



36. Sitzung, Montag, 16. Januar 2012, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Jürg Trachsel (SVP, Richterswil)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 2369*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... *Seite 2370*
- Ankündigung eines Rücktritts..... *Seite 2370*

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für die aus dem Kantonsrat zurückgetretene
 Françoise Okopnik, Zürich..... *Seite 2370*

3. Beschluss des Kantonsrates über die kantonale Volksinitiative «Der Kunde ist König! (Kantonale Volksinitiative für freie Ladenöffnungszeiten)»

Antrag des Regierungsrates vom 9. Februar 2011 und
 geänderter Antrag der WAK vom 25. Oktober 2011
 4770a..... *Seite 2371*

4. Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2012/2013

Antrag des Regierungsrates vom 13. Juli 2011 und
 gleichlautender Antrag der KEVU vom 22. November
 2011 4815..... *Seite 2400*

- 5. Regelmässige Publikation detaillierter Kennzahlen vor und nach der Eröffnung der Westumfahrung**
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. Dezember 2009 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 347/2008 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 3. Mai 2011 **4648** Seite 2409
- 6. Schaffung eines neuen Tarifangebots «Zoo/ZVV Kombiticket» (Reduzierte Debatte)**
 Antrag des Regierungsrates vom 15. Juni 2011 zur Behördeninitiative KR-Nr. 320/2009 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 22. November 2011 **4812**..... Seite 2419
- 7. Buslinien durch den Üetlibergtunnel**
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 5. November 2008 zum Postulat KR-Nr. 390/2007 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 22. November 2011 **4560**..... Seite 2422
- 8. Anreiz für Familien zum Umsteigen auf den ÖV**
 Postulat von Andreas Erdin (GLP, Wetzikon), Christoph Holenstein (CVP, Zürich) und Thomas Ziegler (EVP, Elgg) vom 15. September 2008 KR-Nr. 312/2008, Entgegennahme, Diskussion..... Seite 2426

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Fraktionserklärung der SVP zum Sparwillen des Regierungsrates* Seite 2399
- Rücktrittserklärungen
 - *Rücktritt aus der Justizkommission von Claudio Schmid, Bülach* Seite 2434
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 2434
- Rückzug Seite 2435

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Finanzkommission:

- **Bewilligung eines Rahmenkredites für Vorhaben der Entwicklungszusammenarbeit und der Inlandhilfe 2011 bis 2014 aus dem Lotteriefonds**

Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 4856

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Suizidprävention**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 20/2008, Vorlage 4858

- **Einführungsgesetz zum Krankenversicherungsgesetz**

Vorlage 4859

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Zweijährige Grundbildung mit Berufsattest EBA**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 318/2007, Vorlage 4857

- **Gesetz über die Jugendheime und die Pflegekinderfürsorge**

Vorlage 4860

- **Lehrpersonalgesetz**

Vorlage 4861

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Genehmigungen von Verordnungen im Zusammenhang mit der Reform des Verwaltungsverfahrenrechts**

Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 4862

Zuweisung an die Geschäftsleitung:

- **Leiter Finanzkontrolle (Wiederwahl)**

Vorlage 4863

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 34. Sitzung vom 12. Dezember 2011, 14.30 Uhr
- Protokoll der 35. Sitzung vom 9. Januar 2012, 8.15 Uhr

Ankündigung eines Rücktritts

Ratspräsident Jürg Trachsel: Ferner ist ein Rücktrittsschreiben von Claudio Schmid eingegangen. Claudio Schmid tritt per sofort aus der Justizkommission (*JUKO*) zurück. Wir werden das Rücktrittsschreiben, wie üblich, am Ende der Sitzung verlesen.

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für die aus dem Kantonsrat zurückgetretene Françoise Okopnik, Zürich

Ratspräsident Jürg Trachsel: Wir dürfen heute ein neues Ratsmitglied begrüßen, und zwar anstelle von Françoise Okopnik, Zürich. Die Direktion der Justiz und des Innern hat uns folgende Verfügung zukommen lassen.

Ratssekretärin Brigitta Johner verliest die Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern vom 21. Dezember 2011: «Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates für die Amtsdauer 2011 bis 2015 im Wahlkreis I, Stadt Zürich, Kreise 1 und 2.

Die Direktion der Justiz und des Innern, gestützt auf Paragraph 108 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003 (GPR), verfügt:

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis I, Stadt Zürich, Kreise 1 und 2, wird für die zurücktretende Françoise Okopnik (Liste Grüne) als gewählt erklärt:

*Beat Bloch, Richter, geboren 1963,
wohnhaft in Zürich.»*

Ratspräsident Jürg Trachsel: Ich bitte, den Gewählten eintreten zu lassen.

Beat Bloch, die Direktion der Justiz und des Innern hat Sie als Mitglied des Kantonsrates als gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraf 5 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde zu leisten.

Ich bitte, die Tür zu schliessen. Die Anwesenden im Ratssaal und auf der Tribüne erheben sich. Ich bitte die Ratssekretärin, das Amtsgelübde zu verlesen.

Ratssekretärin Brigitta Johner verliest das Amtsgelübde: «Ich gelobe als Mitglied dieses Rates, Verfassung und Gesetze des Bundes und des Kantons Zürich zu halten, die Rechte der Menschen und des Volkes zu schützen und die Einheit und Würde des Staates zu wahren. Die Pflichten meines Amtes will ich gewissenhaft erfüllen.»

Ratspräsident Jürg Trachsel: Beat Bloch, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen «Ich gelobe es».

Beat Bloch (CSP, Zürich): Ich gelobe es.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Ich danke Ihnen und heisse Sie herzlich willkommen. Sie können Ihren Platz im Ratssaal einnehmen. Sie können wieder Platz nehmen, die Tür kann geöffnet werden.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Beschluss des Kantonsrates über die kantonale Volksinitiative «Der Kunde ist König! (Kantonale Volksinitiative für freie Ladenöffnungszeiten)»

Antrag des Regierungsrates vom 9. Februar 2011 und geänderter Antrag der WAK vom 25. Oktober 2011 **4770a**

Ratspräsident Jürg Trachsel: Es ist über die kantonale Volksinitiative «Der Kunde ist König» zu beschliessen. Eintreten auf die Volksinitia-

tive ist obligatorisch. Wir führen zuerst die Grundsatzdebatte. Der Minderheitsantrag wird in der Detailberatung begründet.

Wir haben Freie Debatte beschlossen. Zudem haben wir am 7. November 2011 festgehalten, dass ein Vertreter des Initiativkomitees an den Verhandlungen teilnehmen kann und die Volksinitiative begründet wird.

Grundsatzdebatte

Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die am 25. Mai 2010 von der FDP des Kantons Zürich eingereichte Volksinitiative mit dem Titel «Der Kunde ist König» zielt auf die vollständige Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten ab. Das Verbot, Läden für Detailhandelsbetriebe an öffentlichen Ruhetagen offen zu halten, soll abgeschafft werden, beziehungsweise es soll im Hinblick auf die Öffnungszeiten nicht mehr zwischen Werktagen und öffentlichen Ruhetagen unterschieden werden.

Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben beantragt Ihnen mit knappem Mehr, die Volksinitiative abzulehnen. Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben hat die Vorlage an vier Sitzungen beraten und – nebst der Anhörung des Initiativkomitees – Hearings mit Vertretern der UNIA (*Gewerkschaft für den Detailhandel*), dem Kantonalen Gewerbeverband und der Swiss Retail Federation – das ist eine Organisation, die Mittel- und Grossbetriebe des Detailhandels wie IKEA, Manor oder Jelmoli vertritt – durchgeführt. Ein Vergleich mit anderen Kantonen zeigt, dass die Ladenöffnungszeiten im Kanton Zürich liberaler sind und dass die Detaillisten die gesetzlichen Möglichkeiten, die heute von Montag bis Samstag bestehen, bei Weitem nicht ausschöpfen.

