. Zweitens: Väter und ihre Kinder sind sich nicht fremd. Drittens: Das unausgeschöpfte Arbeitskräftepotenzial von Frauen und Müttern liegt nicht brach. Zum Glück erkennen immer mehr Arbeitnehmerinnen und -arbeitnehmer, dass die konsequente Ausrichtung der Familienpolitik für eine gute Vereinbarkeit von Beruf und Familie einerseits und die Vermeidung von Familienarmut andererseits nicht nur eine zentrale Aufgabe ist, sondern sich auch wirtschaftlich für die Unternehmung auszahlt. Es ist an der Zeit, dass diese Einsicht auch an den Gerichten Einzug hält. Was wir anstreben, sind Teilzeitstellen, damit Frauen und Männer, die Beruf und Familie vereinbaren möchten, dies auch können.

Die SP-Fraktion unterstützt die Vorlage.

Thomas Ziegler (EVP, Elgg): Die EVP unterstützt aus zwei Gründen den Antrag, die Mindestzahl der Mitglieder des Bezirksgerichts Dietikon auf sechs festzusetzen. Zum einen bleibt so die Möglichkeit, Laienrichter einzusetzen, bestehen. Im Verfassungsrat haben wir diese Frage ausführlich diskutiert und sie schliesslich positiv beantwortet. Deshalb sieht die neue Kantonsverfassung auch ausdrücklich diese Möglichkeit weiterhin vor. Es kann nicht angehen, diese bewährte Art der Rechtsprechung auf kaltem Weg praktisch abzuschaffen oder zumindest stark zu erschweren, was die wohl beabsichtigte Folge des Antrags des Obergerichts wäre. Das Laienrichtertum ist im Volk verwurzelt und hat immer noch seine Berechtigung.

Zum Zweiten begrüessen auch wir die Schaffung weiterer Teilzeitstellen. Mit der Formulierung «mindestens sechs» ist Gewähr geboten, dass bei einem Pensum von 450 Stellenprozenten mehr als nur eine Teilzeitstelle ausgeschrieben werden muss, was gerade auch Frauen

mehr Möglichkeiten zur beruflichen Entfaltung bietet. Wenn zum Beispiel die Büros geteilt werden, kommt eine solche Lösung nicht teurer zu stehen, bringt dem Gericht dafür aber grössere Flexibilität.

Schliesslich ist auch daran zu erinnern, dass der Kantonsrat im Jahr 2001 die Zahl der Mitglieder aller Bezirksgerichte festgesetzt und dabei durchwegs eine Mindestzahl angegeben hat. Bei Hinwil und Dielsdorf mit dem gleichen Pensum von 450 Stellenprozenten beispielsweise sieben, also noch eine mehr, als der Antrag Martin Mossdorf für das Bezirksgericht Dietikon verlangt. Nur schon aus diesem Grund liegt der ursprüngliche Antrag des Obergerichts quer in der Landschaft.

Die EVP wird dem Antrag der FDP auf mindestens sechs Mitglieder zustimmen und bittet Sie, dasselbe zu tun.

Samuel Ramseyer (SVP, Niederglatt): Die SVP-Fraktion wird dem Abänderungsantrag der FDP, die Zahl der Richter auf mindestens sechs zu erhöhen, zustimmen.

Uns geht es allerdings nicht in erster Linie darum, Familienpolitik zu betreiben, sondern wir möchten auch dem Laienrichtertum im Bezirk Dietikon eine Chance geben. Dieser Zielsetzung dient meines Erachtens auch der Antrag [30a/2006](#) der Justizkommission. Mit der Erhöhung der Zahl der Richter von fünf auf mindestens sechs wird die Wahrscheinlichkeit, dass infolge des Stellensplittings auch Laien zum Zug kommen werden, grösser. Wir sind vom Laienrichtertum überzeugt. Ich persönlich bin in dieser Auffassung durch das Ergebnis der letzten Ersatzwahl am Bezirksgericht Dielsdorf bestärkt worden. Unsere Bevölkerung hat sich eindrücklich mit über 5000 Stimmen gegen 2800 Stimmen für einen Laien entschieden. Offenbar zweifeln die Einwohner des Bezirks Dielsdorf nicht an der Qualität der Rechtsprechung durch Nicht-Juristen.

Wir sind davon überzeugt, dass die Entscheide nicht besser, aber auch nicht schlechter sind, wenn diese von Laien gefällt werden. Für alle Richter, ungeachtet ihrer Grundausbildung gilt bekanntlich das richterliche Ermessen. In Diskussionen mit Richtern wird oft angemerkt, dass die Laien in den Verfahrensabläufen zu wenig gut bewandert seien und der Betreuungsaufwand durch die Juristen dementsprechend hoch sei. Dem möchte ich nicht grundsätzlich widersprechen. Allerdings werden Richter, auch Laienrichter von juristischen Sekretären unterstützt. Deren vornehmste Aufgabe ist es, dafür zu sorgen, dass die Prozessabläufe auch in jenen Einzelrichterverhandlungen den ge-

setzlichen Vorgaben entsprechen, die durch Laien geführt werden. Die Rolle der Juristen muss in diesem Fall definiert sein. Sie sind dafür verantwortlich, dass der richterliche Wille im Rahmen der Gesetze und des Ermessens korrekt wiedergegeben wird, ohne auf das Urteil Einfluss zu nehmen. Oft wird argumentiert, dass man sich auch nicht einem Chirurgen anvertrauen würde, der nicht ein entsprechendes Medizinstudium vorzuweisen hätte. Das mag sein. Allerdings geht es in Gerichtsverhandlungen selten um Leben und Tod, wie das auf dem Operationstisch oft der Fall ist. Prozessparteien haben in jedem Fall die Möglichkeit, das richterliche Urteil durch die nächst höhere Instanz überprüfen zu lassen. Fehlurteile werden dadurch vielleicht nicht vermieden, aber immerhin rasch erkannt. Letztlich geht es darum, ein Stück funktionierendes Milizsystem zu erhalten. Wir sind davon überzeugt, dass die gewählten Laien, nämlich Personen, die sich die Aufgabe zutrauen und willens sind, sich entsprechend weiterzubilden, durchaus in der Lage sind, die Aufgaben eines Einzelrichters wahrzunehmen.

Die SVP bittet Sie, den Antrag Martin Mossdorf zu unterstützen.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Uns freut es natürlich sehr, dass die Freisinnigen hier ein altes Anliegen der Grünen übernommen haben. Wir kämpfen schon lange und mit Beharrlichkeit für Teilzeitstellen an den Gerichten. Jetzt hören wir plötzlich die Familienpolitik, die wir immer vertreten haben, von der bürgerlichen Seite. Das ist wirklich erfreulich, auch wenn ich persönlich die Argumentation in der Ehrlichkeit von der SVP sehr schätze, weil ich denke, dass dieses Argument auch für die Freisinnigen doch ein grosses Gewicht, wenn nicht das Hauptgewicht hatte in diesem Fall.

Selbstverständlich unterstützen wir den Antrag der FDP.

Adrian Hug (CVP, Zürich): Auch wir werden selbstverständlich dem geänderten Antrag zustimmen. Die Kommission war sich eigentlich einig, dass sie diesen Aspekt stärker gewichten will, indem sie das Wort «mindestens» eingefügt hat. Jetzt sind offensichtlich nicht alle überzeugt, dass dem Obergericht in dieser Sache voll zu trauen ist. Ich weiss nicht, ob wir von vornherein dem Obergericht so eine konservative Grundhaltung unterstellen sollen. Es gehört sicher nicht zu den revolutionären Kräften in unserem Kanton. Das ist auch nicht die

Aufgabe eines Gerichts. Wenn jetzt mittels der geänderten Formulierung noch etwas Beihilfe beim Obergericht geleistet wird, damit es auf den richtigen Weg kommt, dann ist das nur zu begrüßen.

Erwähnen möchte ich gleichwohl, dass mit diesem Zusatz keine Aussage getroffen wird, ob die Teilzeitrichter Laien sein werden. Ich bin froh, wenn man nicht irgendwann aus den Materialien lesen kann, es dürften keine professionellen Richter mit Teilzeitpensen eingesetzt werden, sonst hätte da ein entsprechender Antrag kommen müssen. Wenn der Entscheid dann so wäre, dass die Teilzeitstellen mit Juristinnen und Juristen besetzt werden, dann wäre das so. Laien sind in dieser Formulierung nicht vorgeschrieben.

Bernhard Egg (SP, Elgg): Die Einigkeit scheint wunderbar zu sein. Ich teile die Freude meiner Vorrednerinnen und Vorredner, dass der Rat hier zustimmen wird.

Kurz noch die Stellungnahme der SP-Fraktion: Wir unterstützen den Antrag Martin Mossdorf ebenfalls. Die Justizkommission hat einen formell korrekten Antrag gestellt. Das ist klar. Dieser Antrag ermöglicht die Teilamtregelung. Nur hätten wir das gerne etwas verpflichtender, sonst ist klar, was passieren wird. Es würde genau ein Teilamt geben über 50 Prozent und vier Vollämter à 100 Prozent gemäss dem Antrag des Obergerichts. Seit rund sechs Jahren sind Teilämter an den Bezirksgerichten möglichen. Der Kantonsrat kann heute Nachmittag den Tatbeweis dafür erbringen, dass es ihm mit der Verwirklichung der Förderung von Teilzeitstellen ernst ist. Teilämter sind das ideale Mittel – das haben wir mehrfach gehört –, um Beruf und Familie miteinander vereinbaren zu können. Es ist uns deshalb auch wichtig, nochmals zu betonen, dass wir hier entgegen der Meinung der SVP-Fraktion nicht in erster Linie eine Laienrichterdiskussion führen, sondern es geht darum, ob wir mehr Teilämter als wünschbar erachten oder nicht. Ob diese Teilämter dann von so genannten Laien gefüllt werden oder nicht, das ist dann erst eine Anschlussfrage. Selbstverständlich steht es allen offen, sich zu bewerben. Wir haben, in Klammer bemerkt, überhaupt nichts gegen Laien einzuwenden, soweit sie fachkundige Laien sind. Ich glaube auch, dass die Zeiten endgültig vorbei sind, da sich jemand, der mit Juristerei überhaupt nichts am Hut gehabt hat, im Ernst für ein Richteramt bewerben kann. Die Rechtsgebiete und die Rechtsprechung sind heute so komplex, dass es eine gewisse Ahnung der Materie schlicht und einfach bedingt.

Ein weiterer Vorteil ist, wenn man mehr Richterinnen und Richter an einem so kleinen Gericht zur Verfügung hat, kann man bei den Kammerbesetzungen auf unterschiedliche Erfahrungshintergründe zurückgreifen. Wenn sie nur gerade zu Fünft sind, ist das etwas schwierig. Wenn wenigstens sechs oder sieben Richterinnen und Richter zur Verfügung stehen, kann man auf individuelle Erfahrungen und Neigungen noch besser abstellen.

Aus diesen Überlegungen werden wir dem Antrag Martin Mossdorf zustimmen.

Ernst Stocker-Rusterholz (SVP, Wädenswil): Ich bin etwas erstaunt über die Ausführungen von Bernhard Egg. Ein grosser Teil in diesem Rat gibt dem Laienrichtertum doch Gewicht. Wenn das in der Verfassung klar verankert worden ist – gerade Ihre Kreise pochen immer auf die Verfassung –, dann halte ich doch fest, dass ein grosser Teil dieses Rates die Vorlage ändert, weil er am Laienrichtertum festhalten will. Ich weiss, dass dies nicht explizit vermerkt ist. Ich bin aber überzeugt, dass das das Obergericht zur Kenntnis nehmen muss, sonst werden wir dies später einmal explizit hineinschreiben.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Hier liegt der Antrag von Martin Mossdorf vor, der so lautet: «Die Zahl der Stellenprozent des auf 1. Juli 2008 zu installierenden Bezirksgerichts Dietikon wird auf 450 und die Zahl der Mitglieder dieses Gerichts auf mindestens sechs festgesetzt.»

Abstimmung

Der Antrag Martin Mossdorf wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt dem Antrag Martin Mossdorf mit 150 : 0 Stimmen zu.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 151 : 0 Stimmen, der Vorlage [30a/2006](#) gemäss bereinigtem Antrag der Justizkommission zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

30. Änderung Unterhaltungsgewerbegesetz

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 22. Juni 2005 zur Einzelinitiative [KR-Nr. 369/2003](#) und geänderter Antrag der WAK vom 28. Februar 2006, [4262a](#)

Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die WAK beantragt dem Kantonsrat, der Vorlage 4262a zuzustimmen und somit die Einzelinitiative Mario Gmür nicht definitiv zu unterstützen.

Mit einer Änderung im Unterhaltungsgewerbegesetz wollte der Einzelinitiant erreichen, dass elektronische Lotteriespiele wie Touchlots und Tactilos verboten werden. Nach seiner Ansicht sind elektronische Lotteriespiele nicht mit den herkömmlichen Lotterien mit Papierlosen vergleichbar, sondern das sind Glücksspiele mit einem hohen Suchtpotenzial, was sozialpolitisch bedenklich ist. Mit solchen Apparaten wird überdies das eidgenössische Spielbankengesetz umgangen, denn für Glücksspielautomaten gelten strengere Auflagen als für Rubbellose auf elektronischen Plattformen, für die die Kantone zuständig sind.

Auch die eidgenössische Spielbankenkommission ist der Ansicht, dass der Bund für die elektronischen Lotteriespiele zuständig ist. Sie ist seit geraumer Zeit mit den entsprechenden juristischen Abklärungen beschäftigt und hat ein vorläufiges Verbot für das Aufstellen neuer Geräte erlassen, das auch für den Kanton Zürich gilt. Wir hätten gerne den Entscheid der ESBK (*Eidgenössische Spielbankenkommission*) abgewartet, welcher unter Umständen diese Einzelinitiative gegenstandslos machen kann. Es war aber leider nicht in Erfahrung zu bringen, wie lange das Verfahren noch dauern wird. Wird der Bund zuständig, könnten die Kantone keine Verbote mehr aussprechen. Nimmt man aber an, dass die Kantone weiterhin für diese Geräte zuständig sind, stellt sich die Frage eines Verbots im Kanton Zürich.

Die Mehrheit der WAK ist der Meinung, dass ein Verbot, welches gemäss Einzelinitiative sowohl für aktuelle wie für zukünftige Geräte gelten soll, zu weit geht. Ein gewisses Suchtpotenzial ist zwar nicht ganz auszuschliessen. Die WAK liess sich bei der Entscheidungsfindung jedoch davon leiten, wie gross die Verluste sind, die man innert einer Stunde machen kann. Dieser Wert hängt davon ab, wie die Geräte eingestellt sind, das heisst wie schnell man den Ablauf bis zur elektronischen Aufrubbelung eines Loses durchlaufen kann und wie viele solcher Lose man ohne Unterbruch hintereinander aufrubbeln kann. Nach Angaben der zuständigen Direktion liegt der Maximalverlust bei 300 Franken in der Stunde, wobei die Gewinnquote, die bis zu 95 Prozent betragen kann, nicht mit eingerechnet wurde. Diese Angaben und die Möglichkeit, die Bewilligung zum Aufstellen der Geräte an Auflagen hinsichtlich deren Ausgestaltung zu binden, rechtfertigen für eine Mehrheit der WAK ein totales Verbot solcher Geräte nicht. Im Übrigen würde man es den Lotteriegesellschaften verunmöglichen, neue technologische Entwicklungen bei der Gestaltung ihrer Lotteriespiele zu berücksichtigen, was ebenfalls als unverhältnismässige Einschränkung zu werten wäre.

Die Regierung hatte in ihrer ablehnenden Haltung ausgeführt, dass im Falle eines Verbots nicht das Unterhaltungsgewerbegesetz, sondern das kantonale Lotteriegesetz geändert werden müsste. Nachdem sich die Kommissionsmehrheit gegen ein Verbot ausgesprochen hat, erübrigt sich dieser Punkt.

Sich an elektronischen Lotteriespielen zu beteiligen, ist nur eine Möglichkeit, Geld auszugeben. Viele andere Möglichkeiten sind auch nicht verboten. Angesichts der relativ geringen Beträge, die man mit elektronischen Lotteriespielen verlieren kann, würde ein Verbot zu stark in die Freiheit des Einzelnen eingreifen.

Deshalb beantragt die WAK dem Kantonsrat, der Vorlage zuzustimmen und damit die Einzelinitiative nicht definitiv zu unterstützen.

Minderheitsantrag Ralf Margreiter

I. Die Einzelinitiative KR-Nr. 369/2003 von Dr. Mario Gmür, Zürich, vom 19. November 2003, wird definitiv unterstützt.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Der Einzelinitiant bringt mit seiner Einzelinitiative ein Thema auf das Tapet im Bereich Glücksspiele und Lotterien, das im Kanton Zürich nicht gerade ohne Vorgeschichte da steht. Die Forderung der Einzelinitiative steht mit einer sehr hohen Legitimation da. Immerhin wurden drei Volksabstimmungen zum Thema Glücksspiel und Verwandtes im Kanton Zürich abgehalten und jeweils gewonnen: die Wildwuchsinitiative 1990, die Geldspielautomaten-Verbotsinitiative 1991 und die so genannte Fair-play-Initiative 1995, also eine sehr hohe Kadenz der demokratischen Legitimation des Anliegens.

Nun geht es in diesem Bereich um satte Gewinnmöglichkeiten im Rahmen eines staatlichen Monopols, die Swisslos, dem Zusammenschluss der Kantone zur Generierung von Mitteln über solche Arten von Glücksspielen.

Man kann nun unterschiedlicher Auffassung sein, ob es sinnvoll ist, hier eine Beschränkung oder ein Verbot solcher Glücksspiele oder Lotterietätigkeiten durchzusetzen oder nicht. Ich persönlich halte es für mindestens sehr problematisch, was hier neu an Möglichkeiten im Kanton Zürich geschaffen würde. Es stört mich aber vor allem, dass durch die Hintertür dieser Touchlot- und Tactilo-Automaten etwas wieder Einzug hält im Kanton Zürich, das dreimal ausdrücklich in sehr wesensähnlicher Art und Weise von der Zürcher Stimmbevölkerung aus dem Kanton verwiesen wurde – und das mit guten Gründen. Susanne Rihs wird auf die Gründe noch ausführlicher eingehen.

Die WAK hätte die Möglichkeit gehabt, auch in Erwägung dieser Legitimitäts Geschichte unabhängig von der Meinung, die man inhaltlich zur Sache hat, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten und dem Forma-

lismus zu entgehen, die Einzelinitiative wolle das Anliegen gewissermassen im falschen Gesetz verankern. Im Übrigen würde das niemanden in der Gesetzesanwendung gross stören. Die Meinung des Gesetzgebers wäre auch in diesem Fall klar. Lassen wir das aber. Die Ästhetik der Gesetzgebung ist offensichtlich eine eigene Qualität. Man hätte hingehen und allein schon wegen der demokratischen Vorgeschichte sagen können, es brauche einen Gegenvorschlag. Es ist richtig, dass sich die Zürcher Bevölkerung über diese Frage auch ein viertes Mal aussprechen kann. Vielleicht ist sie heute anderer Ansicht, als sie das in den Neunzigerjahren dreimal war. Vielleicht ist sie aber auch noch der gleichen Ansicht. Das wäre aus meiner Sicht das Minimum gewesen, was sich die Kommission hätte zugute tun können. Ich habe den Minderheitsantrag auf definitive Unterstützung der Einzelinitiative nicht zuletzt darum gestellt, weil mich dieses Vorgehen stört, das einfach klammheimlich zwischen den Zeilen und Formalitäten einerseits und andererseits wegen Unklarheiten darüber, was diese neuen Automaten denn genau tun können, verschwinden zu lassen.

Ich bitte Sie in diesem Sinn, den Minderheitsantrag zu unterstützen und eine definitive Unterstützung für die Einzelinitiative auszusprechen.

Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf): In der Westschweiz blüht das Geschäft mit den neuen Glücksspielautomaten. Die neuen Geräte sind im Grunde genommen Geldspielautomaten, die zu exzessivem Spielen verleiten. Der Spieler wirft bei diesen Apparaten ein bis fünf Franken in den Münzschlitz und deckt danach über Berührtasten verschiedene Felder auf. Ein Zufallsgenerator entscheidet sofort über den Gewinn, der im allerbesten Fall 10'000 Franken betragen kann. Das Suchtpotenzial der Glücksspielautomaten ist mindestens so gross wie dasjenige bei den im Kanton Zürich nicht zugelassenen Geldspielautomaten. Die hohe Gewinnerwartung verleitet die Spieler zu zahllosen Spielwiederholungen. In rascher Folge werfen die Spieler ihre Münzen in einen Speicher, was bei stundenlangen Spielen im längerfristigen Durchschnitt mit Sicherheit zu hohen Verlusten führt. Bei schneller Spielart beträgt eine Spielsequenz rund sechs Sekunden. Es erstaunt deshalb nicht, dass bei hohem Spieltempo für einen Spieler ein durchschnittlicher Verlust von 300 Franken pro Stunde heraussehen kann. Diese Zahl ist keinesfalls aus der Luft gegriffen. Nachforschungen haben ergeben, dass mit den Tactilo-Automaten in der Romandie ein Bombengeschäft gemacht wird. So liegt der Bruttoerlös bei den neuen

Glücksspielautomaten bei über 1000 Franken pro Tag und Apparat. Konkret heisst dies, dass im Durchschnitt pro Apparat ein Spielverlust von über 100 Franken pro Stunde entsteht. Diese Zahl liegt sogar über den Spielverlusten bei den im Kanton Zürich verbotenen Geldspielautomaten.

Die EVP findet es bedenklich, dass der Regierungsrat grünes Licht für die Zulassung von Glücksspielautomaten gegeben hat. In der Antwort auf eine EVP-Anfrage zur Problematik der Lotteriestandarten bestreitet der Regierungsrat das Suchtpotenzial der neuen Apparate. Für den Regierungsrat sind die Glücksspielautomaten von Swisslos nichts anderes als eine elektronische Variante des Lottospiels auf gedruckten Lottozetteln. Wer das Verhalten der Lottospielenden etwas eingehender betrachtet, kommt zum Schluss, dass die elektronische Form des Lottospiels ausser der Spielidee nichts mit dem Ausfüllen von Lottozetteln zu tun hat. Durch die unmittelbare Bekanntgabe des Misserfolgs im Sechs-Sekunden-Takt werden genau wie bei den Geldspielautomaten Bedingungen geschaffen, um ein ruinöses Suchtverhalten entstehen zu lassen. Der starke Anstieg der Anzahl Spielsüchtigen in der Romandie bestätigt diese Befürchtungen leider vollumfänglich. Der Aussage des Regierungsrates, dass es bei der Frage von Lotterien grundsätzlich nicht darauf ankomme, welche technischen Mittel zu ihrem Vertrieb eingesetzt werden, muss ich entschieden widersprechen. Das Lottospiel auf gedruckten Lottozetteln ist im Vergleich zur elektronischen Lotterie völlig harmlos. Hinter den Kulissen ist die Problematik der Glücksspielautomaten bestens bekannt. Es ist bezeichnend, dass eine künstliche Verlangsamung der elektronischen Vorgänge am Bildschirm als präventive Massnahme diskutiert wird. Genau an diesem Punkt prallen aber handfeste materielle Interessen und präventive Schutzmassnahmen aufeinander. Es ist aber blauäugig, anzunehmen, dass die Einstellungen an den Touchlot-Automaten so verändert werden, bis die Suchtgefahr eliminiert ist. Da locken doch zu viele Millionen für die Kantone.

Die Zürcher Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben zu den Geldspielautomaten dreimal Nein gesagt, weil die Gefahr des ruinösen Spielens erkannt worden ist. Es wäre deshalb konsequent gewesen, wenn der Regierungsrat Gesuche für das Aufstellen der Glücksspielautomaten abgelehnt hätte. Mit der Ablehnung der Einzelinitiative sollen nun alle moralischen Bedenken weggewischt werden. Das Sprichwort «Geld stinkt nicht» gilt offenbar als Devise, damit eine wunderbar sprudelnde, wenn auch zweifelhafte Finanzquelle ange-

zapft werden kann. Mühe habe ich auch, wenn formale Gründe herangezogen werden, um die Einzelinitiative abzuschmettern. Wo bleibt da ein konstruktiver Gegenvorschlag der Kommission, der den präventiven Ansatz der Einzelinitiative aufnehmen könnte? Die EVP hofft, dass sich der Kanton in Geldgeschäften von der Grauzone dubioser Einnahmen distanziert und den Minderheitsantrag unterstützt.

Hansruedi Hartmann (FDP, Gossau): Die FDP-Fraktion wird die Einzelinitiative nicht definitiv unterstützen. Sie ist der Meinung der satten WAK-Mehrheit und des Regierungsrates.

Mit ein Grund der heutigen Nichtunterstützung liegt im falschen Zeitpunkt der Einzelinitiative, schreibt doch der Initiant selber, dass falls der Bund in absehbarer Zeit die Lotteriespielautomaten unter Verbot stellen sollte, der Zweck der Einzelinitiative erfüllt sei. Dann warten wir doch ab, bis der Bund den Entscheid so oder so gefällt hat und greifen nicht falsch vor. Daraus folgt, dass die aktuelle Problematik der Einzelinitiative zurzeit nur bedingt etwas mit Suchtproblemen zu tun hat. Es wird auch nichts «versackt», Ralf Margreiter. Es geht viel mehr um eine Kompetenzverteilung. Diese wollen wir nicht mit einem falschen Vorentscheid zu Ungunsten des Kantons Zürich beeinflussen. Auch darum werden wir den Minderheitsantrag ablehnen und die Einzelinitiative nicht definitiv unterstützen. Wir halten uns mit der Nichtunterstützung alle Wege offen und kreieren erst noch kein neues Gesetz. Davon haben wir nämlich mehr als genug.

Adrian Hug (CVP, Zürich): Bei dieser Einzelinitiative geht es einerseits um eine Güterabwägung bezüglich individueller Freiheit des Einzelnen. Einerseits können solche Tätigkeiten wie Touchlot oder Tactilo ausgeübt werden, auf der anderen Seite steht die Freiheit des Gewerblers, dass er auch in diesem Bereich sein Geld verdienen kann und als Gegenposition Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen, die durchaus zu Verarmung und zu sozialen Problemen führen können. Es geht aber auch um eine technische Abgrenzung, reine Lotterie einerseits, dann der Bereich der Geldspielautomaten und schliesslich das, was durch das Spielbankengesetz abgedeckt wird. Hier haben wir sicher einen Bereich, der sich irgendwo in einer Zwischenzone fliegend bewegt. Für den Bereich der Spielbanken ist klar, da ist der Bund zuständig. Wenn mit diesen Apparaten ein Verstoß

gegen das Spielbankengesetz resultieren würde, hat der Bund zu handeln. Die CVP erwartet, dass der Bund diesbezüglich klar Stellung nimmt und das unterbindet, wenn hier eine Umgehung des Spielbankengesetzes stattfindet.

Für uns entscheidend ist aber – immer unter dem Vorbehalt, dass hier nicht bundesrechtliche Bestimmungen verletzt werden – die Höhe der Gefährdung und das Suchtpotenzial. Dies ist wiederum abhängig vom potenziellen Geldverlust. Dieser ist mit 300 Franken pro Stunde beziffert worden. Das ist weit weg von dem, das auch gehandelt wurde bezüglich solchen Apparaturen, wo man von Tausenden von Franken pro Stunde gesprochen hat. Irgendwo in dieser Abgrenzung individueller Freiheit und Schutz der Bevölkerung ist wahrscheinlich mit den 300 Franken ein Wert gesetzt, der auch auf andere Art und Weise verbraucht werden könnte, und zwar auf eine andere Art und Weise, die wir alle nicht verbieten wollen. Es liegt wohl in der individuellen Freiheit, 300 Franken pro Stunde zu verlieren, auch wenn es alles andere als sinnvoll ist.

Die Formulierung in der Einzelinitiative ist nicht sehr glücklich gewählt, wenn pauschal von elektronischen Spieloberflächen gesprochen wird. Das ist nicht ein Sich-Verstecken hinter Formalien, Ralf Margreiter, es sei im falschen Gesetz oder so etwas. Ich glaube auch nicht, dass dies bei jemandem in der WAK das Kriterium gewesen wäre, um die Einzelinitiative abzulehnen. Die allgemeine Formulierung der elektronischen Spieloberflächen beinhaltet viel zu viel.

Aus diesem Grund lehnt die CVP die Einzelinitiative ab. Es ist aber klar, dass Touchlots, Tactilots et cetera den Gesetzesrahmen, wenn nicht überschreiten, doch in sehr hohem Mass ausschöpfen. Ich ersuche den Regierungsrat, hier ein waches Auge auf die Entwicklung zu haben und wirklich, wenn die Grenze überschritten wird, auch rasch zu handeln. Der Entscheid in diesem Rat, der jetzt wohl die Einzelinitiative nicht definitiv unterstützen wird, kann nicht bedeuten, dass man die Schleusen öffnen soll. Ich bin sehr dankbar, wenn der Regierungsrat seine Verantwortung wahrnimmt und wirklich handelt, wenn das weiterginge als das, was jetzt vom Gesetz gedeckt wird. Ich habe auch keine Bedenken, dass der Regierungsrat hier nicht genau hinschauen wird. Ich bin froh, wenn das noch bestätigt würde.

Andreas Burger (SP, Urdorf): Vor ziemlich genau elf Jahren haben sich die Stimmbürger und Stimmbürgerinnen des Kantons Zürich zum letzten Mal, dafür aber einmal mehr gegen Glücksspielautomaten aus-

gesprochen. Die SP vertrat diese Haltung damals, heute noch und auch in Zukunft. Glücksspielautomaten schaden gesellschaftlich und sind volkswirtschaftlich schlimmer, als sie nützen.