Für alle Mitglieder der WAK ist klar, dass die Initiative ihre volle Wirkung nur entfalten kann, wenn das Arbeitsgesetz auf Bundesebene geändert wird. Ohne Änderung des Arbeitsgesetzes können nur Familienbetriebe ohne Angestellte von einer weiteren Liberalisierung profitieren. Dies sind Gründe, warum die Kommissionsmehrheit die Volksinitiative ablehnt. Die Kommissionsmehrheit befürchtet zudem eine weitere Belastung des Verkaufspersonals. Schliesslich wird aus gesellschaftspolitischer Sicht kritisiert, dass der Sonntag, der einen Unterbruch im Wochenablauf darstellt, weiter untergraben wird.

Die Kommissionsminderheit vertritt dagegen die Meinung, dass es keine Aufgabe des Staates ist, privaten Unternehmungen sowie Kundinnen und Kunden vorzuschreiben, wann Produkte verkauft beziehungsweise eingekauft werden dürfen. Die Detailhandelsgeschäfte sollen ihre Ladenöffnungszeiten vielmehr individuell auf die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden festlegen dürfen. Heute können nur Tankstellen-Shops und Läden in Zentren des öffentlichen Verkehrs am Sonntag öffnen. Für die Kommissionsminderheit ist dieser einseitige Wettbewerbsvorteil stossend. Ebenfalls wäre eine Zustimmung mit einem klaren Zeichen an Bern verbunden, die für eine vollständige Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten notwendigen Änderungen am Arbeitsgesetz vorzunehmen. Mit einer Zustimmung zur Volksinitiative soll aus Sicht der Minderheit durch den bevölkerungsreichsten und wirtschaftsstärksten Kanton ein deutliches Zeichen an den Bund gerichtet werden, die erforderlichen Änderungen des Arbeitsgesetzes vorzunehmen, damit die Ladenöffnungszeiten dereinst vollständig liberalisiert werden.

Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben beantragt Ihnen mit 8 zu 7 Stimmen, die Volksinitiative und auch den Gegenvorschlag abzulehnen. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Nun gebe ich das Wort zur Begründung der Volksinitiative dem Vertreter des Initiativkomitees, das ist Herr Fabian Schnell, den ich an dieser Stelle auch ganz herzlich hier im Ratssaal begrüesse.

Fabian Schnell, Mitglied des Initiativkomitees: Vielen Dank. Das letzte Mal stand ich vor zwölf Jahren an diesem Pult, als ich im Rahmen einer regionalen Jugendsession eine Petition vertreten durfte. Wir behandelten damals das Thema «Internet und Politik», und schon damals war die Frage nach der Freiheit der Lebensgestaltung sehr zentral. Und im Kern geht es eigentlich auch hier bei dieser Volksinitiative um die Frage der Freiheit der Lebensgestaltung. Und umso mehr freue ich mich, dass ich sie hier vor Ihnen vertreten darf. Die Volksinitiative «Der Kunde ist König» für freie Ladenöffnungszeiten will die Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten im Kanton Zürich. Damit soll das Gesetz den Bedürfnissen der heutigen Zeit angepasst und eine Ungleichbehandlung zwischen einzelnen Ladenbesitzern beseitigt wer-

den. Zürich soll als Wirtschaftsmotor der Schweiz eine Vorreiterrolle einnehmen können.

Es ist eine Tatsache, dass sich die gesellschaftliche Tendenz in Richtung 24-Stunden-Gesellschaft bewegt. Dies gilt besonders für die jüngere Generation, welcher ich ebenfalls angehöre. Der Sonntag wird zunehmend zu einem Tag, an dem man nicht einfach ruht, sondern gerne etwas unternimmt. Ich bin überzeugt, auch Sie waren an einem Sonntag bereits an einer Sportveranstaltung, im Kino, im Theater oder im Sommer in der «Badi». Und vielleicht waren Sie auch ganz froh, dass Sie anschliessend am Bahnhof noch etwas zum Nachtessen einkaufen konnten. Wenn man sich die langen Schlangen in den Läden anschaut, welche am Sonntag geöffnet haben dürfen, sieht man sehr klar, dass ein entsprechendes Bedürfnis besteht. Dass ein Bedürfnis besteht, sieht man vor allem auch in den grossen Zentren im Dezember bei den Weihnachtseinkäufen.

Nun ist es so, dass einige Läden heute geöffnet haben dürfen, während andere geschlossen haben müssen. Der Staat schreibt vor, wer geöffnet haben darf und wer nicht. Diese Ungerechtigkeit zwischen Familienbetrieben und Bahnhofs- beziehungsweise Flughafen-Läden einerseits und den übrigen Geschäften andererseits stört uns. Wir sind der Meinung, es ist keine Aufgabe des Staates, Unternehmen und Einkaufenden vorzuschreiben, wann sie verkaufen beziehungsweise wann sie einkaufen dürfen. Dies regelt der Markt. Es ist auch nicht so, dass wir erwarten oder wollen, dass jeder Quartierladen rund um die Uhr offen steht. Auch hier vertrauen wir auf das Spiel der Marktkräfte. Wenn ich heute nach New York gehe, dann freue ich mich, wenn ich auch zu fortgeschrittener Stunde in den zentralen Punkten um den Times Square noch shoppen kann. Und in den Aussenquartieren ist das Bedürfnis in solchen Grossstädten offenbar zu wenig gross, entsprechend haben dort die Geschäfte geschlossen.

Ich selbst habe während meines Studiums sieben Monate in Schweden gelebt. Sogar in diesem stark sozialdemokratischen Land entsprechen die Ladenöffnungszeiten den Vorstellungen von uns Initianten. Man konnte dort offensichtlich nicht die Augen vor den Bedürfnissen der Bevölkerung verschliessen. Wenn sogar das sozialdemokratische Schweden für die Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten zu haben ist, hoffe ich, hoffen wir vom Initiativkomitee, dass im bürgerlich geprägten Kanton Zürich wenigstens ein geeinter Bürgerblock aus FDP, SVP, CVP, Grünliberalen und BDP diesem Volksbegehren zustimmt. Auch bin ich der Überzeugung, dass die Ladenpassagen durch geöff-

nete Läden ein erhöhtes Sicherheitsgefühl darstellen. Ich laufe auf jeden Fall lieber durch das belebte ShopVille als durch eines, in dem alles geschlossen ist.

Zürich ist der Wirtschaftsmotor der Schweiz. Wir nehmen eine Vorreiterrolle ein. Dies sollten wir auch im Hinblick auf die Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten tun. Auf eidgenössischer Ebene sind zwei Vorstösse von Christian Lüscher beziehungsweise Markus Hutter hängig, welche in Bezug auf das Arbeitsgesetz eine Anpassung wollen. Auf das geltende nationale Arbeitsgesetz bezog sich ja der Zürcher Regierungsrat in seiner ablehnenden Haltung zur Initiative. Die Hauptbegründung der Regierung lautet, dass ohne vorgängige Anpassung von Bundesrecht sich auch bei Annahme der Volksinitiative praktisch nichts ändern würde. Es wird argumentiert, dass eine Liberalisierung der kantonalen Ladenöffnungszeiten in der Praxis so lange wirkungslos bleiben würde, wie die Grundvoraussetzung einer weiteren Ladenoffenhaltung, nämlich die Möglichkeit zur Beschäftigung von dem Arbeitsgesetz unterstellten Arbeitskräften während den erweiterten Öffnungszeiten, aufgrund der übergeordneten bundesrechtlichen Arbeitsgesetzgebung nicht zulässig sei. Der Nationalrat hat am 14. April 2011 die Motion von Markus Hutter angenommen und damit entschieden, dass der Bund die Kantone künftig nicht mehr einschränken darf, wenn es darum geht, die Öffnungszeiten von Läden und Dienstleistungsbetrieben zu bestimmen. Die Kantone sollen in der Gesetzgebung frei sein und die Öffnungszeiten nach eigenem Ermessen festlegen können. Diese durch den Bundesrat auszuarbeitende Änderung schafft die nötige Symmetrie zwischen kantonalem und nationalem Recht und macht den Weg frei für die vorliegende Volksinitiative. Der Schutz der Arbeitnehmenden bleibt selbstverständlich nach Änderung des Bundesrechts vorbehalten, wobei Arbeitnehmerrinnen und Arbeitnehmer während der Ladenöffnungszeiten beschäftigt werden dürfen.