Die vorliegende Einzelinitiative will verhindern, dass ähnliche Automaten wie die bereits verbotenen Glücksspielautomaten von Swisslos aufgestellt werden. Wie bei den ursprünglichen Geldspielautomaten würden die neuen ebenfalls in Bars und Restaurants aufgestellt. Auch das Medium, ein elektronisch animierter Apparat, ist gleich. Anders ist jedoch die Gewinnausschüttung. Diese wird nicht direkt am selben Apparat vorgenommen, und auch der Spielprozess wird bewusst zeitlich verzögert.

Die SP wird bei der Abstimmung deshalb grossmehrheitlich sitzen bleiben. Dieser Entscheid beruht neben den oben genannten Gründen auf dem Argument, dass wir zwar grundsätzlich ganz klar hinter dem Anliegen stehen, dass aber das Unterhaltungsgewerbegesetz hierfür nicht das richtige ist und dass wir uns nicht generell gegen alle elektronischen Automaten aussprechen wollen. Last but not least gehen wir davon aus, dass die Eidgenössische Spielbankenkommission einen vernünftigen Entscheid auf nationaler Ebene fällen wird. Wir sind uns bewusst, dass wir uns hier in einem heiklen Grenzbereich befinden und werden diesen Prozess gut beobachten und behalten uns diesbezüglich vor, auch Vorstösse einzureichen. Der Regierung und der Verwaltung wünschen wir das nötige Fingerspitzengefühl in diesem Thema und dass nicht indirekt ein Volksentscheid ausgehebelt wird.

Emil Manser (SVP, Winterthur): Die SVP kann aus zwei Gründen die Einzelinitiative nicht unterstützen. Erstens soll hier etwas in diesem Rat behandelt werden, das gemäss heutigem Stand der Dinge nicht abschliessend ein kantonales Geschäft ist. Der Entscheid der ESBK ist abzuwarten. Zweitens soll etwas verboten werden, weil es in elektronischer Form vorliegt. Das gleiche Spiel in schriftlicher Form ist erlaubt. Dies ergäbe eine Ungleichheit, die nicht nachvollziehbar ist und hat nicht einen direkten Zusammenhang mit den Abstimmungen, die so oft erwähnt worden sind.

Wir bitten Sie, der Mehrheit der WAK und dem Regierungsrat zu folgen und die Einzelinitiative nicht definitiv zu unterstützen.

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Was sind eigentlich Touchlot- und Tactilo-Automaten wirklich? Es sind Automaten, die sich kaum von den Glücksspielautomaten in den Kasinos unterscheiden, vor allem nicht in ihren ökonomischen und sozialen Auswirkungen auf die Spielenden. Touchlots und Tactilos sind Glücksspielautomaten mit einem hohen Suchtpotenzial. Im Minutentakt kann ein Spieler Geld riskieren, immer mit dem verlockenden Gedanken, Geld zu verdienen. Durch die sofortige Gewinnausschüttung haben die Einsätze eine stark belohnende Wirkung und fördern das anhaltende Spiel. Die Kehrseite der Gewinnermedaille ist aber, dass ein Spieler innert einer Stunde 300 Franken verlieren kann. Hansjörg Schmid sagt, dies sei eine Bagatelle. Für Leute, die spielen, sind 300 Franken eine grosse Summe. Tactilos und Touchlots sind also Spielsucht fördernde Non-stop-Spiele, die in den finanziellen Ruin führen können. Dies zeigt zum Beispiel eine im Jahr 2003 veröffentlichte Bilanz des Berner Vereins Schuldensanierungen: Mehr als 90 Prozent der Spielsüchtigen, die der Verein beraten hat, hat sich an Geldspielautomaten ruiniert.

Trotz dieser besorgniserregenden Tatsache haben sich alle Kommissionsmitglieder, ausser demjenigen der Grünen, gegen die definitive Unterstützung der Einzelinitiative ausgesprochen. Vergessen scheinen die Bedenken gegenüber den Jugendlichen, die mit der Einführung von Tactilos überall Zugang zu Glücksspielen haben. Vergessen scheint aber auch die Tatsache, dass sich das Zürcher Stimmvolk in mehreren Abstimmungen gegen Geldspielautomaten ausgesprochen hat.

Ich bedaure es sehr, dass sich die eine Seite der Linken von den fadenscheinigen Argumenten des Regierungsrates und der Mogelpackung des Spielautomatenbetreibers beeinflussen liess, die Einzelinitiative passe zeitlich nicht, das Verbot werde im falschen Gesetz verlangt und die Tactilos seien keine Geldspielautomaten, sondern elektronische Lose. Das sind die Gründe, warum die Einzelinitiative offenbar nicht überwiesen wird. Ich verstehe diese Haltung nicht. Heute weiss man, Hanspeter Amstutz hat es schon gesagt, dass die unter dem Deckmantel Lotterielose aufgestellten Tactilos in der welschen Schweiz wie auch in anderen Ländern zu einer rasanten Zunahme von Spielsüchtigen führen. Bei den Geldspielautomaten sind es nicht die Spieler, die Geld verdienen, sondern es sind vor allem die Betreiber und die Kantone. Im Jahr 2002 erzielten die in der Romandie aufgestellten Automaten einen Jahresumsatz von sage und schreibe 800 Millionen Fran-

ken. Diese lukrative Geldquelle ist auch der Grund, weshalb die Kantone die Kontrolle über diese Automaten behalten wollen. Dies ist sicher auch der Hauptgrund, warum der Regierungsrat des Kantons Zürich sich gegen die Überweisung der Einzelinitiative ausspricht und die Bewilligung für Tactilos erteilt hat. Auch ihm ist offenbar das Geldverdienen wichtiger als die Anliegen der Suchtprävention und Suchtbekämpfung. Die Kommission und offenbar auch die Mehrheit in diesem Saal will die Initiative aus formalistischen Gründen ablehnen. Sie sind also nicht bereit, noch abzuwarten, was auf Bundesebene passiert oder einen Gegenvorschlag zu machen. Damit müssen Sie sich bewusst sein, dass Sie nicht nur das Spielbankengesetz unterwandern, sondern auch den Willen des Zürcher Stimmvolks missachten. Am Schlimmsten ist, dass Sie... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard), Präsident der WAK: Zu zwei Voten eine Bemerkung: Ralf Margreiter, ich bin doch eher erstaunt, wenn Sie heute nach einem Gegenvorschlag rufen. In Zukunft erwarte ich von den Kommissionsmitgliedern, dass sie das in der Kommission tun und nicht im Rat.

Zu Hanspeter Amstutz: Ihre Partei hat nicht einmal den Minderheitsantrag unterstützt. Jetzt auch nach einem Gegenvorschlag zu rufen, finde ich doch etwas sonderbar. Wir können das diskutieren. Aber in der Kommission mit einem Minderheitsantrag, der nur von einer Person unterzeichnet ist, wäre es vermessen, ganz grosse Diskussionen vom Stapel zu ziehen. Ich gehe davon aus, dass dann die Kommissionsmehrheit klar ist.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Für Hanspeter Amstutz kann ich nicht sprechen. Ich weiss aber, was in der Kommission gelaufen ist. Ich habe ganz ausdrücklich eine Konsultativabstimmung gewünscht, dass zwischen materiellem Gehalt und formeller Begründung der Ablehnung unterschieden worden ist. Ich habe auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es meiner Ansicht nach sinnvoll und angemessen wäre, die Kommission würde einen Gegenvorschlag auf die Beine stellen. Ich habe dann aber zur Kenntnis genommen, dass zwar mit einer knappen Mehrheit das Anliegen materiell abgelehnt und darauf verzichtet worden ist, diesen Antrag nochmals zu stellen, da die Mehrheitsverhältnisse schon klar waren. Das Problem besteht nicht darin, dass das niemand in der Kommission gefordert hätte. Ich habe das getan. Das Problem bestand darin, dass in

der Kommission alle nach ihren eigenen inhaltlichen Präferenzen abgestimmt haben und auch bei einem solchen Antrag auf einen Gegenvorschlag abgestimmt hätten, unbelegt der Tatsache, dass es hier um ein Legitimationsproblem mit den drei Volksabstimmungen geht, die der Kanton Zürich durchgeführt hat. Diese Präzision muss doch sein, wenn aus der Kommission geplaudert werden soll.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Auch die EVP ist hier angesprochen worden. Natürlich war es ein Fehler und dazu stehen wir. Unser Kommissionsmitglied ist bekanntlich erst seit kurzer Zeit im Rat und hat die Vorgeschichte nicht gekannt oder nicht gewusst. Sie hat sich bei den Mitgliedern der Kommission auch ausgesprochen und hat ganz klar und deutlich gesagt, wie wir als Fraktion dazu stehen. Ich bin doch erstaunt darüber, wie man hier nun einfach die Handbremse nicht lösen will. Es geht doch letztlich um Leute, die wieder bei der Sozialhilfe landen. Dort berappt der Staat dann alles. Solche Leute sind wirklich gefährdet, früher oder später mit Sicherheit Sozialempfänger zu werden.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Sie haben die Antwort der Regierung vor sich. Sie haben die Argumente dafür und dawider gehört. Ich möchte nur noch zwei, drei einzelne Punkte hervorheben. Es ist erstens darauf hinzuweisen, dass Spielen ein Teil des Seins und ein Teil unserer Gesellschaft ist. Jedes Spiel, sei es jetzt Poker oder Jassen oder eben ein Glücksspiel oder das Lottospiel birgt ein gewisses Suchtpotenzial in sich. Ich glaube, das ist allgemein bekannt. In der Schweiz führen wir seit über sieben Jahrzehnten Lottospiele durch. Sie haben sich jetzt weiterentwickelt, und zwar nicht nur in schriftlicher Form, sondern auch auf die Oberfläche eines elektronischen Loses. Wenn Sie die Einzelinitiative zur Hand nehmen, sehen Sie, dass es schwierig ist, einen Gegenvorschlag zu formulieren, weil sie absolut gefasst ist und nicht nur die bekannten und mehrfach angesprochenen Tactilo-Spiele, die es im Übrigen in der Deutschschweiz gar noch nicht gibt, sondern alle künftigen Formen einer elektronischen Lotterie verbieten will. Darum will sie auch alle technologischen Möglichkeiten in die Zukunft abgewürgt haben. Aus diesem Grund gibt es gar keinen anderen Ansatz aus der Optik der Regierung, als das abzulehnen, weil sie vor allem auch von einem undifferenzierten Suchtpotenzial ausgeht. Ich muss den Rat daran erinnern, dass er am 6. Februar 2006 dem Beitritt zur interkantonalen Vereinbarung über die Aufsicht sowie die Bewil-

ligung und Ertragsverwendung von interkantonalen oder gesamtschweizerisch durchgeführten Lotterien und Wetten zugestimmt hat und dass er sehr wohl weiss, worum es hier geht. Das Suchtpotenzial ist in diesem Sinn eingeschränkt, da es sich bei den Auszahlungen pro Spieler um maximal 50 Franken handelt. Der Rest wird wie bei den übrigen Lotterien per Post ausbezahlt.

Adrian Hug hat mich darauf angesprochen. Sie können versichert sein, dass man hier ein waches Auge hat bei den Bewilligungen. Das ist nicht nur im Interesse des Kantons Zürich, sondern Sie können versichert sein, dass das auch die Eidgenössische Spielbankenkommission tun wird, so wie sie das bei der weiteren Prüfung des Tactilos entsprechend getan hat.

Aus all diesen Überlegungen bitte ich Sie, die Einzelinitiative nicht zu unterstützen.

Abstimmung über die definitive Unterstützung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 29 Stimmen, die Einzelinitiative nicht definitiv zu unterstützen. Sie gilt somit als abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

31. Reduktion von Feinstaubemissionen (PM10) durch Einführung eines Bonussystems bei Verkehrsabgaben dieselbetriebener Fahrzeuge mit Feinstaubpartikel-Filtern

Motion Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon), Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) und Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden) vom 25. April 2005

KR-Nr. [119/2005](#), Entgegennahme als Postulat, Diskussion

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Die Erstunterzeichnerin ist mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden. Ruedi Menzi, Rüti, hat an der Sitzung vom 29. August 2005 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulats gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti): Das Thema Feinstaub ist derzeit in aller Munde. Die Presse hat es verstanden, mangels anderer Themen dieses so aufzubauschen, dass sogar die Regierung den Kopf verloren und einen Schnellschuss «Tempo 80» auf den Autobahnen erlassen hat. Der Auftrag an die Regierung lautet, das Verkehrsabgabengesetz und die Verkehrsabgabeverordnung zu ändern. Dies ist nicht der erste Versuch, die Verordnungen zu ändern. Gasfahrzeuge, Elektromobile et cetera und auch Fahrzeuge mit Partikelfiltern sollen in den Genuss von Vergünstigungen kommen. Ich finde dies den falschen Ansatz. Gewähren wir einer Kategorie einen Bonus, müssen die anderen Verkehrsteilnehmer mit einer Erhöhung den Einnahmefall ausgleichen. Zudem wäre dies unsozial, wenn Autofahrer, die momentan keinen Fahrzeugwechsel finanzieren können, den Wohlhabenden indirekt die Verkehrsabgaben bezahlen müssten. Gibt es keine Kompensation, würde dies den Strassenverkehrsfonds schwächen. Eine Aushöhlung des Fonds wäre die Folge. Das Zeitfenster für einen Bonus wäre mit zwei bis drei Jahren ausgereizt. Wenn fast alle Fahrzeuge einen Partikelfilter haben, wäre ein Bonus nicht mehr gerechtfertigt. Für so kurze Zeiträume lohnt es sich nicht, das Gesetz zu ändern. Die Verkehrsabgaben werden vom Souverän an der Urne festgelegt. Dies wäre eine Umgehung des Stimmvolks. Die Lösung für dieses Problem liegt beim Bund. Bundesrat Moritz Leuenberger muss die Filterpflicht für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht einführen. Er hätte dies schon im Jahr 2005 tun können. Der Bundesrat zaudert aber mit der Ausrede, er würde internationale Abkommen verletzen. Jährlich werden zirka 70'000 Dieselfahrzeuge dieser Kategorie in Verkehr gesetzt. Ein Teil dieser Fahrzeuge ist schon mit Partikelfiltern ausgerüstet. Bei einer Filterpflicht würde sich der Fahrzeugbestand mit Dieselmotoren noch schneller erneuern. Bei Lastwagen hat der Bund schon längst mit einer Abstufung der LSVA die Fahrzeuge mit einem sauberen Abgasverhalten besser gestellt. Für 2008 ist eine erneute Anhebung der LSVA geplant. Wenn der Bundesrat nun rechtzeitig das Signal aussenden würde, dass Fahrzeuge mit Euro 5 von der Erhöhung ausgenommen würden, würde sich die Erneuerung der Lastwagenflotte beschleunigen. Diese Abstufung müsste auch auf ausländische Lastwagen ausgedehnt werden, die durch die Schweiz fahren. Somit hätten wir Gewähr, dass auch von dieser Seite schnell eine Besserung eintritt. Wir müssen nicht kurzfristig auf wetterabhängige Extremsituationen reagieren, sondern den Weitblick nicht verlieren und wie bisher kontinuierlich den eingeschlagenen Weg weiter verfolgen und auch mit

kleinen Schritten zum Ziel kommen. Wir brauchen kein Bonussystem von kantonaler Seite. Der Lösungsansatz muss vom Bund kommen, der Partikelfilter obligatorisch vorschreibt und die LSVA besser abstuft.

Darum lehnen wir das Postulat ab und bitten Sie, dasselbe zu tun.

Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon): Mit dem Postulat sollen die rechtlichen Grundlagen für die Einführung eines Bonussystems geschaffen werden, welches die Abgaben für dieselbetriebene Fahrzeuge reduziert, welche mit einem Filter ausgerüstet sind. Das heisst vorbildliches Verhalten im Umweltschutz reduziert die Verkehrsabgaben. Die Belastung der Luft mit Feinstaubpartikeln aus Dieselmotoren steigt jährlich. Die Grenzwerte von 50 Mikrogramm pro Kubik, die nur einmal im Jahr überschritten werden dürften, wurden in den letzten Wochen in jeder grösseren Stadt um das Dreifache überschritten. Täglich lesen wir dies in den Zeitungen. Was uns im Sommer das Ozon, ist uns Sommer und Winter der Feinstaub. Der motorisierte Individualverkehr bleibt eine der wesentlichen Quellen der Luftverschmutzung. Gesetzliche Vorschriften für saubere Dieselmotoren fehlen. Saubere Diesel sind heute bei den meisten Anbietern allerdings im Programm, vorgeschrieben sind sie leider noch nicht. Es stehen technische Lösungen bereit, welche die notwendige Verbesserung der Luftqualität gemäss Zielen der Luftreinhalteverordnung ermöglichen. Nebst den Dieselmotoren sind die Landwirtschaft, die Baustellen und die Verbrennung von Holz weitere Quellen der Verschmutzung. Das haben wir in diesem Saal schon zimal vernommen. Ich warne allerdings davor, sich gegenseitig den schwarzen Peter zuzuschieben. Fact ist, dass die Kumulierung des Ausstosses der verschiedenen Quellen unsere Gesundheit gefährdet. Irgendwo müssen wir endlich beginnen. Das Eine schliesst das Andere nicht aus. Auch der Regierungsrat hat dies eingesehen und hat mit dem Luftprogramm einige Massnahmen beschlossen. Der lufthygienische Handlungsbedarf ist gemäss Regierungsrat ausgewiesen. Filter in Fahrzeugen reduzieren die Russmissionen gegen null. Als Anschauungsunterricht habe ich zwei Beispiele mitgebracht (*hält je ein Blatt eines Abgastests bei einem Diesel mit und ohne Filter in die Höhe*). Es fehlen die politischen Rahmenbedingungen, die solches Verhalten belohnen. Investitionen sollen sich für neue Technologien lohnen. Bereits heute ist diese Forderung im Verkehrsabgabengesetz faktisch vorhanden. Paragraf 10 der Tariffestsetzung hält fest: «Der Regierungsrat beachtet die Auswirkungen des

Fahrzeugbetriebs auf die Umwelt.» Mit der Überweisung des Postulats unterstützen Sie die Forderung des Regierungsrates. Es gibt keine bessere Gelegenheit, Soziales, Wirtschaftliches und Ökologisches so einfach und so konsequent miteinander zu verbinden. Sozial, weil es der Volksgesundheit zugute kommt, wirtschaftlich, weil jene Halter profitieren, die in Filter investieren und ökologisch, weil wir damit die Umwelt schonen.

Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen.

Gemeinsame Behandlung mit dem folgenden Traktandum Nr. 32.

32. Einführung einer reduzierten Motorfahrzeugsteuer für mit Erdgas/Kompogas betriebene Fahrzeuge

Motion Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden), Patrick Hächler (CVP, Gossau) und Willy Furter (EVP, Zürich) vom 20. Juni 2005 KR-Nr. [176/2005](#), Entgegennahme als Postulat, Diskussion

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Die Erstunterzeichnerin ist mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden. Heinrich Frei, Kloten, hat an der Sitzung vom 31. Oktober 2005 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulats gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

Heinrich Frei (SVP, Kloten): Zwei Punkte kann ich vorwegnehmen. Für Steuerreduktionen bin ich jederzeit zu haben und zweitens auch für Erdgas und Naturgas als Treibstoff. Was diese beiden Vorstösse bezwecken, ist jedoch etwas anderes, nämlich der Strasse die Mittel zu entziehen und dies unter Missbrauch von Umweltanliegen.

Ich spreche zu Kantonsrats-Nummern [119/2005](#) und [176/2005](#). Ich unterstütze alle Bemühungen zur Reduktion der Umweltbelastung und die Massnahmen zur Gesundheitsförderung. Staub kostet die KMU viel Geld und belastet die Umwelt massiv. Darum können dem Strassenfonds keine Mittel entzogen werden. Sind die Strassen fertig gebaut, rollt der Verkehr und dies ist der sinnvollste Umweltschutz.

Was bringen das Postulat und ein Bericht? Nichts für die Umwelt. Die FDP will das gleiche Ziel wie die SVP, nämlich keine Zweckentfremdung von Strassengeldern. Ob es dazu eine Überweisung der beiden Postulate braucht, wage ich zu bezweifeln. Zu den Kosten: Mit den Geldern der Bürgerinnen und Bürger ist sinnvoll und behutsam umzugehen. Darum: keine sinnlosen Lenkungsabgaben und keine Umverteilungsübungen, die vom Autofahrer oder der Autofahrerin doppelt bezahlt werden müssen. Wo sollte der Hebel dennoch angesetzt werden? Treibstoffverbilligungen für Gas und Kompogas sind die richtigen Mittel für den Umweltschutz und Rückführung der Gelder in den Verkehrskreislauf und nicht in andere grüne oder soziale Anliegen. Es ist richtig, die Mobilität zu fördern, und zwar nicht einseitig für den ÖV und den Langsamverkehr, sondern für alle.

Der Missbrauch von Umweltanliegen und Lenkungsabgaben taugt nichts. Die Zweckentfremdung von Strassengeldern kann nicht unterstützt werden.

Aus all diesen Gründen braucht es diese Postulate nicht, weil sie einseitig die Strasse belasten und der Umwelt nichts nützen.

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Vieles, was Esther Hildebrand gesagt hat, gilt natürlich auch für unser Postulat. Unsere Mobilität ist ein grosses Problem für die Umwelt. Ich glaube, da sind wir uns einig. Wir haben dies gerade die letzten Wochen mit dem Feinstaub, der nicht in aller Munde, sondern eher in «aller Lungen» war, wieder einmal gesehen. Zwar gibt es auch andere Quellen der Umweltverschmutzung, aber der Individualverkehr bleibt als Verursacher mit dem Flugverkehr zusammen die Nummer eins. Der weitaus grösste Anteil des Kohlendioxidausstosses – es sind 30 bis 35 Prozent – stammt aus dem Strassenverkehr. Der Strassenverkehr nimmt ständig zu. Die Zahl der Personenwagen hat zwischen 1990 und 2004 um sage und schreibe 28 Prozent zugenommen. Wenn wir nicht wollen, dass wir und unsere Kinder dereinst völlig in den Schadstoffen ersticken, müssen wir jetzt etwas unternehmen. Es kann nicht sein, dass wir dieser Entwicklung tatenlos zusehen; zusehen, wie immer mehr Menschen ob der schlechten Luft krank werden. Zusehen, wie durch die Klimaerwärmung immer mehr Menschen durch Naturkatastrophen bedroht werden. Eine Massnahme wäre die Reduzierung der Motorfahrzeugsteuern für Fahrzeuge, die mit Erdgas oder Naturgas betrieben werden. Erdgas ist der sauberste fossile Treibstoff. Er trägt 80 Prozent weniger zur Smogbildung bei und vermeidet Schwefeldioxid,

Russ- und andere Partikelemissionen. Der CO₂-Ausstoss ist bis zu 25 Prozent geringer als bei vergleichbaren Benzinfahrzeugen. Wird ein Gasauto mit Naturgas statt normalem Erdgas betrieben, fährt es sogar CO₂-neutral. Durch die Auspuffrohre kommt nur jene Menge CO₂, welche die Biomasse für ihr Wachstum unserer Luft vorher entzogen hat. Allein mit den jährlich aufkommenden biogenen Abfällen könnten in der Schweiz 10 Prozent aller Personenwagen mit Biogas fahren. Die Einführung einer reduzierten Motorfahrzeugsteuer für erdgasbetriebene Autos wäre ein Anreiz, damit sich immer mehr Menschen für diese umweltfreundliche Technologie entschliessen könnten.

Unser Vorstoss ist nicht eine Idee von irgendwelchen Ökotanten oder Ökoonkeln. Es ist eine Idee, die bis weit in bürgerliche Kreise hinein Unterstützung findet. Es ist eine Idee, die schnell umzusetzen wäre. Es ist eine Idee, ein Beitrag zur Reduzierung von Schadstoffen und zum Wohl der Menschen in unserem Kanton.

Ich bitte Sie, das Postulat zu unterstützen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): In ihrer Erklärung vom 6. Februar 2006 zum Thema Feinstaubemissionen hat die FDP-Fraktion bezüglich neuer Finanzierungsstrategien vier zentrale Forderungen für eine freisinnige Umweltpolitik aufgestellt. Erstens: Wir wollen die Reduktion der Belastung durch technischen Fortschritt, zum Beispiel durch den Einbau von Partikelfiltern. Zweitens: Wir wollen ein finanzielles Anreizsystem, das belohnt, das bestraft und das prüft. Drittens: Wir wollen eine fortschrittliche und verursachergerechte Finanzierungsstrategie mit transparenten Finanzströmen ohne Unterteilungsabsichten. Viertens: Wir wollen mehr unternehmerische Spielräume, damit sich Investitionen in neue Technologien auch lohnen.

Die Postulanten verlangen neu Anreize zu Gunsten umweltschonender Fahrzeuge, sei dies nur im Zusammenhang mit Feinstaubpartikelfiltern oder im Zusammenhang mit anderen besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen. Übrigens: Mit dem FDP-Postulat aus dem Jahr 2005 meiner Kollegen Gabriela Winkler, Anita Simioni und Gaston Guex, verlangen sie getreu diesem Grundsatz nämlich, dass bei Neu- und Ersatzanschaffungen für die kantonale Motorfahrzeugflotte auf erd- und kompogasbetriebene Fahrzeuge umgestellt werden kann.

Das Anliegen ist in unserer Fraktion also nicht neu. Beide Postulate gehen ganz klar in die Richtung, die ich eben skizziert habe. Sie fordern umweltgerechtes Verhalten mit gezielten finanziellen Anreizen. Diese Haltung entspricht übrigens auch unserem Postulat [295/2005](#).

Dort verlangt die FDP vom Regierungsrat ein Gesamtfinanzierungskonzept, welches mögliche finanzpolitische Szenarien aufzeigt. Die Fraktion wäre daher nicht bereit gewesen, diese Vorstösse als Motion zu überweisen, weil wir zuerst eine Finanzstrategie verlangen. Nachdem die Regierung nun bereit ist, und die Motionäre ihre Forderungen in ein Postulat umgewandelt haben, stimmt die Fraktion diesen beiden Postulaten zu. Sie können so auch im Zusammenhang mit der Berichterstattung zur Feinstaubthematik behandelt werden. Die Prüfung von verursachergerechten Finanzierungssystemen stärkt das eigenverantwortliche Handeln unter der Prämisse, dass die Wahl des Verkehrsmittels nicht eingeschränkt wird und dass keine Umverteilung stattfindet und nicht weniger Mittel dem Verkehr zur Verfügung stehen. Ein solches verursachergerechtes Finanzierungssystem sehen wir übrigens langfristig für alle Verkehrsträger, nicht nur für den motorisierten Individualverkehr. In diesem Sinn würden wir gerne von Mobility-Pricing sprechen. Fortbewegung und Mobilität hat nun eben ihren Preis, sei es mit dem Fahrzeug oder mit dem öffentlichen Verkehrsmittel. Nichtsdestotrotz wünschen wir uns nun, dass dies und unsere sehr pragmatische Haltung in diesen beiden Politikfeldern auch von anderen Fraktionen akzeptiert werden könnte, da ich mir sehr wohl bewusst bin, dass gerade bei der Frage der Quersubventionierung hier wohl der Konsens insbesondere mit der SP und den Grünen bereits schon fertig sein dürfte. Wir hoffen aber, dass sie diese pragmatische Politik und diesen Ansatz auch dann uns gegenüber anwenden, wenn wir von einem Gesamtfinanzierungskonzept im Sinne unseres Postulats sprechen.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Die SP-Fraktion ist nicht wirklich glücklich über die gemeinsame Behandlung von diesen beiden Postulaten. Die Gründe davon wurden schon zu Beginn der Sitzung erwähnt. Wir werden aber beide Postulate unterstützen, weil sie beide in die richtige Richtung zielen.

Ich werde nun speziell zum Vorstoss «Reduktion von Feinstaubemissionen durch Einführung eines Bonussystems» sprechen. Wie eben erwähnt, werden wir dieses Postulat unterstützen, aber ohne grosse Euphorie. Wir sind nämlich der Meinung, dass dieser Vorstoss keine wirklich grüne Forderung ist. Dass Dieselfahrzeuge mit einem Feinstaubpartikelfilter ausgerüstet sind, sollte, angesichts der alarmierenden Grenzwertüberschreitungen dieses Winters endlich zur Pflicht werden. Ich hoffe sehr, dass der Bund die Filterpflicht wenigstens für

Neuwagen auf nächstes Jahr einführt, auch wenn es mit dieser Massnahme allein beileibe nicht getan ist. Auch die EU wird übrigens die Einführung einer solchen Pflicht auf Anfang nächstes Jahr überprüfen. 29 Prozent der Feinstaubemissionen verursacht der Verkehr. Es liegt also auf der Hand, den Hebel bei diesem Drittel anzusetzen. So lange es noch keine eidgenössische Filterpflicht gibt – da stimmen wir sicher alle zu, dass eine solche nur landesweit Sinn machen würde –, ist der Gedanke schon sehr sympathisch, vernünftige freiwillige Besitzer eines Dieselfahrzeugs mit Partikelfilter über die zürcherische Verkehrsabgabe zu belohnen. Doch wie anfangs schon erwähnt, sollte dies eigentlich zur Selbstverständlichkeit werden. Viel mehr stört uns an diesem Postulat, dass mit den übrigen Luftverschmutzern nichts passiert. «Meh Dräck» ist schliesslich definitiv out. Zudem wird durch diese Massnahme dem Strassenfonds Geld entzogen. Wir haben dies auch schon vermehrt gehört. Daher sollte auch für uns eine kostenneutrale Lösung im Ertragsbereich deutlich mehr Sinn machen, also eben so eine Art Bonus-Malus-System. Die Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter sollen diesen Ökobonus bei den Verkehrsabgaben erhalten, diejenigen ohne Filter müssten dann eine Art Luftverschmutzungssteuer bezahlen. Damit wäre der finanzielle Anreiz, das eigene Fahrzeug mit Filter auszurüsten, nochmals grösser, was der Sache zusätzlich dienen würde. Zu erwähnen ist auch noch, dass ich generell Mühe mit dem Gedanken habe, dass man so nur für das Autofahren belohnt wird. All die vielen Leute, die regelmässig den ÖV benutzen, werden nie so gehätschelt. Gut, immerhin verteilten die stadtzürcherischen Verkehrsbetriebe anfangs Februar dieses Jahres allen Passagieren «Schöggeli». Doch dies sah dann wieder mickrig aus im Vergleich zur Tagesfahrkarte, welche die Autofahrerinnen und Autofahrer als Anreiz zum Umsteigen auf den ÖV geschenkt bekamen.