Der Grund zur Ablehnung der Volksinitiative durch den Regierungsrat ist damit obsolet geworden. Die im Übrigen auch durch die Regierung anerkannten Vorteile der Volksinitiative, wie die Anpassung an die Alltags- und Lebensrealität der meisten Zürcherinnen und Zürcher, sowie die Beseitigung gesetzlicher Ungleichbehandlung von Wettbewerbsteilnehmern kommen ohne Einschränkung zum Tragen. Ich würde mich daher freuen, wenn Sie den Argumenten des Initiativkomitees folgen und die Volksinitiative «Der Kunde ist König» zur Annahme empfehlen würden. Besten Dank.

Hans-Ueli Vogt (SVP, Zürich): Die SVP-Fraktion unterstützt die Volksinitiative mehrheitlich, vielleicht sogar einstimmig, ich weiss es nicht. Das ist eine Frage der Diskussion und der freien Entscheidung. Darum werden wir sehen, wie die Fraktion stimmt. Wie gesagt, wir stimmen mehrheitlich für die Initiative. Was sind denn die Gründe, die für deren Unterstützung sprechen?

Erstens: Das grundsätzliche, wirtschaftspolitische und auch generell gesellschaftliche Anliegen einer freiheitlichen Ordnung, einer Ordnung, die demjenigen, der seines eigenen Glückes Schmied sein will, keine Steine in den Weg legt. Diese freiheitliche Ordnung kommt den Ladeninhabern zugute, die die Öffnungszeiten selber bestimmen und damit zu ihrem wirtschaftlichen Erfolg beitragen können. Und sie kommt der Bevölkerung zugute, die sich eben nicht von staatlich verordneten Ladenöffnungszeiten ihren Tagesablauf bestimmen lassen will. Eine Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten und all dies im Bewusstsein darum, dass die Auswirkungen unter geltendem Arbeitsrecht durchaus beschränkt sind.

Aber eine Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten ist zweitens auch eine gute Gewerbepolitik. Sie erlaubt es nämlich den innovativen Ladeninhabern gezielt, bestimmte Bedürfnisse, zum Beispiel an einzelnen Tagen des Jahres oder während bestimmten Jahreszeiten gezielt ihre Läden offen zu haben und ein Kundenbedürfnis zu befriedigen.

Und drittens ist die Initiative auch deshalb Ausdruck einer guten Wirtschaftspolitik, weil sie Wettbewerbsneutralität schafft, weil sie die Gleichbehandlung einerseits der Tankstellen-Shops und der Läden an Flughäfen und Bahnhöfen und andererseits eben der kleinen Ladeninhaber sicherstellt. Dieses Bedürfnis, das im Moment tatsächlich besteht, das man Wochenende für Wochenende beobachten kann, von diesem Bedürfnis können Inhaber kleiner Läden durchaus auch profitieren.

Deshalb unterstützen wir diese Initiative. Besten Dank.

Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil): Wir vertrauen auf das Spiel der Marktkräfte, das hat Fabian Schnell hier gesagt. Wir eben nicht, das ist wohl der zentrale Unterschied in dieser Diskussion. Sie haben gesagt: «Wir reden der Freiheit der Lebensgestaltung das Wort». Wir sind auch für Freiheit, aber nicht für die Freiheit des Faustrechts. «Der Kunde ist König» ist Teil der gross angelegten Totalliberalisierungskampagne der FDP. Und zur Kampagne gehören verschiedene Vor-

stösse sowohl im Kanton Zürich wie auch auf nationaler Ebene, sie wurden schon erwähnt: Die PI Lüscher und die Motion Hutter, welche die gänzliche Deregulierung der Ladenöffnungszeiten auf Bundesebene anstrebt. Das Königsargument der Kampagne ist: Der Markt regelt alles zum Besten von Wirtschaft und Gesellschaft. Die Initianten fragen deshalb: Warum soll der Staat regeln, wann die Läden offen sein dürfen – und nicht der freie Markt? Die Antwort liegt doch auf der Hand: Der ungezügelter Markt richtet nichts zum Wohle der Menschheit, der Arbeitnehmenden, ja, nicht einmal zum Wohle der Unternehmen, das haben die Krisen der letzten Jahre gezeigt. Es herrscht ausschliesslich die Macht des Stärkeren, bis er strauchelt. Die Kleinen gehen im Verdrängungskampf unter und die Vielfalt geht verloren. Die Arbeitsbedingungen verschlechtern sich nachweislich. Das ist das Gegenteil von Zivilisation. Ungezügelter Märkte richten grosse Schäden an für die Gesellschaft und für den Staat, gleich ungezügelter Wildbächen mitten im Dorf.

Es ist die Aufgabe der Politik, die Märkte zu zähmen, um sie nutzbar zu machen für alle und um Schäden zu verhindern. Diese Aufgabe muss mit Sorgfalt und Augenmass gelöst werden. Die Totalliberalisierung à la FDP ist das Gegenteil von Vernunft und ökonomischer Klugheit. Ist bei den Initianten der Kunde tatsächlich König? Übrigens, die Mehrheit der Kaufentscheide im Detailhandel wird immer noch von Frauen gefällt. Nein, wenn einer König ist, dann ist es der anonyme Grossinvestor einer Ladenkette, und Könige kann es in der Regel nur wenige geben. Und ab einer gewissen Grösse sind sie systemrelevant. Wenn solche Könige straucheln, dann muss der Säckelmeister des Staates in die Schatulle greifen, um die Könige zu stützen und Schlimmeres für alle zu verhindern. Nein danke, das brauchen wir nach der Bankenkrise nicht auch noch im Detailhandel und bei der Versorgung der Grundgüter. Es wird von der Freiheit und der Macht, der Steuerungsmacht der Kundschaft fabuliert, um den Leuten den Honig durch den Mund zu ziehen. Und total liberalisierte Ladenöffnungszeiten dürften die Wahlfreiheit der Kundinnen und Kunden eher einschränken. Ich kann dann zwar wählen, in welchen Filialen weniger grosser Ladenketten mit sehr ähnlichen Angeboten ich einkaufen will. Das ist aber eher eine Scheinfreiheit denn eine Wahlfreiheit. Die Öffnungszeiten werden uneinheitlicher und ich weiss nie, ob alle Läden offen haben, wenn ich Besorgungen erledigen muss. Statt einem Gang ins Dorf muss ich mehrmals hingehen. Das ist alles andere als kundinnen- und kundenfreundlich. Und wer nicht motorisiert ist, hat

ebenfalls das Nachsehen, weil es keine Läden mehr gibt in Gehdistanz zu meinem Wohnort. Das betrifft vor allem betagte Menschen, und da haben wir auch eine Verantwortung. Es werden mehr Stellen versprochen, flexible Ladenöffnungszeiten schaffen aber keine neuen Stellen. Denn wer den Hunderter am Sonntag ausgegeben hat, kann ihn nicht nochmals unter der Woche ausgeben. Und die längeren Öffnungszeiten werden, weil gar nicht mehr Umsatz gemacht wird, mit dem bestehenden Personal abgedeckt, um die Kosten im Griff zu halten.

Natürlich sind Studentinnen und Studenten froh, wenn sie mit einem Sonntagsjob oder dank Nacharbeit die mageren Stipendien aufbessern können. Doch nachts und sonntags arbeiten nicht nur Studierende ohne Familienpflichten und Freiwillige. Die Mehrheit der zu Sonntagseinsätzen Aufgerufenen arbeitet auch unter der Woche, viele von ihnen unter prekären Bedingungen, die es ihnen nicht erlauben, Nacht- und Sonntagseinsätze abzulehnen. Und es würden noch mehr werden, die zur Unzeit einer Lohnarbeit nachgehen müssten. Der ganze Background ist betroffen: Zulieferung, Logistik, Sicherheit, Reinigung, Informatik. Und je mehr wir uns der rastlosen, dauerproduzierenden und dauerkonsumierenden Gesellschaft nähern, desto mehr werden andere Dienstleistungen rund um die Uhr beansprucht: öffentlicher Verkehr, Krippen et cetera. Nein, dieser Tendenz werden die Stimmberechtigten Einhalt gebieten. Es gibt nämlich unter den Leuten auch das Bedürfnis nach einer gemeinsamen arbeits- und konsumfreien Zeit, in der Ruhe, Begegnung, Vereinstätigkeit, gemeinsame Familienzeit Raum haben. Es braucht gesicherte Zeitfenster, in denen neben Wirtschaft Gesellschaft stattfinden kann, und dafür wird die Mehrheit der Stimmberechtigten sorgen. Sie haben die Nachteile zu weitgehender Regulierung längst erkannt. Die Mehrheit der Abstimmungen über die Ladenöffnungszeiten – seit 1996 waren es 32 – wurde abgelehnt. Der ablehnende Anteil der Stimmen ist zunehmend.

Die Nachteile: In den Branchen kommt es zum Verdrängungskampf auf Kosten des Personals und des Gewerbes. Daher ist die FDP auch nicht ganz einig. Für die Konsumentinnen heisst es: weniger Läden in der Nähe, weniger Vielfalt im Angebot und Verwirrung, wann geöffnet ist. Den Zürcher Stimmberechtigten werden zudem leere Versprechungen gemacht, weil diese Initiative kaum etwas verändert, ohne dass die Bundesgesetzgebung angepasst würde. Und auf Bundesebene gebe ich der Motion Hutter keine Chance. In Kantonen und Gemeinden der ganzen Schweiz wurde die Ausdehnung von Ladenöffnungszeiten – ich habe es schon einmal gesagt – mehrheitlich abgelehnt.

Ich bitte auch Sie: Lehnen Sie diese Initiative mit Überzeugung ab. Vielen Dank.

Beat Walti (FDP, Zollikon): Die Initiative kommt ja, wie bereits erwähnt wurde, aus der Küche der FDP. Ich bin selber Ko-Präsident des Initiativkomitees, und es wird Sie nicht erstaunen, dass ich mich deshalb mit den Argumenten, die von Fabian Schnell vorgetragen wurden, sehr gut und vollständig identifizieren kann. Ich will mich deshalb auch etwas kürzer fassen als meine Vorrednerin, Frau Gewerkschafterin Julia Gerber Rüegg, und will damit etwas zur Ratseffizienz beitragen. Ich werde einige Argumente verdeutlichen, die mir besonders wichtig scheinen, und präventiv sozusagen auf gewisse Behauptungen eingehen, die wir dann mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit noch hören werden im Verlauf der Debatte.

Zuerst ist es mir wichtig zu unterstreichen, dass es nicht das Ziel der Initiative ist, sämtliche Detailhandelsgeschäfte während 365 Tagen im Jahr 24 Stunden lang offen zu halten. Es ist auch kein Versprechen, dass die Ladenöffnungszeiten mit Annahme der Initiative wesentlich ausgedehnter werden würden, sondern ganz im Gegenteil ist unser Ziel, eine freie Entwicklung eines bedarfsgerechten Angebotes im Detailhandel zu ermöglichen, ohne dass, wie das heute der Fall ist, der Gesetzgeber beinahe willkürlich die Startverhältnisse der Gewerbetreibenden beeinflusst, wie dies eben bei Bahnhofsläden oder Tankstellen-Shops heute so der Fall ist. Wir wollen auf der andern Seite auch keine Schikanen für Konsumentinnen und Konsumenten und eben gleich lange Spiesse für die Detailhandelsgeschäfte. Lassen Sie es mich hier ganz klar sagen: Es wäre möglich, dass mit Annahme der Initiative sich real gar nichts verändert an den Ladenöffnungszeiten. Es wäre sogar denkbar, dass die Ladengeschäfte zum Schluss kommen, sie müssten ihre Öffnungszeiten freiwillig weiter einschränken. Ich kann Ihnen sagen, sogar damit könnte ich leben, wenn es eben das Ergebnis eines marktlichen Abgleichs von Angebot und Nachfrage wäre. Das wäre total okay für uns, für das Initiativkomitee.

Ein weiteres Argument, das wir häufig hören: Es handle sich hier um einen Generalangriff auf den gemächlichen Sonntag. Das stimmt auch überhaupt nicht. Ich bitte Sie, in diesem Zusammenhang einfach ehrlich zu sein. Es wurde von Julia Gerber Rüegg auch ein bisschen angezogen: Es hat überhaupt nichts damit zu tun, dass dann Faustrecht gelten würde. Es hat auch nichts damit zu tun, dass dann der Sonntag

nicht mehr diese Ruhefunktion erfüllen könnte, die er für viele Leute heute noch hat. Seien Sie ehrlich mit sich, überlegen Sie, was Sie selber jeweils alles an Sonntagen an Programm unternehmen, sei es ein Besuch im Hallenbad, eine Konsumation im Restaurant oder auch ein Ausflug auf die Rigi. Überlegen Sie sich einmal, wie viel Man- und Womanpower hier nötig ist in Arbeitsfunktionen, damit alle diese Aktivitäten möglich sind. Da kann es auf ein paar Ladengeschäfte, die vielleicht zusätzlich offen sind, wirklich nicht ankommen. Mit diesem Votum richte ich mich natürlich vor allem auch an die CVP.

Das Argument, es nütze alles nichts, weil sowieso die arbeitsgesetzlichen Restriktionen die heutigen Verhältnisse massgeblich bestimmen, ist ein superschwaches Argument in meinen Augen. Erstens stimmt es nicht. Gerade die kleinen unternehmergeführten oder -betriebenen Geschäfte, typischerweise Familienunternehmen, die keine Dritten anstellen, könnten ihr Angebot schon heute entsprechend der Nachfrage anpassen. Und zweitens ist es für eine liberale Seele auch ein wirklich schwaches Argument, eine unnütze Regelung deshalb stehen zu lassen, weil ihre Abschaffung nichts ändern würde. Ich würde sagen, für einen Liberalen ist dieser Umstand im Gegenteil gerade eine Verpflichtung oder schafft die Verpflichtung, eine unnütze Regulierung abzubauen, frei nach Montesquieu: Wenn es nicht nötig ist, ein Gesetz zu machen, ist es nötig, kein Gesetz zu machen.

Ein konkreter Nutzen besteht übrigens auch im Wegfall einer unnötigen Regulierung. Es würden sämtliche Vollzugs- und Kontrollmechanismen seitens des Staates wegfallen, die nicht unerheblich sind. Man sollte das nicht unterschätzen. Ich kann Ihnen ein Beispiel nennen unseres Komiteemitglieds, Nationalrat Markus Hutter, der selber einen Tankstellenshop betreibt, der sieben Tage 24 Stunden die Woche offen ist. Er muss trotzdem jährlich eine Gebühr von über 1000 Franken für die Kontrolle der Schliessungszeiten seines Geschäftes bezahlen, eine wirklich eklatante Absurdität.