Trotz dieser Einwände wird die SP-Fraktion das Postulat überweisen, weil wir jede Massnahme, die die Feinstaubreduktion als Ziel hat, unterstützungswürdig finden. Wenn dadurch tatsächlich mehr Autos mit Partikelfiltern ausgerüstet werden, wäre dies ein erster kleiner Schritt in die richtige Richtung.

Willy Furter (EVP, Zürich): Ich danke dem Regierungsrat, dass er bereit ist, die beiden Motionen als Postulate entgegenzunehmen. Beide Postulate fordern eine Reduktion der Motorfahrzeugsteuer für umweltfreundlichere Fahrzeuge. Es soll dadurch ein Anreiz auf das Umsteigen auf solche Fahrzeuge geschaffen werden. Es ist hinlänglich

bekannt, dass durch den CO₂-Ausstoss der Treibhauseffekt verstärkt wird. Um das Ziel des auch von der Schweiz unterzeichneten Kyoto-Protokolls zu erreichen, müssen wir die verschiedensten Anstrengungen unternehmen. Es genügt nicht, mit einer einzigen Massnahme den CO₂-Ausstoss reduzieren zu wollen. Mit der von uns vorgeschlagenen Massnahme schaffen wir einen kleinen Anreiz, auf umweltfreundlichere Motorfahrzeuge umzusteigen. Gerade in der heutigen Zeit erleben wir es hautnah oder eben atemnah, wie die Smogbildung bei einer länger dauernden Inversionslage über die festgelegten Grenzwerte steigt. Die Änderung des Verkehrsabgabegesetzes in unserem Sinn ist ein erster Schritt, die Umwelt wenigstens einigermaßen zu schonen. Wenn wir nun bei jeder zur Reduktion des CO₂-Ausstosses beitragenden Massnahme Nein sagen, werden wir wohl nie eine Verbesserung der unerfreulichen Situation erreichen.

Ich empfehle Ihnen im Namen der EVP-Fraktion, die beiden Postulate zu unterstützen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Auch die CVP unterstützt beide Postulate. Ich spreche vor allem zum ersten Vorstoss.

Es handelt sich dabei um einen ziemlich harmlosen, hellgrünen Vorstoss, der eigentlich von allen Parteien unterstützt werden könnte, denn er fordert kein Verbot, keine Einschränkung, keine zusätzlichen Steuern, sondern bloss einen machbaren Anreiz. Die CVP hat sich schon mehrfach für marktwirtschaftliche Anreize ausgesprochen. Die meisten finanziellen Anreize sind nur auf Bundesebene möglich. Dieser Anreiz ist auf kantonaler Ebene möglich. Das Pendant zum Bonus wäre der Malus für die Fahrzeuge ohne Filter. Aber selbst auf diese Strafmassnahme verzichtet der Vorstoss. Ähnliche Vorstösse und Forderungen zur Differenzierung der Motorfahrzeugsteuern sind schon lange deponiert. Die jetzt zur Diskussion stehenden Vorstösse sollen auch Teil eines Pakets von Massnahmen zur Feinstaubreduktion sein; genau das also, was Patrick Hächler in einem dringlichen Postulat gefordert hat: Temporeduktion, partielle Fahrverbote, Bewusstseinskampagnen, das Verbot von offenen Feuern. Das alles gehört ebenfalls zu einem solchen Paket. Sie erinnern sich, wie zwei Parteien die Dringlichkeit des Vorstosses Patrick Hächler als Schnellschuss bezeichnet haben. Der vorliegende Vorstoss wurde im April 2005 eingereicht, also lange vor der angeblichen Feinstaubhysterie. Vorschläge zur Fein-

staubreduktion liegen übrigens schon seit 1999 vor. Man hat sie nur nicht ernst genommen. Der Vorwurf der Schnellschusshysterie ist also mehr als deplaziert bei diesen zwei Vorstössen.

Noch eine kurze Bemerkung zu Carmen Walker Späh: Diese Vorstösse zielen tatsächlich in Richtung verursachergerechte Verkehrsfinanzierung. Da decken sich auch die Vorstellungen der CVP mit Ihren Vorstellungen. Nächstes Mal kommt ein Vorstoss mit dem Namen «Elektronik vor Beton» zur Diskussion. Auch dieser zielt in diese Richtung. Ich hoffe, die Unterstützung werde auch diesem Vorstoss gewährt.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Ordnungsantrag

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich beantrage

die Schliessung der Rednerliste.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Es ist klar, dass die SVP ungern eine Umweltdebatte führt. Unserer Meinung verdient es die Lage der Umwelt, eine Debatte ausführlich mit den vorbereiteten Voten zu führen. Deshalb lehnen wir diesen Antrag ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Ordnungsantrag Lorenz Habicher mit deutlich sichtbarer Mehrheit ab.

Die Beratungen werden fortgesetzt.

John Appenzeller (SVP, Aeugst a. A.): Was auf den ersten Blick sympathisch erscheint, ist ein Rohrkrepierer. Feinstaubhysterie zum x-ten Mal im Ratssaal. Die Autoindustrie ist mit Vollgas daran, in neuen Autos die Filter serienmässig einzubauen. Sollen nun viele alte Autos entsorgt werden, was doch auch Emissionen verursacht? Wollen die Grünen das? Susanne Rihs, nicht nur der Verkehr nimmt zu, sondern auch die Bevölkerungszahl in der Schweiz. Übrigens, auch solche grünen Autos verursachen Strassenschäden. Deshalb ist die Reduktion nicht via Strassenabgaben zu vergeben, sondern über den Energieträ-

ger. Esther Hildebrand, auch der ÖV verursacht Feinstaub. Ich erwähne dies immer wieder. Wird dieser dann auch mehr bezahlen müssen? Der Vorstoss zielt auf das Gewerbe und den Steuerzahler hin, denn irgendwoher muss dann das fehlende Geld kommen, das Sie einmal mehr zweckentfremden wollen: Quersubventionierung, Bahn kontra Autofeinstaub. Es scheint mir so, denn die Bahn wird nicht bestraft, aber auf dem Buckel der Autofahrer kann man alles austragen.

Lehnen Sie einmal mehr dieses unsinnige Postulat ab.

Patrick Hächler (CVP, Gossau): Ich rede zum zweiten Vorstoss [176/2005](#). Es gibt zwei gute Gründe, den Vorstoss zu unterstützen. Das eine Thema ist das Thema der Klimaänderung. Das ist nicht etwa eine Phantasie, die die Zukunft betrifft, sondern die im Moment voll Realität ist. Wir erinnern uns gern an den schönen Winter 2005/2006, der soeben zu Ende gegangen ist. In der Schweiz war es kalt, und man konnte meinen, das wäre nun eine klare Widerlegung der Klimaerwärmung. Dem ist aber nicht so. Das Jahr 2005 war das wärmste oder zweitwärmste auf der globalen Skala. Der Trend Richtung Erwärmung ist immer noch da. Der geht voll weiter, möglicherweise noch beschleunigt. Die Schweiz ist hier ein Mittäter. Wir stellen zwar nur ein Promille der Bevölkerung dieses Planeten, aber unser Ausstoss bezüglich Treibhauseffekts ist ungefähr zehnmal höher, also in der Gegend von einem Prozent. Das haben wir zu verantworten. Die Auswirkungen dürften bekannt sein.

Erdgas ist zwar CO₂-wirksam und damit auch klimawirksam. Aber es ist wenigstens eine hocheffiziente Verwendung dieses wertvollen Rohstoffes. Biogas ist Triple-A. Es ist CO₂-neutral, und es kann erst noch in der Schweiz hergestellt werden. Jeder Beitrag, der das Klima schützt, ist willkommen. Zum Thema Feinschwebestaub wurde genügend geredet. Die Diskussion ist erfolgt, die Meinungen sind gemacht. Es ist klar, Massnahmen sind nötig. Die Gasmotoren schneiden in dieser Beziehung sehr gut ab, bringen sie doch eine minimale Staubbelastung. Der Kanton soll also aktiv werden. Es ist erfreulich, dass der Regierungsrat das Postulat entgegennehmen will.

Eine Reduktion der Motorfahrzeugsteuer schafft Anreize. Gleichzeitig schmerzt dies die Strassenkasse nicht besonders stark. Mit der Umwandlung in ein Postulat sind wir einverstanden.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Diese beiden Vorstösse stellen beide einen verkappten Angriff auf den Strassenfonds dar. Bei beiden Vorstössen ist die Konsequenz, dass dem Strassenfonds weniger Geld zufließt. Das, lieber Marcel Burlet, haben wir sofort gemerkt, auch wenn Sie glauben, wir hätten von Umweltpolitik überhaupt keine Ahnung.

Wir wehren uns aus diesen Gründen dafür, diese beiden Vorstösse zu überweisen.

Mit Partikelfiltern ausgerüstete Dieselfahrzeuge, bei den Verkehrsabgaben mit einem Bonus zu versehen, ist unserer Ansicht nach nicht angebracht. Bis ein solcher Beschluss in Rechtskraft tritt, wird der grösste Teil der Dieselmotoren mit Partikelfiltern ausgerüstet sein. Das Zückerchen würde daher gar nie Wirkung erzielen. Denken Sie daran, wie es in letzter Zeit bei Volksabstimmungen der Änderung des Verkehrsabgabengesetzes gegangen ist. Es ist sechsmal abgelehnt worden. Änderungen würden auch ein siebtes Mal abgelehnt. Dieselfahrzeuge beanspruchen die Strassen genau gleich wie Benziner. Sie sollen auch gleich besteuert werden.

Die ähnlichen Gedanken gelten auch für erdgasbetriebene Fahrzeuge. Auch diese Fahrzeuge benützen unsere Strassen. Sie sollen auch dafür bezahlen. Die Strassen, Radwege, Wanderwege, öffentlichen Parkplätze und so weiter müssen aus dem Strassenfonds gebaut und unterhalten werden. Dafür brauchen wir jeden Franken.

Ich bitte Sie, die Angriffe auf den Strassenfonds abzulehnen.

Thomas Weibel (GLP, Horgen): Ich spreche schwergewichtig zum zweiten Geschäft.

Fahrzeuge, welche mit Erdgas oder Kompogas angetrieben werden sowie Dieselfahrzeuge mit Partikelfiltern sollen mit reduzierten Motorfahrzeugsteuern gefördert werden. Mit dieser Entscheidung würden wir eine verhältnismässig saubere Mobilität fördern. Der Ausstoss von Schadstoffen, insbesondere von Russpartikeln und Stickoxid ist bei Gasmotoren einiges geringer als bei der Verbrennung von Benzin oder Diesel. Dieselfahrzeuge mit Partikelfiltern erreichen vergleichbar gute Werte. Zudem ist der Verbrennungsvorgang im Falle von Kompogas erst noch CO₂-neutral. Das wurde bereits mehrfach erwähnt. Das Bonussystem ist ein marktwirtschaftliches Instrument, welches unserer grünliberalen Überzeugung entspricht.

Ich lege Ihnen meine Interessenbindung offen. Seit mehr als zwei Jahren fahre ich ein Gasauto mit Kompogas. Deshalb kann ich aus eigener Erfahrung beurteilen, weshalb Gasfahrzeuge noch nicht im grösseren Stil auf unseren Strassen verkehren. Zwar ist das Naturgas als Treibstoff günstig, bei den aktuellen Preisen etwa 65 Rappen je Liter Benzin. Dem stehen aber um 10 bis 15 Prozent höhere Neuwagenpreise entgegen. Bei meinem Auto bedeutet das, dass die Mehrkosten nach etwa 75'000 gefahrenen Kilometern amortisiert sind. Der Anreiz auf der Treibstoffseite hält sich in Grenzen. Leider bietet die Privatwirtschaft noch zu wenige Naturgas-Tankstellen an. Die Versorgung im Kanton Zürich ist zwar nicht so schlecht wie im Bündnerland, aber sie ist bei weitem noch verbesserungsfähig. Das Angebot wird sich mit einer grösseren Nachfrage umgehend verbessern. Der Staat muss keine Tankstellen betreiben, aber wir können mit reduzierten Steuern die Zahl der Fahrzeuge und damit die Nachfrage steigern. Umfragen haben ergeben, dass 70 Prozent der Bevölkerung sich vorstellen kann, als nächstes ein Gasfahrzeug anzuschaffen. Die Begünstigung der sauberen Technologie ist aus Sicht der Gesamtkostenrechnung für den gesamten Verkehr ebenfalls gerechtfertigt. Der Einbezug der geringeren Gesundheitskosten macht die entgangenen Einnahmen mehr als wett.

Zu den Partikelfiltern: Vor Jahren argumentierte die Autolobby mit ähnlichen Argumenten wie heute gegen die Partikelfilter gegen die Einführung von Katalysatoren für Benzinfahrzeuge. Wir wissen, die Einführung war problemlos möglich. Heute steht die Technologie für Dieselfahrzeuge zur Verfügung. Wenden wir sie an. Fördern wir sie, übrigens nicht nur für Personenfahrzeuge, auch für Postautos und Busse der öffentlichen Betriebe, für Kursschiffe oder für die so gut ausgelasteten Zürichsee-Fähren. Machen wir zwei Schritte. Überweisen wir die beiden Postulate.

Monika Spring (SP, Zürich): Ich spreche zum Postulat von Susanne Rihs zur Einführung von reduzierten Motorfahrzeugsteuern für Erdgas/Kompogas-Fahrzeuge.

Die SP unterstützt, wie meine Vorrednerin gesagt hat, beide Vorstösse. Allerdings sind wir der Meinung, dass eigentlich eine verursachergerechte Abstufung der Motorfahrzeugsteuern vorgenommen werden müsste, das heisst im Prinzip ein Bonus-Malus-System und nicht nur

eine Erleichterung für die saubereren Fahrzeuge. Eigentlich sollten diejenigen Fahrzeuge, die heute noch sehr dreckig sind, stärker belastet werden.

Patrick Hächler hat davon gesprochen, dass heute dringender Handlungsbedarf bezüglich CO₂-Emissionen besteht. Der Klimawandel ist Tatsache. Wer das heute immer noch bestreitet, der macht einfach die Augen zu oder steckt den Kopf in den Sand. Manchmal scheint es mir, dass das bei der SVP so ist. Ich kann nicht erkennen, dass sie wirklich die Notwendigkeit des Umweltschutzes erkennt.