Die Grünliberalen, die den Liberalismus ja immerhin in ihrem Namen führen, aber auch die Vertreter der BDP möchte ich auffordern, hier über Ihren parteipolitischen Schatten zu springen. Es sollte Ihnen eigentlich auch nicht schwer fallen, Ihrer persönlichen Neigung und Überzeugung nachzuleben in diesem Geschäft. Ich habe mir die Mühe gemacht, die Smartvote-Antworten Ihrer Nationalratskandidierenden auszuwerten, und stelle fest, dass die Ratsmitglieder Thomas Maier, Benno Scherrer, Judith Bellaiche, auch Jörg Mäder und Christoph Ziegler seitens der GLP und die BDP-Kantonsratsmitglieder Rico

Brazerol, Stefan Huber und Cornelia Keller doch die Frage, ob sie sich für eine Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten einsetzen würden, mit «Ja» oder «eher Ja» beantwortet haben. Würden genau diese acht Mitglieder bei Vollbestand des Rates sich an ihre eigene Überzeugung halten und nicht an eine übergeordnete Fraktionsdisziplin, so würde das zu einem Mehrheitsverhältnis von 91 zu 89 zugunsten des Minderheitsantrags führen. Die Allgemeinheit wird nun also sehr genau verfolgen können, ob die sogenannten neuen Parteien ihre Sachlichkeit über die parteipolitische Disziplin stellen. Ich lade ein, dies hier zu tun.

Zuletzt noch etwas zu den ökologischen Argumenten. Diese gehen hier wirklich Hand in Hand mit den ökonomischen. Ein differenziertes Einkaufsangebot würde bestimmt den Einkaufstourismus reduzieren. Man muss nicht mehr irgendwohin fahren, wo dank der Verfügung des Gesetzgebers ein Einkaufsangebot bestehen kann zum Beispiel am Sonntag, sondern man kann das dort erledigen, wo das möglichst in der Nähe liegt. Ein starkes ökonomisches Argument ist auch gerade in letzter Zeit noch durch die Währungsverhältnisse aufgetaucht. Der Detailhandel selbst merkt, dass die Verbesserung der Konsumbedingungen oder der Einkaufsbedingungen eben eines der Argumente ist, um den ungünstigen Währungsentwicklungen ein bisschen entgegen zu wirken. Wie Sie der Sonntagspresse entnehmen konnten, schätzt der Detailhandel – die Quelle ist hier Coop und damit auch parteipolitisch eine unverdächtige Quelle, Julia Gerber Rüegg –, der Detailhandel schätzt die Ausfälle infolge des Einkaufstourismus im Jahr 2011 auf über 3 Milliarden Franken. Sie sehen, da hängen also wesentliche Umsätze an dieser Regulierung. Und Umsätze sind natürlich auch immer Arbeitsplätze, auch wenn sich Julia Gerber Rüegg für diese Arbeitsplätze offensichtlich nicht so verantwortlich fühlt.

Zusammengefasst möchte ich Sie einladen, sich einen Ruck zu geben und heute und in Zukunft unnütze Gesetzesbestimmungen über staatlich verordnete Ladenöffnungszeiten abzuschaffen, indem Sie der Volksinitiative «Der Kunde» und die Kundin natürlich «ist König» und Königin natürlich auch, zustimmen, das heisst, dass Sie eben dem Minderheitsantrag der Kommission folgen und nicht der Mehrheit. Ich danke Ihnen dafür herzlich und ich danke Ihnen auch für die Aufmerksamkeit.

Heidi Bucher (Grüne, Zürich): Die Grüne Fraktion lehnt die Initiative «Der Kunde ist König» ab. Es handelt sich dabei um einen Marketinggag der FDP, der leider ernst gemeint ist. Ich danke hier der FDP für das Frühstücksbrötchen, das symbolisch für die Initiative steht: verführerisch, mit ungesundem Weissmehl und Zuckerguss (*Heiterkeit*). Bereits der Titel der Volksinitiative erregt bei aufgeklärten Stimmberechtigten das Widerstandspotenzial.

Erstens: Die Initianten vergassen bis heute, dass es auch Kundinnen gibt, die gerne Königinnen wären. Bitte vergesst bei der nächsten Aktion die Frauen nicht, die es auch bei der FDP gibt, wie ich sehe.

Zweitens: Freie Ladenöffnungszeiten auf kantonaler Ebene sind ein Etikettenschwindel, weil durch die kantonale Liberalisierung kaum eine beobachtbare Änderung zu bemerken wäre. Es ist in Betrieben, die Mitarbeitende anstellen, das Arbeitsgesetz einzuhalten. Sonntagsarbeit ist per Artikel 18 dieses Bundesgesetzes verboten und für spezielle Betriebe erlaubt. So sind zum Beispiel Pflegende selbstverständlich an Sonntagen für ihre Patienten und Patientinnen da. Das allgemeine Interesse ist in dieser Branche höher zu gewichten als das Arbeitnehmerinneninteresse.

Drittens: Freie Ladenöffnungszeiten sind auch deshalb ein Etikettenschwindel, weil schon heute von Montag bis Samstag die Läden abends geöffnet bleiben dürfen, was nur wenige Betriebe benutzen. Lange Ladenöffnungszeiten rentieren nur für die grossen Betriebe, die ihre Personalkostenrisiken breit abstützen können. Kleinbetriebe hätten viel zu hohe zusätzliche Kosten zu tragen, weil mehr Personal angestellt werden müsste. Die Ausdehnung der Ladenöffnungszeiten bringt nur dann mehr Ertrag, wenn sich der Betrieb an einem Ort befindet, wo Tag und Nacht Kunden und Kundinnen sind, zum Beispiel an Bahnhöfen. Diese Läden dürfen laut der kantonalen Gesetzgebung jetzt schon offen bleiben.

Viertens: Die Initiative kann die Ladenöffnungszeiten praktisch nur für Familienbetriebe liberalisieren. Diese unterstehen nicht dem Arbeitsgesetz, was sehr problematisch ist. Diesen Punkt führe ich gerne weiter aus. Am letztjährigen Tag der Arbeit haben sich die Bäuerinnen mutig und lautstark zu Wort gemeldet und moniert, dass sie als Mitarbeitende in Familienbetrieben meist ohne angemessene Versicherungsleistungen und ohne Maximalarbeitszeitvorgaben, also von morgens bis abends, von Montag bis Sonntag und in der Nacht schufteten. Der Verdacht liegt nahe, dass die gleichen Klagen von Frauen der De-

taillisten vorgebracht würden. Nun droht ihnen dank der FDP auch noch der Nacht- und Wochenenddienst. Auch die Kinder sind oft in den Arbeitsprozess miteinbezogen. Sie räumen am Samstag Verkaufsgestelle ein, anstatt in die Pfadi zu gehen.

Fünftens: Falls es der FDP mit ihrer Volksinitiative darum gehen sollte, von Zürich aus ein starkes Signal nach Bern zu senden und ihre dortigen Bestrebungen zur Reduktion des Arbeitnehmerschutzes durchzusetzen, bitte ich zu beachten, dass es auch Verkäuferinnen gibt, die ab und zu gerne Königinnen wären. Wenn sie zu Zeiten arbeiten, in denen ihre Angehörigen frei haben, wird ihnen selbst im privaten Raum diese Möglichkeit beschnitten.

Wir Grünen sind nicht bereit, weitere Aufweichungen des Arbeitnehmerschutzes zu unterstützen. Lehnen Sie bitte diese Volksinitiative, wie vom Regierungsrat vorgeschlagen, ab.

Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg): Sie konnten es bereits hören und lesen, die Grünliberale Fraktion wird die Initiative nicht unterstützen. Dies, weil die Forderung der Initiative nicht mit übergeordnetem Bundesrecht vereinbar ist. Diese Tatsache ist mit keinem der Erklärungsversuche der Initianten, weder in den Medien noch in einem offenen Brief, aus der Welt zu schaffen. Es entspricht nicht unserem demokratischen Verständnis, ja, es widerstrebt uns, dem Volk etwas zu versprechen, von dem wir von vornherein wissen, dass wir es nicht halten können und werden. Aus liberaler Sicht haben die Grünliberalen Sympathien für die Anliegen der Initianten. Es entspricht den Bedürfnissen unserer heutigen Gesellschaft, dass auch am Sonntag eingekauft werden kann. Besonders betonen möchten wir, dass die aktuelle Situation, dass der Betrieb von Tankstellen-Shops am Sonntag eine einseitige Bevorzugung darstellt, die der Mineralölindustrie direkt ermöglicht, sich quer zu subventionieren. Erst diese Bevorzugung macht es für die Tankstellenbetriebe überhaupt interessant, neue Filialen zu eröffnen und sich nicht nur entlang von Transitwegen, sondern auch in Siedlungsgebieten zu verbreiten. Dies ist eine klare Ungleichbehandlung gegenüber anderen Detailhändlern und aus unserer Sicht schlicht und ergreifend stossend.

Einer schonungsvollen Lockerung der Ladenöffnungszeiten stehen die Grünliberalen im Prinzip positiv gegenüber. Aber diese uns vorliegende Initiative zielt ins Leere. Eine Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten ist ohne Änderung des Arbeitsgesetzes nicht zu erreichen,

denn dieses verbietet ja die Beschäftigung von Verkaufspersonal am Sonntag. Das Arbeitsgesetz ist jedoch Bundesrecht und kann nicht in diesem Saal geändert werden. Eine Annahme der Initiative wird die Läden am Sonntag nicht öffnen, und das wissen die Initianten. Die Initiative mit dem Titel «Der Kunde ist König» verspricht wörtlich, die Eigentümer von Geschäften sollen autonom über ihre Öffnungszeiten entscheiden können. Und weiter: Die Konsumenten sollen mit ihrem Einkaufsverhalten entscheiden, wann Geschäfte offen sind. Der offene Brief an die GLP verspricht: «Mit der Initiative wird zudem die Ungleichbehandlung der Läden in der Innenstadt mit jenen an Bahnhöfen, am Flughafen oder im benachbarten Ausland eliminiert.» Keine dieser Aussagen trifft in Tat und Wahrheit zu. Sie bleiben leere Versprechen. Trotzdem halten die Initianten hartnäckig daran fest und fordern, dass auch wir bei dieser Augenwischerei mitmachen. Wir sind liberal, aber wir sind auch ehrlich. Wir werden nicht wider besseres Wissen eine Volksinitiative unterstützen, die dem Volk etwas vormacht.

Lorenz Schmid (CVP, Männedorf): Liebe Königinnen und Könige, das sind wir ja laut diesem Text und seit heute Morgen alle, das ungesunde Brötchen sei hiermit herzlich verdankt. Liebe Königinnen und Könige, gehen wir ein wenig pragmatischer vor. Ich frage Sie: Wie häufig standen Sie in den letzten Festtagen vor verschlossenen Türen des Detailhandels? Denn einmal mehr zeigten wir im Detailhandel über die Festtage im Kanton Zürich, was wir bereits heute unter liberalisierten Ladenöffnungszeiten verstehen. Während Bankberater, Lehrer, das Baugewerbe bereits am 23. Dezember die Türen schlossen, waren wir im Detailhandel bis am 24. Dezember, 17.00 Uhr, am Arbeiten, die grossen Detaillisten auch bis 20.00 Uhr, und ab Dienstag, 27. Dezember waren wir wieder bis Silvester, 17.00 Uhr oder 20.00 Uhr, an der Arbeit, wie auch am 2. Januar, dem Bärchtoldstag, auch hier im Gegensatz zu allen anderen Branchen und Betrieben, die ihre Dienste entweder reduziert anboten oder gleich ganz einstellten, sich über die Festtage erholten oder sich dem Shoppen widmeten. Sehen wir uns die realen Öffnungszeiten des Detailhandels zum gesetzlich bereits heute Möglichen an, so sehen wir, dass selbst die im Kanton Zürich gesetzlich erlaubten Öffnungszeiten im Detailhandel – auch von den Grossen wie Migros, Coop und Manor – nicht ausgenutzt werden. Gerade der Kanton Zürich gilt bereits heute als Musterknabe mit Öffnungszeiten, die ihresgleichen im Vergleich zu anderen Kantonen suchen. Sie

finden das in einer sehr schönen Aufstellung des «Sonntagsblicks» vom 8. Januar 2012.

Ich komme diesmal nicht umhin, diese Initiative als Schattenbox-Initiative zu bezeichnen. Es wurde auch bereits im Votum der FDP erwähnt: Ob sich die Ladenöffnungszeiten dann erweitern oder nicht, ist dem Initiativkomitee anscheinend egal. Es geht hier eigentlich um die Ideologie, eingereicht von eben ideologischen, parteipolitisch geprägten Motiven, die selber nie zu liberalen Öffnungszeiten arbeiten würden. Selbst der Dachverband des Gewerbeverbandes, der Gewerbeverband des Kantons Zürich, blieb am 2. Januar 2012 geschlossen, im Gegensatz zu seinen Mitgliedern im Detailhandel. Mitunter wird die Initiative selbst vom Dachverband der Detaillisten in der Innenstadt Zürich, der City-Vereinigung, nicht mitgetragen; ein weiterer Beweis dafür, dass die Initiative die Bedürfnisse des Detailhandels nicht kennt und fehleinschätzt.

Gesetze sollen vorwiegend den Menschen dienen. Die Initiative dient vorwiegend der Profilierung parteipolitischer Interessen. Dies ist zu bedauern. Verstehen Sie mich richtig: Ich bin für liberale Öffnungszeiten. Ich habe persönlich auch mehrere Erweiterungen der Öffnungszeiten selber in meinem kleinen Unternehmen mitgetragen und vollzogen, eine nicht unproblematische Erweiterung für ein kleines Unternehmen. Qualität und Kontinuität bei erweiterten Öffnungszeiten zu garantieren, ist für ein Kleingewerbe nicht einfach. Jede Optimierung kennt auch ein Optimum. Und dieses ist nicht nur für das Kleingewerbe im Rahmen der heute gesetzlich geltenden Öffnungszeiten bereits erreicht, sondern auch für die grossen Player wie Migros, Coop, Manor. Im vorhin erwähnten Artikel des «Sonntagsblicks» finden Sie keine Klagen dieser grossen Player über die Ladenöffnungszeiten im Kanton Zürich. Allein stehen die Kantone Luzern und Basel am Pranger. Seien Sie herzlich eingeladen zu einer Vorstandssitzung der City-Vereinigung. Gleiches würden Sie von den Vorstandsmitgliedern und den Vertretern von Coop und Manor hören. Was diese oder was der Detailhandel wirklich fürchtet, sind chaotische Öffnungszeiten, indem der eine zu dieser und der andere zu jener Zeit geöffnet hat. Das fürchtet der Detailhandel.

Neben diesen gewerblichen Überlegungen gibt es noch eine weitere Überlegung, ein weiteres Kernanliegen der CVP: Ruhezeiten dienen der Lebensqualität im Freundeskreis und in der Familie. Diese Lebensqualität gilt es zu erhalten. Sie dient dem sozialen Frieden, der Geselligkeit, der Gesellschaft. Was Banken, Versicherer, Juristen, Be-

rater, das Baugewerbe, die Verwaltung, die Schulen diesbezüglich sich an Lebensqualität gönnen, soll wenigstens im geringsten Masse auch dem Detailhandel zustehen. Es seien diejenigen herzlich eingeladen, diese unnötige Initiative abzulehnen, die die Lebensqualität in der Familie und im Freundeskreis bewahren wollen.

Liebe Königinnen und Könige, auch mit einem Nein werden Sie weiterhin selten vor verschlossenen Türen des Detailhandels stehen, denn der Detailhandel steht bereits heute zu sehr liberalen Öffnungszeiten im Kanton Zürich. Ich danke Ihnen.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Vorerst danke ich der FDP für das feine Zuckerbrötli. Ich habe es trotz gesundheitlicher Bedenken wegen des Zuckers und Weissmehls verschlungen. Es war mindestens so frisch wie das heutige Anliegen der FDP (*Heiterkeit*). Von der FDP hätten wir allerdings eher ein Goldvreneli als einen Plastik-König erwartet. Doch nun zum Ernst der Sache.

Der Bundesrat hat sich in der zweiten Januarwoche zu den 24-Stunden-Shops geäußert. Die Musik wird in Bern gemacht, kantonale Vorstösse mit dieser Frage erscheinen uns wenig sinnvoll. Bei der Bundeslösung müssten allerdings einige Tankstellen-Shops in Zürich schliessen, die wegen der Eröffnung des Üetlibergtunnels nicht mehr an den Hauptverkehrswegen mit starkem Reiseverkehr liegen. Wie der Tages-Anzeiger in seiner Ausgabe vom 12. Januar 2012 schreibt, sind die Shops «Seebahnstrasse», «Mythenquai», «Hohlstrasse» und «Letzipark» gefährdet.

Die Nacht- und Sonntagsarbeit soll die Ausnahme bleiben. Der Schutz des Sonntags als Ruhe- und Feiertag hat Vorrang. Weil die Nachtarbeit gesundheitliche Risiken birgt, soll sie auf das absolut notwendige Minimum beschränkt bleiben. Viele Arbeitnehmer mit Tankstellen-Shops lehnen Nachtarbeit ab, sind jedoch am kürzeren Hebel. Deshalb hat der Staat als Schiedsrichter die Pflicht, sich für die Schwächeren einzusetzen. Viele dieser Arbeitnehmer befinden sich ohnehin in prekären Arbeitsverhältnissen mit Teilzeitbeschäftigung. Eine Ausweitung der Sonntags- und Nachtarbeit hätte Auswirkungen auf weitere Branchen wie Reinigungskräfte oder Sicherheitsdienste. Weitere Folgen sind die problematischen Seiten der 24-Stunden-Gesellschaft mit ihren Auswüchsen wie Littering, Vandalismus, Alkoholmissbrauch und Gewaltausbrüchen. Die Polizeikräfte müssten bei einer weiteren Liberalisierung verstärkt werden. Dem Gewerbe schaden freie Laden-

öffnungszeiten, weil es für gleichbleibende Verkäufe höhere Personalkosten einsetzen muss. Profitieren von einer weiteren Liberalisierung würden nur die grossen Betriebe im Detailhandel. Die Strukturberreinigung würde zulasten der Kleinen verschärft. Viele kleine Anbieter würden in die Ecke gedrängt. Auch für das Wirtschaftswachstum hätte eine weitere Flexibilisierung gemäss einer Studie des Staatssekretariates für Wirtschaft (*SECO*), Arbeitsmarktpolitik Nummer 12, nur eine schwach positive Wirkung. Diese schwach positive Wirkung auf die wirtschaftliche Leistung wird durch erhöhte Kosten wie zusätzliche Verkehrsangebote und Erhöhung der Sicherheitskosten jedoch wieder aufgeessen.

Die Sonntags- und Nachtarbeit behindert das Sozial- und Familienleben. Der arbeitsfreie Sonntag ist eine jahrtausendalte Errungenschaft. Die Menschen sollen am Sonntag grundsätzlich frei haben und gemeinsame Aktivitäten in der Familie, im Freundeskreis, in Vereinen oder in der Kirche pflegen. Sonntags soll nur dort gearbeitet werden, wo es unbedingt nötig ist. Die Sklaverei ist abgeschafft. Wir wollen sie mit übermotivierten Vorstössen nicht wieder einführen.

Fazit: a) Bern entscheidet über die Öffnungszeiten. b) Die heutige Liberalisierung genügt. Die EVP-Fraktion lehnt die Volksinitiative einstimmig ab.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Das alte Sprichwort «Der Kunde ist König» trifft doch schon heute mit wenigen Ausnahmen bei uns zu. Diese Ausnahmen gilt es punktuell und gezielt zu eliminieren. Ein medialer Aufschrei im Jahr 2009, als das SECO den nächtlichen Verkauf diverser Esswaren zwischen 01.00 Uhr und 05.00 Uhr in den 24-Stunden-Tankstellen-Shops verboten hatte, war vermutlich der Auslöser zu dieser Volksabstimmung. Wie Sie sicher wissen, dürfen in der besagten Zeit nur Benzin, Kaffee, Snacks und Getränke verkauft werden. Diese Artikel fallen unter das Gastro-Gesetz. Das übrige Angebot in Büchsen, Tiefkühlprodukte et cetera, muss vom übrigen Sortiment getrennt und darf nicht verkauft werden. Diese Regelung ist aus zwei Gründen mühsam: Zum einen müssen die Angestellten jede Nacht das Sortiment abtrennen, aber vor allem muss das Personal trotzdem die ganze Nacht da sein, um, wie schon gesagt, das Benzin und die Snacks zu verkaufen. Es freute mich, als ich letzte Woche erfuhr, dass zwei Vorstösse zur Liberalisierung dieser leidigen Angelegenheit im Nationalrat eingegangen sind und in den Kommissionen beider Räte

gutgeheissen wurden. Auch der Bundesrat hat sich positiv geäussert. Die BDP als liberale Partei der Mitte unterstützt dieses Vorgehen, weil es am richtigen Ort passiert, nämlich in Bern und nicht in diesem Saal.

Die heute vorliegende Volksinitiative schießt aber deutlich über das Ziel hinaus. Mir widerstrebt es, dem Volk einmal mehr eine Volksabstimmung zu unterbreiten, die im Moment und auch auf längere Sicht so nicht umsetzbar ist. Das heisst: Neben dem kantonalen Recht muss das Bundesrecht beachtet werden. Sonntagsarbeiten sind gemäss der Arbeitsgesetzgebung grundsätzlich verboten. Die Ausnahmen, wie schon mehrheitlich erwähnt, sind Betriebe an Bahnhöfen und Flughäfen et cetera. Die alleinige Änderung der kantonalen Ladenöffnungs-Vorschriften führen so nicht zum Ziel. Wie sagte doch Ruedi Baumann vom Tages-Anzeiger so treffend? Zürcher Läden könnten zwar sonntags öffnen, die Angestellten dürfen aber nicht arbeiten. Ohne die Änderung der bundesrechtlichen Arbeitsgesetzgebung bleibt die Initiative praktisch wirkungslos. Eine solche Anpassung würde jedoch einen langwierigen Prozess darstellen. Bereits heute zählen die Ladenöffnungszeiten im Kanton Zürich von Montag bis Samstag zu den liberalsten der Schweiz. Der heutige Gesetzesrahmen des freiwilligen Abendverkaufs ist noch lange nicht ausgereizt.

Ein weiterer wichtiger Aspekt für die BDP ist der enorme zusätzliche Energieverbrauch. Nur schon der jährliche Stromverbrauch des Einkaufszentrums Glatt bewegte sich im Jahr 2005 in der Grössenordnung von 22 Millionen Kilowattstunden. Das entspricht in etwa dem Stromverbrauch einer grösseren Gemeinde wie Mönchaltorf. Im Kanton Zürich haben wir aber nicht nur das Einkaufszentrum Glatt, sondern auch das Volkiland, Sihlcity, Letzipark, um nur einige wenige zu benennen. Sie können sich den enormen Energieaufwand mit zusätzlichen Ladenöffnungszeiten auch an den Sonntagen selber ausrechnen. Für die BDP ist vor den Wahlen auch nach den Wahlen. Nach den tragischen Ereignissen von Fukushima hat sich die BDP als erste bürgerliche Partei für einen geordneten Ausstieg aus der Atomenergie ausgesprochen. Wir können nicht den Atomausstieg beschliessen und gleichzeitig unter dem Deckmantel «Liberalisierung» die Energie so unnötig verschleudern.