Immerhin hat hier die FDP einige kleine Schritte gemacht. Das nehmen wir mit Genugtuung zur Kenntnis. Sie anerkennt immerhin, dass Handlungsbedarf besteht und dass mit finanziellen Anreizsystemen und verursachergerechter Finanzierung einige Verbesserungsmöglichkeiten vorhanden sind. Um wirklich den Klimawandel umzukehren, um den CO₂-Ausstoss zu vermindern, besteht ein grösserer Handlungsbedarf. Da werden wir nicht darum herumkommen, auch unsere ganze Lebensweise zu hinterfragen und vielleicht auch unsere Mobilität wieder etwas mehr einzuschränken.

Wir unterstützen beide Vorstösse.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Esther Hildebrand, liebe Ökotanten, geben Sie mir Ihre Quellenangabe bekannt, worin steht, dass jährlich 3700 Menschen sterben sollen als Folge des Feinstaubes. Im Tages-Anzeiger vom 10. März 2002 wurden zirka 2000 Tote wegen Feinstaub aus einer Studie veröffentlicht. Im Tages-Anzeiger vom 20. Dezember 2004, also 21 Monate später, waren es noch 1359 Tote. Im Tages-Anzeiger vom 14. Januar 2006, also gut 12 Monate später, sind es plötzlich 3700 Tote. Sie sehen, wenn man linke Zeitungen liest, hat man eine Auswahl von Zahlen. In der Weltwoche vom 16. Februar 2006 war zu lesen: «Tatsächlich ist das Risiko Feinstaub für das Einzelindividuum klein. Auch wir Ärzte nehmen das Einzelrisiko bei unseren Patienten nicht wahr.» Alles Hysterie von Linken und Grünen. Liebe Grüne, zuerst forderten Sie mehr Dieselaautos, weil diese weniger CO₂ ausstossen. Jetzt fordern Sie einen Feinstaubpartikelfilter. Aber der Dieselpreis steigt und steigt. Wirklich keine Förderung, diese Autos mit Feinstaubpartikelfiltern zu kaufen, die so sauber wären wie Ihre Gasautos. Strassen brauchen alle Fahrzeuge, ob sie mit Benzin, Erdgas oder Diesel fahren. Deshalb kann es keine Lösung sein, Ihre Anliegen mit der Motorfahrzeugsteuer zu lösen. Wenn schon müsste der Anreiz, Dieselfahrzeuge mit Partikelfiltern zu kaufen, über den

Dieselpreis stattfinden. Übrigens, Fahrer von Erdgasfahrzeugen im Grossraum Zürich profitieren bereits heute von einem Steuervorteil und bezahlen für das CO₂-neutrale Naturgas rund 30 bis 40 Prozent geringere Treibstoffkosten. Quellenangabe: TCS-Zeitung Juni 2005.

Sie sehen also, es gibt bessere Lösungen, als uns diese Postulate vorgaukeln. Lehnen Sie mit uns die beiden Postulate ab. Mit Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern schlagen wir zwei Fliegen auf einen Streich: CO₂-Reduktion und Feinstaubreduktion.

Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht): Ich möchte mich ein für alle Mal verwehren gegen all die Unterstellungen, dass wir hier irgendwelchen Missbrauch betreiben. Wir sind dem ausgesetzt, dass Sie uns quasi vorgefasst nicht verstehen wollen. Es geht nicht um eine Lenkungsabgabe, Heinrich Frei. Es geht wirklich darum, einen Bonus zu machen. Der Bonus geht direkt an den Fahrzeughalter, indem er weniger bezahlen muss. Dadurch ist es selbstverständlich auch so, dass er dann einen Anreiz hat, ein teureres Fahrzeug zu kaufen, das einen Filter hat. Es ist völlig klar, man will mit diesem Anliegen einen Bonus installieren und nicht irgendeinen Malus oder irgendjemandem etwas wegnehmen.

Ich möchte noch etwas zur Gasttechnologie sagen, weil jetzt von Luzius Rüegg gekommen ist, dass die Dieselfahrzeuge unterdessen auch so gut seien. Physikalisch-chemisch ist es von Bedeutung, ob ein Brennstoff gasförmig ist oder nicht. Wenn er gasförmig ist, ist es eine gute Voraussetzung, dass beim Primärprozess, das heisst beim Abbrennen des Brennstoffs eine minimale Russbildung stattfindet. Bei den Flüssigbrennstoff-Motoren wird demgegenüber ein Gasaerosol-Gemisch zur Zündung gebracht. Das führt notgedrungen dazu, dass sie eine ungleichmässige Verbrennung haben und damit mehr Russ erzeugen. Das gilt ganz besonders für Fahrzeugmotoren, weil wir hier wechselnde Lastzustände haben. Unterdessen haben die Dieselfahrzeug-Hersteller reagiert. Sie haben diese Filter. Die Filter sind aber so gut, wie man sie macht, aber sie sind natürlich noch nicht perfekt. Trotzdem müssen wir sie auf diesem Weg unterstützen. Wir haben also eine Art Technologie-Wettstreit zwischen Öl und Gas. Die Erdölwirtschaft hat natürlich unterdessen reagiert. Wir müssen uns also im Moment damit auseinandersetzen, dass wir letztlich beide guten Lösungen, die wir beide durch ein Bonussystem unterstützen können, wollen. Wir brauchen beide Postulate. Von dem Wettstreit, der auch zwischen den beiden Produktlinien im Gang ist, profitieren wir doppelt, einerseits

durch eine massive Verminderung des Feinstaubausstosses und andererseits auch durch eine verbesserte CO₂-Bilanz. Die ist einerseits besser, wenn wir Dieselfahrzeuge mit Filter benützen und andererseits ist es vor allem sehr viel besser, wenn wir Gasfahrzeuge mit Biogas einsetzen.

Ich danke Ihnen, wenn Sie beide Postulate unterstützen.

René Isler (SVP, Winterthur): Ich staune etwas ab den Voten, als ob wir hier im Kanton Zürich beziehungsweise in unserem kleinen Land da sehr gross Gegensteuer geben könnten. Was ich von der gegenüberliegenden Seite immer wieder vermisse, ist, dass Sie als Euroturbo irgendwann einmal geschlafen haben. Mit der Einführung der Bilateralen Verträge haben wir eine sehr gute Bremse eingebaut gehabt beziehungsweise die wurde aufgehoben, und zwar die 28-Tonnen-Limite. Heute fährt man mit 40-Tönnern in der Weltgeschichte herum. Dass diese auch stärkere Motoren haben und dementsprechend mehr Treibstoff verbrauchen, liegt auf der Hand. Wussten Sie, dass 40 Prozent von allem Schwerverkehr, der durch unser Land fährt, aus dem Ausland kommt? Ich stelle fest, wir wollen hier unsere eigenen gewerbetreibenden Transportunternehmen bis zum Gehtnichtmehr knütteln, ihnen etwas auferlegen innerhalb dieses kleinen Gebiets des Kantons Zürich. Dafür fahren 40 Prozent sämtlicher Schwerverkehrscamioneure durch unser Land. Sind Sie schon jemals hinter einem 40-Tönnner hergefahren, der aus Kaukasien kommt? Das machen Sie gerade zwei Minuten, weil dann Ihre Frontscheibe schwarz ist. Das müsste man international lösen können.

Wir haben es gehört von der Vorrednerin aus der FDP, die gesagt hat, die EU überlegt es sich einmal, um da irgendetwas einzuführen. Wenn man von den CO₂-Feinstaubpartikeln und den täglichen Hiobsbotschaften vom ökologischen Super-GAU aus China hört, da habe ich fast ein schlechtes Gewissen, wenn ich mit meinen Kindern im Wald eine Wurst braten will. Haben Sie gewusst, dass in den Industriestandorten im Südosten Chinas – das kann Dieter Kläy als China-kundiger bestätigen – die Feinstaubmessungen landesweit über das 8500-fache liegen, als wir in der Schweiz haben. Es werden täglich 100 Millionen Liter Trinkwasser zunichte gemacht. Liebe Grüne, Hellgrüne und melonenfarbenen Grüne, das sind doch Probleme, die auch hier in unser Land eingetragen werden; Länder wie China, wo noch heute Quecksilber und zum Teil durch Uran angereichertes Wasser ungefiltert in die Flüsse gelangt und die einen Feinstaubgrenzwert

um das 850-fach höhere haben als wir in der Schweiz. Glauben Sie doch nicht, dass wir das kantonal oder sogar national lösen können. Da braucht es ganz sicher auf dem europäischen Kontinent eine gleiche Sprache. Dies zu sanktionieren, geht nicht. Das hat der diktatorische Staat EU schon zweimal vor Augen geführt, als sich Österreich vor drei Jahren am Brenner wehren wollte, weil es täglich mit 16'000 verschmutzten Lastwagen belästigt wurde. Sie wurden dann auf das Übelste sanktioniert und niedergeknüppelt. Glauben Sie nicht, dass Sie mit so einem Postulätchen etwas ändern können auf dieser Welt.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Die Empörung der SVP sollte uns eigentlich freuen, weil Empörung immer der erste Schritt zur Veränderung ist. Hier aber passiert das Gegenteil.

Heinrich Frei, wie kommen Sie darauf, dass wir da einen Missbrauch von Umwelthanliegen haben?

Wenn John Appenzeller hier im Rat auftritt wie John Wayne und rhetorisch wie ein Wildwestrevolverschütze auftritt und jedes kleinste Umwelthanliegen aus seiner Schützengrabenmentalität torpediert, dann kann ihn niemand mehr ernst nehmen. Ich hoffe, dass einige aus der SVP-Fraktion wenigstens ein klein wenig die Faust im Sack gemacht haben. Es ist auch eine unerträgliche Leichtigkeit von Halbwissen, ein Cocktail von lieb gewonnenen Legenden ums Auto, das Nicht-zur-Kenntnisnehmen von Umweltproblemen, die hier in Rauch aufgehen.

Luzius Rüegg, wir lesen nicht nur linke Zeitungen. Was wir lesen, ist das Agglomerationsprogramm der Volkswirtschaftsdirektion Ihrer Regierungsrätin. Ich zitiere aus Kapitel 2.2, Wirkungsbereiche: «Erhöhung der Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit, Verbesserung der Umweltqualität, Gewährleistung einer Grundversorgung.» Jetzt komme ich zum springenden Punkt: «Die Verkehrsarten Fuss-, Velo- und ÖV-Verkehr müssen den Löwenanteil des Wachstums übernehmen, weil nur sie aufgrund ihrer hohen Flächeneffizienz in der Lage sind.» Es steht auch ganz klar, dass der Strassenverkehr der grösste Emittent von Stickoxiden ist. Der lungengängige Feinstaub PM 10 wird sich in den nächsten Jahren zu einem der grössten Problemschadstoffe entwickeln. Das kann man alles nachlesen.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Wir Postulanten wurden von Luzius Rüegg nach der Quelle der 3700 Todesfälle, die auf Feinstaub zurückzuführen sind, gefragt. Es gibt diese Quelle. Manchmal reicht es nicht,

nur die TCS-Postille zu lesen. Sie finden den Verweis auf die Studie, die Sie unter www.umweltschweiz.ch abrufen können, zum Beispiel im linksextremen Kampfblatt von der Falkenstrasse (NZZ) mit Datum vom 17. Januar 2006. Es ist also nicht so, dass hier etwas erfunden würde. Sie können das überprüfen. Sie können das mit einem Gegengutachten bezweifeln. Aber zu sagen, es habe nicht Hand und Fuss, womit wir argumentieren, das wäre falsch. Es ist nicht faktenlos. Die Grundlagen sind nachzulesen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wissenschaftlich nachgewiesen, Ralf Margreiter, richtig gefährlich sind nicht PM 10, sondern PM 2,5. Das wäre der richtige Weg, wenn Sie etwas Neues machen wollen – und nicht alte Leiern absingen.

Eingriffe nach dem Muster der Postulanten sind im höchsten Ausmass unsozial und gefährden den sozialen Frieden. Sie verlangen im Postulat [119/2005](#) ein Bonussystem für Fahrzeuge mit Partikelfiltern. In den Genuss dieses Bonus kommt nur, wer das nötige Kleingeld für eine Umrüstung oder eine Neuanschaffung besitzt. Das heisst, dass sozial schwache Schichten nicht in Frage kommen. Sie werden durch die Mehrkosten durch Umrüstungen und Neuanschaffungen im öffentlichen Verkehr noch zusätzlich belastet.

Zu [176/2005](#): Erd- und Kompogas-Fahrzeuge sind zudem für Junglenker unattraktiv und im Leasing nur schwer erhältlich. Sie wollen also sozial Schwache, Migrantinnen und Migranten und Junglenker mit höheren Motorfahrzeugsteuern bestrafen.

Ruedi Lais, wir stellen uns der Diskussion, vertreten aber dezidiert andere Meinungen. Wie Sie den Voten in dieser Debatte mitverfolgen konnten, ist mit Ihrem Antrag der SVP-Anteil noch markant gestiegen. Ich danke natürlich für das Podium.

Marcel Burllet, Ihre Wortwahl entspricht den fehlenden stichhaltigen Argumenten. Zudem sind diese Bonussysteme nach kürzester Zeit überholt und bringen keinen Nutzen mehr.

Also lehnen Sie beide Postulate ab.

Heinrich Frei (SVP, Kloten), spricht zum zweiten Mal: Zuerst zu Marcel Burllet: Immer wenn die Argumente fehlen, wird über den Stil diskutiert: Revolverhelden.

Ich weiss, wovon ich spreche (*hält ein Bild in die Höhe*). Es handelt sich um vier Kehrrichtfahrzeuge. «Kompostgas ist der Treibstoff für diese vier Fahrzeuge. Umweltschutz beginnt vor der Fahrt. Leise, ohne Feinstaub und erst noch CO₂-neutral fahren wir mit Ihren Küchenabfällen.» Sie sehen, ich habe mich mit dem Thema eingehend befasst ohne gesetzliche Grundlagen. Seien Sie doch ehrlich, hier geht es nur um Zweckentfremdung von Strassengeldern. Da machen wir nicht mit.

Zu Susanne Rihs: Feinstaub ist gesundheitsschädigend. Da bin ich mit Ihnen einverstanden. Gesundheit ist jedoch in den meisten Fällen Sache jedes Einzelnen. Erklären Sie mir, warum die Leute immer älter werden.

Zu den anderen geschätzten Damen und Herren im Rat: Der Gesetzgeber hat die Normen und den Zeitpunkt festzulegen, nicht den Weg dazu und schon gar keine «Schöggeli» zu verteilen. Das ist Kindergartenmethode.

Lehnen Sie beide Postulate ab.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Wie Sie dem KEF meiner Direktion entnehmen können, ist vorgesehen, dass im Jahr 2007 eine Revision des Verkehrsabgabengesetzes in Gang gesetzt werden soll. In diesem Zusammenhang wird auch zu überprüfen sein, wie die technischen Vorschriften des Bundes und auch die gesetzgeberischen Fortschritte anzusiedeln und zu beurteilen sind. Aus diesem Grund macht es keinen Sinn, eine Motion zu überweisen. Das haben die Motionäre auch eingesehen. Wir sind bereit, in einem Gesamtzusammenhang zu beurteilen, ob es dann Bonus oder Malus sein soll oder was auch immer. Was es sein soll, ist, dass wir zu einer verursachergerechten Besteuerung kommen wollen.

In diesem Sinn ist es auch aus gegnerischer Sicht unbedenklich, die Postulate zu übernehmen. Wir werden Ihnen dann die Beurteilung im Zusammenhang mit der Gesetzesvorlage wieder vorlegen.

Die Regierung ist bereit, beide Vorstösse in Form eines Postulats entgegenzunehmen.

Abstimmung zu Traktandum 31

Der Kantonsrat beschliesst mit 98 : 50 Stimmen, die Motion als Postulat dem Regierungsrat zu Bericht und Antragstellung zu überweisen.

Abstimmung zu Traktandum 32

Der Kantonsrat beschliesst mit 98 : 51 Stimmen, die Motion als Postulat dem Regierungsrat zu Bericht und Antragstellung zu überweisen.

Die Geschäfte 31 und 32 sind erledigt.

33. Verwendung der LSVA-Gelder

Postulat Marcel Burlet (SP, Regensdorf), Willy Germann (CVP, Winterthur) und Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur) vom 20. Juni 2005 KR-Nr. [178/2005](#), Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. John Appenzeller, Aeugst, hat an der Sitzung vom 26. September 2005 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulats gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

John Appenzeller (SVP, Aeugst a. A.): Als Speditionskaufmann habe ich praktisch fast täglich mit dem für uns leidigen Thema der LSVA zu tun. Die Ratslinke versucht mit diesem Vorstoss, einmal mehr Gelder zweckzuentfremden. Die LSVA ist abhängig vom Gefährt, von Grösse, Tonnage und auch von der Umweltverträglichkeit. So bezahlt eine so genannte Dreckschleuder wesentlich mehr LSVA-Gelder pro Kilometer als zum Beispiel ein Euro-04-LKW. Die ausländischen Lkw bezahlen nur eine Pauschale, wenn diese durch die Schweiz tuckern. Hier ist der Schweizer Gewerbetreibende natürlich einmal mehr der Dumme. Aber dies ist ein anderes Thema. Die Postulanten fordern, dass Gelder in den Schienenverkehr und zur Förderung des Veloverkehrs gedacht sein sollen. Das Geld kommt von der Strasse und gehört, wie es im Gesetz heisst, wieder in die Abteilung Strassen zur Deckung der Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Schliesslich ist es die linke Ratsseite, die immer wieder behauptet, der Verkehr verursache nur Schäden und bezahle nicht. Der LKW deckt mehr als nur die Schäden, die er verursacht. Ich frage mich schon, ob die Postulanten mit Förderung des Veloverkehrs Aufklärung für Velorowdies meinen, wie es auch einige Velokuriere sind. Ich spreche hier nicht Roland Munz an. Damit meine ich diejenigen, welche quer über Fussgängerstreifen donnern oder sich auch nicht um die Farbe rot oder

grün an der Ampel kümmern. Einen Velofahrer zu büssen, ist fast unmöglich, weil dieser nur eine kleine Vignette hat und nicht eine gut leserliche Velonummer wie Mopeds oder Autos. Vielleicht will man auch für zig Millionen Franken Geld zum Fenster hinauswerfen für Radwege, welche dann doch nicht benützt werden, wie dies zum Beispiel auf der Strecke Stallikon–Türten häufig der Fall ist. Dies nur ein Beispiel, es gibt aber noch zig davon. Dies stelle ich als Automobilist im Strassenverkehr auch sehr oft fest.

Ich bitte Sie, das Postulat auch aus den obgenannten Gründen nicht zu überweisen. Die Gelder gehören der Strasse und weder dem öffentlichen Verkehr noch dem Veloverkehr. Die Regierung im Kanton Zürich macht genau das, was der Souverän auch im Gesetz festgeschrieben hat. Ich bitte Sie, dies zu beachten und der Überweisung nicht zuzustimmen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Die LSVA, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, soll den Güterverkehr auf die Schiene bringen – ein löbliches Ziel. Der Bund setzt dafür seinen LSVA-Anteil von rund einer Milliarde Franken vollumfänglich für Grossprojekte der Bahn ein. Den Rest von 400 Millionen Franken erhalten die Kantone. Darum geht es heute. Damit zu 100 Prozent Strassen zu bauen, wie es der Kanton Zürich macht, ist problematisch und entspricht überhaupt nicht der Absicht der LSVA der Kantonsanteile. Hier irrt John Appenzeller. Ich komme darauf zurück. Der Bundesrat hat sich hier klar vernehmen lassen. Dieser Anteil soll nämlich verlagern, Umweltbelastungen mindern und nicht einfach den motorisierten Individualverkehr fördern.

Die Verwendung dieser LSVA-Gelder hat eine längere Vorgeschichte. In einer Anfrage zur Problematik führte der Regierungsrat aus, bei der Neugestaltung des Finanzausgleichs werde die Verwendung der LSVA-Anteile neu festzulegen sein. Das war vor anderthalb Jahren. Jetzt ist es an der Zeit, endlich eine Weiche zu stellen in diese Richtung. Die Kantone erhalten vom Bund anteilmässig LSVA-Gelder. Der Kanton Zürich erhielt 2004 rund 25 Millionen Franken, und im Jahr 2005 waren es mutmasslich 46 Millionen Franken, die leider vollumfänglich in den Strassenfonds gesteckt wurden. Im Gesetz heisst es eigentlich, dass «die Kantone die LSVA-Gelder vorab für den Ausgleich der ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr einzusetzen haben.» Der Bundesrat hat dies bereits präzisiert und gesagt: «... die Beiträge auch zur Unterstützung des Re-

gionalverkehrs und zur Förderung des Veloverkehrs gedacht sind.» Das Gesetz räumt damit einen gewissen Spielraum ein. Einige Kantone haben dies inzwischen richtig interpretiert. Ich habe nachgeschaut. Thurgau reserviert mindestens 45 Prozent der LSVA für Bahn-, Bus-, Velo- und Fussverkehr. Basel steckt momentan sogar 100 Prozent in umweltgerechte städtische und regionale Projekte zur Förderung von ÖV, Velo- und Fussverkehr. Genf spart seine LSVA-Gelder für das national ausstrahlende Grossprojekt einer Eisenbahn-Stadtverbindung auf, und der Kanton Schaffhausen erhöhte kürzlich seinen ÖV-Anteil LSVA von 45 auf 75 Prozent. In Bern wird ein Drittel in die Infrastruktur geleitet. Nur der Kanton Zürich scheint noch mit einigen Westschweizer Kantonen eine gar nicht löbliche Rolle zu spielen. Bisher schaltete er auf stur, 0 Prozent und machte hier genau das Gegenteil: alles in den Strassenfonds.

Ich kann die Rede auf die Antwort damals nicht verstehen. Sie lassen den Schluss zu, dass der Regierungsrat nicht bereit ist, seine Praxis zu ändern. Hier haben Sie das Postulat. Wir möchten, dass der Regierungsrat verpflichtet wird, mit den LSVA-Geldern nicht einfach die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes zu finanzieren. Das steht in der Antwort. Das ist schlicht falsch, vielleicht sogar gelogen. Das schlägt dem Fass den Boden aus. Das verstehen wir nicht. Im Prinzip hat der Bundesrat genau gesagt, wie wir das behandeln sollen.

Dieser Vorschlag ist übrigens austariert mit verschiedenen Parteien im Kantonsrat. Ursprünglich forderte die SP 50 Prozent. Wir haben uns dann abgesprochen. Es sind jetzt 40 Prozent der LSVA-Erträge für den Regionalverkehr. Wir wollen da nicht übermarchen. Jedenfalls muss jetzt Schluss sein mit der einseitigen Verwendung der Gelder für den Strassenbau.

Wir alle wissen, dass der Verkehr mit seinen Immissionen unsere Gesundheit gefährdet. Dass es auch anders geht, sozusagen als logische Konsequenz hat das letzten Monat vorgestellte Agglo-Programm Lausanne–Morges gezeigt. Dort gehen 78 Prozent der Gelder in den öffentlichen Verkehr.

Stimmen Sie zu. Auch der Kanton Zürich sollte einen Schritt in die nachhaltige Finanzierung tun.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Selbstverständlich stimmt die CVP diesem Vorstoss zu.

Wie Marcel Burlet bereits ausgeführt hat, hinkt der Kanton Zürich einer differenzierten Verwendung der LSVA-Gelder anderen Kantonen hintennach. Er hat den Kanton Schaffhausen erwähnt, der den Anteil für den ÖV von 45 auf 75 Prozent erhöhen will. Ich habe da ein Veto eingelegt. Als es hier um 50 Prozent ging, habe ich gesagt, der Schritt von 0 auf 50 Prozent für umweltfreundliche Verkehrsmittel sei ein bisschen hoch. Eines fällt schon auf: Der Kanton Zürich gibt sich oft als Musterschüler bei der Umsetzung von eidgenössischen Gesetzen. Ich erinnere an das Abfallgesetz. Gerade bei diesem Gesetz kümmert sich der Kanton Zürich aber wenig um die Präzisierung des Bundesrates. Zu Recht wurde ausgeführt, dieses Gesetz ermögliche einen gewissen Spielraum. Der Kanton Zürich hat diesen Spielraum sehr eng zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs ausgenützt, offenbar auch zu Gunsten der Staatskasse.

Eine breitere Verwendung der LSVA-Gelder entspricht durchaus dem Verursacherprinzip, das bereits zitiert wurde. Je besser das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist, je sicherer die Velowege und je grösser das Angebot an Veloabstellplätzen zum Beispiel bei Knoten des öffentlichen Verkehrs, umso grösser die Entlastung des Strassennetzes. Umso besser kann dort zum Beispiel der Gewerbeverkehr abgewickelt werden. Also auch in diesem Zusammenhang müssten wir die Interpretation des Bundesrates neu anschauen. Ich erwähne die Interpretation des Bundesrates aus dem Jahr 1999 und vom letzten Sommer. Da wurde eine deutliche Sprache gesprochen.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Die verschiedenen Geldtöpfe wecken starke und immer wieder kommende Begehrlichkeiten. Da soll auf der einen Seite die S-Bahn aus den FinÖV-Geldern (*Finanzierung Öffentlicher Verkehr*) finanziert werden, und wie jetzt mit diesem Postulat soll der Geldtopf der LSVA-Gelder dem Bahn-, Bus- und Veloverkehr zukommen. Die Haltung der Regierung ist für einmal klar, sachdienlich und zielführend. Sobald das übergeordnete Strassennetz im Kanton Zürich ein akzeptables Niveau erreicht hat, und sobald die Auswirkungen der NFA (*Neue Finanzausgleichsordnung des Bundes*) klar sind, ist die Verwendung der LSVA-Gelder abseits der Strasse vielleicht diskutabel. Erst dann, Marcel Burlet.

Bereits heute darf sich der öffentliche Verkehr an den LSVA-Geldern erfreuen, denn jede Verbesserung der Verbindungen dient auch dem strassengebundenen Busverkehr, notabene ohne dass sich dieser kostenmässig beteiligen muss. Der Vollständigkeit halber, falls Sie es vergessen haben sollten, finanziert der Strassenfonds auch vollumfänglich die Velowege im Kanton Zürich.

Sie sehen also, der Bahn-, Bus- und Veloverkehr profitiert heute schon vom mittlerweile entschuldeten Strassenfonds und damit indirekt auch von den LSVA-Geldern. Übrigens, Willy Germann, der Kanton Zürich hinkt überhaupt nicht hintennach. In der Förderung des öffentlichen Verkehrs ist er absolute Spitze.

Bitte lehnen Sie zusammen mit der FDP diesen Vorstoss ab.

Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur): Nachdem jetzt auch Reto Cavegn den Kanton Schaffhausen zitiert hat, zitiere ich wörtlich aus den Schaffhauser Nachrichten vom 8. Juni 2005: «Der Regierungsrat hat den Verteilschlüssel für die Aufteilung des Kantonsanteils an der LSVA neu festgelegt.» Dies teilt die Staatskanzlei mit. «Mit dem revidierten Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs wurden die Kantonsleistungen zur Finanzierung des ÖV von 45 auf mindestens 75 Prozent des Kantonsanteils am Reinertrag der LSVA angehoben.» Jetzt können wir diskutieren, wer wem hintennachhinkt. 75 Prozent ist ein schöner und gerechtfertigter Prozentsatz. Ein weiterer interessanter Satz aus unserem nördlichen Nachbarkanton: «Die verbleibenden 25 Prozent werden wie bisher für Strassenbau sowie für Luft- und Lärmschutz verwendet.» Auch da ist man im Kanton Schaffhausen offenbar so weit, dass man die negativen Auswirkungen der Strasse wie zum Beispiel Lärm oder Luftschadstoffe mit diesen Geldern minimieren will.

Reto Cavegn, Ihre Argumentation greift auch beim Vergleich, dass der Strassenausbau telquel dem öffentlichen Verkehr auf der Strasse nützt, zu kurz. Häufig ist es so, dass mit dem ausgebauten Strassennetz für den Privatverkehr dann auch der Stau in den Städten grösser wird. Da könnten wir gerade in Winterthur ein Lied davon singen. Dann bleiben in erster Linie die Busse im Stau des Privatverkehrs stecken. Ganz so einfach ist der Zusammenhang nicht, wie Sie uns weismachen wollen.

Noch ein Hinweis zu John Appenzeller: Wer waren die Hauptleidtragenden, als man die Maximalbreite der Lastwagen erhöht hatte? Das waren ganz eindeutig die Velofahrer, weil ihnen der Platz zu knapp geworden ist. Wenn wir daraus die Forderung ableiten, mit zusätzlichen Velowegen und Velostreifen den Veloverkehr sicherer zu machen, dann ist es ganz klar ursächlich damit verbunden, dass wir breitere Lastwagen haben. Die Velofahrer brauchen nicht für sich Gelder, sondern sie brauchen wegen des Schwerverkehrs mehr Schutz. Daher scheint uns das Postulat absolut gerechtfertigt.

Ich bitte Sie, es zu überweisen.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Mit dem vorliegenden Postulat hat der Kantonsrat einmal mehr über eine Massnahme zu befinden, welche den Strassenfonds des Kantons Zürich zweckentfremden und plündern soll. Ich möchte das Postulat zum Anlass nehmen, nochmals in Erinnerung zu rufen, was die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe eigentlich ist und wie die damalige Vorlage dem Stimmbürger verkauft wurde. Die LSVA ist eine Lenkungsabgabe und somit keine Steuer. Sie dient dazu, die ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr auszugleichen und die Grossprojekte im Eisenbahnverkehr zu finanzieren. Die Regierung des Kantons Zürich weist die dem Kanton zustehenden Anteile an der LSVA dem Strassenfonds zu und handelt somit eindeutig im Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen und dem Willen des Volkes. Mit dem Verweis auf Nachbarkantone beabsichtigen die Verfasser des Postulats ,40 Prozent der LSVA-Gelder für die Förderung von Bahn-, Bus- und Veloverkehr zu verwenden. Es ist zu erwähnen, dass im Kanton Zürich die Erstellung der Velowege und anderer Massnahmen bereits grosszügig aus dem Strassenfonds finanziert wird. Hinzu kommt, dass der Kanton Zürich im Gegensatz zu den Nachbarkantonen in Bezug auf den Aus- beziehungsweise Fertigbau des Strassennetzes einen grossen Nachholbedarf aufweist. Dasselbe gilt insbesondere auch für dessen Instandhaltung. Diese Investitionen und Aufwendungen muss der Kanton Zürich ebenfalls im Gegensatz zu den Nachbarkantonen aufgrund seiner Finanzkraft weitgehend selbst finanzieren. Bezüglich dem Bahn- und Busverkehr müssen wir doch realistisch feststellen, dass wir den öffentlichen Verkehr bald zum Tode befördern. Wie die kürzlich erfolgten Bekanntmachungen der SBB zeigen, sind die Leistungsanbieter im öffentlichen Verkehr technisch und wirtschaftlich weder in der Lage noch gewillt, den Leistungsauftrag vollständig zu

erfüllen. Das Beispiel SBB-Cargo zeigt, dass der Anbieter selbst das Leistungsangebot laufend reduziert und reduzieren muss. Dreistellige Millionendefizite und Personalabbau in grosser Zahl sprechen für sich. Es zeigt sich mehr und mehr, dass das konzeptlose Aufpumpen des öffentlichen Verkehrs im krassen Widerspruch zum Verhalten der Benutzer und des Marktes steht. Diejenigen Kreise, welche meist ideologisch motiviert sind, möchten am liebsten den gesamten Verkehr auf die Schiene bringen und dazu unbeschränkte Mittel bereitstellen. Wie die Realität SBB sowie kürzlich erfolgte Umfragen betreffend des Privatverkehrs zeigen, sind der Markt und der Konsument nicht gewillt, sich von diesen Kreisen und der Politik ihr Verhalten aufzwingen zu lassen.

Wie erwähnt hat der Kanton Zürich mit der Zuweisung der LSVA-Gelder in den Strassenfonds gesetzeskonform und gemäss dem Willen des Volkes gehandelt. Wir beantragen deshalb, das Postulat nicht zu überweisen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Nicht nur die Regierung ist bereit, das Postulat zu übernehmen, auch ist das Begehren alles andere als falsch oder gar zweckentfremdend, sondern will nur, dass dem Gesetz nachgelebt wird. Modelle und Möglichkeiten gibt es genug, welche eine Verwendung mit notwendigen und sinnvollen Projekten verwirklichen lassen. Wenn vorhin gesagt wurde, es sei nicht mehr möglich, so viel Geld in den ÖV zu stecken, dann muss ich nur noch staunen. Ist dann das beim MIV (*motorisierter Individualverkehr*) besser möglich? Stehen wir dort nicht noch an viel schwierigeren Punkten gerade in Bezug auf den Ausbau des MIV? Wollen wir wirklich einen Kollaps des Verkehrs? Müssen wir nicht ehrlich zugeben, dass mit dem Ausbau des ÖV noch viel grössere und bessere Möglichkeiten da sind? Ich habe ein gewisses Verständnis, dass man sich auf der bürgerlichen Seite dagegen wehrt, Geld anders zu verteilen. Wir sind aber die Behörde, die den Auftrag des Bundes ausführen und ihm auch die nötige Nachachtung verschaffen muss.

Deshalb wird die EVP das Postulat überweisen.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Ich muss bei diesem Geschäft beinahe das Gleiche erzählen wie vorher bei den Traktanden 31 und 32. Auch hier handelt es sich um einen Angriff auf die Mittel im Strassenfonds. Der Strassenfonds soll geschädigt werden, damit man die Strassen nicht mehr im notwendigen Ausmass reparieren und bau-

en kann. Es geht nicht nur um die Strassen, sondern auch um die Radwege. Die werden heute schon zu 100 Prozent von den Autofahrern bezahlt. Die LSVA-Gelder werden zu 100 Prozent vom Autotransportgewerbe einbezahlt. Es ist nur logisch und klar und billig, wenn diese Gelder auch zu 100 Prozent dem Strassenfonds zufließen, um dem Autotransportgewerbe auf diesem Weg wieder zu dienen.

Zu den Radwegen habe ich schon gesprochen. Ich wiederhole mich gerne. Die Radwege, die zu 100 Prozent von den Automobilisten bezahlt werden, würden es rechtfertigen, dass man auch einmal Danke sagen würde, anstatt immer nur zu schimpfen.

Ich ersuche Sie dringend, auch diesen Angriff auf den Strassenfonds abzulehnen und das Postulat nicht zu überweisen.

Thomas Hardegger (SP, Rümliang): Luzius Rüegg hat davon gesprochen, dass der Volkswille die Einlagerung dieser Gelder in den Strassenfonds verlangen würde. Das ist natürlich falsch. Bei der Volksabstimmung hat man der Bevölkerung versprochen, dass man den Schwerverkehr auf die Schiene verlagern will. Dieses Ziel kann nachweislich nicht erreicht werden. Man macht also genau das Gegenteil. Eigentlich müsste man die LSVA vermehrt als Lenkungsmaßnahme einsetzen können.

Das Zweite, das mich stört, ist, dass man diese Ziele, wie die LSVA-Gelder sinnvoll eingesetzt werden, wieder verzerrt. Sie wissen genau, dass es mit der Velowegstrategie, die der Regierungsrat aufgestellt hat, 100 Jahre dauern würde, bis man die Velowege erstellt hätte. Wenn wir fordern, dass hier vermehrt Gelder eingesetzt werden, dann gilt das nur, um diese Frist einigermassen zu Gunsten der Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer zu verkürzen.

Für den Fahrplanwechsel 2006/2007 für den ÖV heisst es klar, es gebe keine Angebotserweiterung. Es gibt auch dort keine Angebotserweiterung, wenn eigentlich die Erschliessungspflicht nach der Angebotsverordnung gegeben wäre, weil die Gelder fehlen. Man hat diese plafoniert. Also auch hier ist es dringend notwendig, dass man die Gelder bereitstellt, um die gesetzlichen Anforderungen der Erschliessungspflicht überhaupt zu erfüllen.

Sie wissen ganz genau, dass der ÖV das effizienteste Mittel zur Beförderung der Pendlerströme ist. Wenn wir diese Verlagerung der Pendlerströme auf den ÖV erreichen, dann kommt das auch den anderen Strassenbenutzern, zum Beispiel dem Gewerbe, zugute. Es ist gut investiertes Geld.

Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen.

Heinrich Frei (SVP, Kloten): Zuerst ein Beispiel aus der Praxis zur LSVA, also zur grossen Geldbeschaffungsmaschine des Bundes. Die jährlichen Kosten für einen 40-Tonnen-Lastwagen für die LSVA betragen 80'000 Franken, also mehr als der Lohn für den Chauffeur. Dies sind massive Kosten, die den Transport Ihrer Güter unnötig und massiv verteuern. Am Schluss müssen diese Kosten der LSVA von Ihnen, also von den Konsumentinnen und Konsumenten bezahlt werden.

Zu Marcel Burllet und Thomas Hardegger und zur Verlagerungspolitik des Bundes: Die Verlagerungspolitik vom Bund und von Bundesrat Moritz Leuenberger, die Güter von der Strasse auf die Schiene zu bringen, ist gescheitert. Geplant waren 650'000 Fahrten durch den Gotthard. Heute sind es weit mehr als eine Million.

Zu Willy Germann und der Verwendung der LSVA-Gelder: Dass das Geld der LSVA im Kanton zwingend nötig ist für die Fertigstellung der Strassen, ist klar. Die Beispiele von Thurgau und Schaffhausen können mit Zürich nicht Stand halten. Das sind Randregionen mit wenigen Strassen. Nur mit diesen Geldern können die Strassen fertiggestellt werden. So können Staus und deren unnötige Umfahrungen vermieden werden. Dies ist die grösste Entlastung der Strassen und bietet somit auch für die Umwelt Sicherheit, also für alle Verkehrsteilnehmer.

Lenkungsabgaben taugen nichts. Anstelle der Umverteilung der vom Bürger teuer und zu viel bezahlten LSVA sollte diese Lenkungsabgabe für umweltfreundliche Fahrzeuge massiv gesenkt werden.

Aus all diesen Gründen ist das Postulat nicht nötig und muss nicht überwiesen werden. Die SVP lehnt es ab, tun Sie es auch.

Roland Munz (SP, Zürich): Ernst Brunner, danke, danke, vielen Dank und tausendmal mehr, wenn Sie künftig noch mehr tun für den Veloverkehr. Das sei hier tatsächlich auch einmal gesagt. Kein Problem, da fällt mir als Velofahrer kein Zacken aus der Krone.

Velowege sind in der Regel sicher und gut und werden, wo es solche hat, auch benutzt. Gute Velowege machen die Strasse sicher, was nicht zuletzt gerade auch den motorisierten Verkehrsteilnehmern zugute kommt. Leider gibt es aber auch sehr schlechte Routen. Die Regierung war in der Nicht-Beantwortung einer Anfrage von unserer Seite nicht einmal in der Lage, alle festgestellten Mängel an Radwegen aufzulisten, weil es zu viele seien. Schlechte Routen, die einmal links und einmal rechts der Strasse verlaufen, zuparkierte Velorouten und andere gravierende Mängel mehr lassen aber leider Velowege häufig nicht benutzbar erscheinen. Deshalb sind Auswegfahrten hin und wieder auf die Strasse leider nicht zu vermeiden. Deshalb braucht es mehr Anstrengungen, um diese Mängel zu beheben und die Radwege auszubauen, nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ. Wenn man dann aber die zu Auswegfahrten gezwungenen Radfahrer generell als Rowdies bezeichnet, wie dies John Appenzeller getan hat, wenn man Velokuriere als Beispiel für Velorowdies heranzieht, ist das etwa so absurd, wie wenn man Taxifahrer oder Fahrlehrer generell als Raser und Spediteure, als notorische Trottoir- oder Veloweg-Zuparkierer diffamieren würde.

Wir tun dies nicht. Wir wollen sachlich bleiben und Probleme lösen. Probleme lösen wir, indem wir gezielt da investieren, wo es nötig ist. Zweck der LSVA ist es, vorab ungedeckte Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr aufzufangen. Dazu gehört auch, dass durch den Schwerverkehr immer mehr an den Strassenrand und darüber hinaus weggedrängte schwächste Verkehrsteilnehmer, da bezeichne ich jetzt explizit nicht die Velokuriere, die sich durchaus durchsetzen können, sondern vielleicht wenig geübte Radfahrerinnen und Radfahrer, weggedrückt werden. Deshalb ist das Postulat auch aus diesem Grund richtig und wichtig. Wenn es darum geht, auch die Radfahrerinnen und Radfahrer vermehrt zu schulen, beispielsweise in der Verkehrserziehung, war es nie die SP, die im Bereich Verkehrserziehung Kürzungsanträge gestellt hat. Gerne stimmen wir zu, wenn man in die Verkehrserziehung mehr investieren würde. Das allerdings ist nicht gratis zu haben. Deshalb erwarte ich dann in entsprechenden Anträgen die Unterstützung auch der SVP, ansonsten wären Ihre Voten nicht ernst zu nehmen.

Stimmen Sie dem vorliegenden Postulat zu.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 71 : 68 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zu Bericht und Antrag zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Erklärung der SP-Fraktion

Peter Schulthess (SP, Stäfa): Ich verlese eine kurze Fraktionserklärung der SP zur Umbenennung der Direktion für Soziales und Sicherheit: Der Regierungsrat hat am 16. März 2006 bekannt gegeben, dass er die Direktion für Soziales und Sicherheit umbenennen will in Sicherheitsdirektion. Der Begriff Direktion für Soziales soll verschwinden.

Die SP-Fraktion nimmt diese Umbenennung nicht kommentarlos hin und nutzt die heutige Präsenz von Regierungsrat Ruedi Jeker dazu, eine Fraktionserklärung abzugeben.

Erinnern wir uns: Vor sieben Jahren wurde die Direktion für Soziales und Sicherheit neu gebildet. Die bisher eigenständige Fürsorgedirektion stand unter der Führung von Regierungsrätin Verena Diener und wurde neu Regierungsrätin Rita Fuhrer übertragen beziehungsweise mit deren Sicherheitsdirektion verschmolzen. Sie erinnern sich an die heftigen Diskussionen, die diese Aufgabe einer eigenständigen Direktion mit sich brachte. Mit der Umbenennung in Sicherheitsdirektion wird nun ein weiteres Zeichen gesetzt. Die Verantwortung für das Soziale dieser Direktion wird verschwiegen. Im gemeinen Sprachgebrauch wird mit Sicherheitsdirektion Polizei und nicht Sozialamt verknüpft. Die Verantwortung des Staates für die Gesellschaft und die darin lebenden Individuen erstreckt sich auch auf das Wohlergehen des Einzelnen. Im Sinne der SKOS-Richtlinien geht es darum, die Integration zu fördern, nicht bloss die Sicherheit. Dies muss auch im Namen der Direktion sprachlich zum Ausdruck kommen.

Die SP-Fraktion protestiert gegen die Entwertung des Sozialen und der Fürsorge, die durch diese Namensänderung zum Ausdruck kommt und fordert den Regierungsrat auf, auf den bisherigen Namen zurückzukommen.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Bewilligungspflicht und Qualitätssicherung für die Beihilfe zum Suizid**
Motion *Christoph Schürch (SP, Winterthur)*
- **Standesinitiative zur Harmonisierung der Alimentenbevorschussung und des Alimenteninkassos**
Parlamentarische Initiative *Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil)*
- **S5 Abschnitt Zürich–Bülach–Rafz / Dielsdorf–Niederweningen**
Interpellation *André Bürgi (SP, Bülach)*
- **Die AXPO und ihre Millionenreklame**
Interpellation *Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf)*
- **Kapitalerhöhung Flughafen Zürich und Lärmentschädigungen**
Interpellation *Adrian Bergmann (SVP, Meilen)*
- **Besetzung einer kantonalen Liegenschaft durch militante Personen**
Interpellation *René Isler (SVP, Winterthur)*
- **Wechsel des ALN in die Baudirektion**
Dringliche Anfrage *Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard)*
- **Friedensrichterliches Sühnverfahren vor Scheidungsklageverfahren gemäss ZGB 114**
Anfrage *Yves de Mestral (SP, Zürich)*
- **Doppelmandat als Mitglied von Regierungs- und Ständerat**
Anfrage *John Appenzeller (SVP, Aeugst a. A.)*

Schluss der Sitzung: 17.20 Uhr

Zürich, 27. März 2006

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 16. Oktober 2006.