Ich fasse zusammen: Bereits heute sind die Ladenöffnungszeiten weitgehend liberalisiert. Die Verlagerung von Arbeitszeiten auf Sonntage hat negative Auswirkungen auf Umwelt, Gesundheit, Freizeit, Förderung von sozialen Kontakten und auch Erholungsmöglichkeiten.

Dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung muss unbedingt Rechnung getragen werden. Die BDP-Fraktion lehnt die Volksinitiative für freie Ladenöffnungszeiten mit einer Enthaltung ab und unterstützt den Antrag des Regierungsrates auf Ablehnung. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit bei meiner Premiere im Kantonsrat. Besten Dank.

Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.): «Der Kunde ist König» lautet der Titel der vorliegenden Initiative. Wer ist nicht gerne König, wer lässt sich als Kunde nicht gern verwöhnen? Handelt es sich bei der vorliegenden Initiative nicht um ein trojanisches Pferd? Es sieht harmlos aus, beinhaltet aber eine sehr gefährliche Substanz. Wenn es einen König gibt, dann hält er sich gewiss auch Untertanen oder sogar Sklaven. Hinter diesem Slogan versteckt sich eine Verschlechterung der Arbeitnehmersituation, ein Angriff auf das Familienleben, eine negative Beeinflussung der sozialen Kontakte und eine Beeinträchtigung der Erholungsmöglichkeiten. Wenn Verkaufsläden auch an Samstagen und Sonntagen geöffnet werden, müssten auch die Angebote an Krippenplätzen für das Personal ausgeweitet werden, denn an diesen Tagen sind Krippenplätze normalerweise geschlossen. Zudem gibt es aus unserer Sicht sinnvollere Beschäftigungen, als an Sonntagen und Samstagen shoppen zu gehen. Im Weiteren ist zu bedenken, dass diese Vorlage aufgrund bundesrechtlicher Vorschriften die angestrebten Wirkungen gar nicht erzielen kann. Die EDU lehnt diesen Vorschlag einstimmig ab und ersucht Sie, das Gleiche zu tun. Danke.

Peter Preisig (SVP, Hinwil): Für mich als langjährigen Detaillisten ist es zurzeit sehr ungerecht, da nicht alle den gleichen Spiess haben. So können innovative Detaillisten nicht offen haben, wenn Bedürfnisse der Konsumenten bestehen. Mit der Initiative haben alle die gleichen Spiesse und Voraussetzungen. Ich muss Ihnen auch sagen: Ich war früher Arbeitnehmer als Verkäufer, und ich war immer glücklich, wenn ich arbeiten konnte, wenn andere frei hatten. Und wenn andere gearbeitet hatten, konnte ich Skilaufen gehen oder irgendwelche Vergnügen machen, wo ich Platz hatte. Ich bitte Sie daher, dieser Initiative zuzustimmen.

Thomas Marthaler (SP, Zürich): Ich war sehr froh, als der Volkswirtschaftsdirektor (*Regierungsrat Ernst Stocker*) in der Kommission bei der Beratung mitteilte, dass er eine ablehnende Haltung der Regierung

kommunizieren könne. Er sagte da etwas sehr Treffendes: Es sei heute eigentlich der Status quo schon in Ordnung. Man könne am Sonntag etwas kaufen gehen. In jedem Dorf gibt es einen Laden, der geöffnet ist. Also die Versorgung ist im Kanton Zürich sichergestellt.

Aber ein bisschen ernsthafter. Es ist ja nicht so, dass längere Ladenöffnungszeiten insgesamt zu höheren Umsätzen führen oder mehr Arbeitskräfte schaffen würden, also das ist ein völliger Trugschluss. Von daher wurde uns aus Sicht der Detailhandelsbranche sogar noch aufgezeigt, dass die heutigen Regulierungen gar nicht ausgeschöpft werden. Beat Walti, Sie haben zu Julia Gerber Rüegg gesagt, wir seien zu wenig effizient, Sie halten ein kurzes Votum und würden quasi effizient sein und zur Sache kommen. Sie haben ziemlich lange gesprochen und wenig gesagt, weil diese Initiative überflüssig ist. Und wenn Sie sich beim Wort nehmen würden wie die FDP – die sagt ja «Kein Bürokratismus!» und so weiter –, dann hätten Sie diese Initiative schreddern statt einreichen sollen. Das wäre effizient gewesen. Denn diese Initiative ist ja jetzt gar nicht möglich, das haben wir fünfmal gehört. Ich sage es gerne zum sechsten Mal für Sie, wenn Sie etwas schwer von Begriff sind: Es ist aus bundesrechtlicher Sicht gar nicht möglich, dass wir das hier im Kanton Zürich so ausdehnen würden. Dann gerne noch etwas zum Initianten, der da von New York gesprochen hat, wie das schön war in New York, so romantisch und so weiter. Das ist eben genau der Grund, warum wir aus gewerkschaftlicher Sicht dagegen sind. Wir müssen ja auch die Arbeitsbedingungen des Verkaufspersonals im Auge behalten, die sind auch heute nicht allzu gut und würden sich zusätzlich unnötigerweise, ohne Not verschlechtern, wenn man da längere Ladenöffnungszeiten hätte. Wer betreut dann die Kinder, wenn die Mütter nachts arbeiten? Dies noch an die SVP, die christlichen Parteien sind zum Glück mit im Boot bei dieser Abstimmung, darüber bin ich sehr froh.

Beat Walti, Sie machen falsche Versprechungen, das finde ich schade. Diese Initiative ist ein Etikettenschwindel und ist demzufolge abzulehnen. Aber wir sind da ja ziemlich einstimmig, sodass ich mich kurz fassen kann. Lehnen Sie diese überflüssige Initiative ab. Besten Dank.

Judith Stofer (AL, Zürich): Auch wenn sie sagt, sie wolle es nicht, die FDP will es doch: Die FDP will eine 24-Stunden-Einkaufsgesellschaft, und das sieben Tage in der Woche. Sie behauptet, mit ihrer Initiative würden mehr Arbeitsplätze geschaffen, der

Konsum angekurbelt und dem Staat mehr Steuern verschafft. Das ist schlicht und einfach Humbug. Es ist überhaupt nicht erwiesen, dass die Detailhandelsbetriebe entsprechend mehr Personal anstellen werden. Es ist ebenfalls nicht erwiesen, dass die Leute mehr konsumieren werden, denn mehr Geld im Portemonnaie haben sie nämlich nicht. Dadurch ist auch klar, dass die Detailhandelsumsätze nicht oder nur minim steigen werden. Die Umsätze generieren also nicht mehr Steuereinnahmen, wie behauptet wird. Die 24-Stunden-Einkaufsgesellschaft der FDP hat aber massive Auswirkungen auf das Verkaufspersonal. Die Arbeit als Verkäuferin, als Verkäufer ist hart. Den ganzen Tag im Durchzug an der Kasse sitzen ist kein «Schoggi-Job». Den ganzen Tag stehen und von Musik berieselt werden und verkaufen, ist ebenfalls sehr hart. Hinzu kommt, dass die Verkäuferinnen und Verkäufer von der Bezahlung her in der unteren Skala der Lohnliste angesiedelt sind.

Die Initiative verlangt, dass die Läden auch sonntags geöffnet haben können. Damit sollen die Verkäuferinnen und Verkäufer auch noch den letzten Tag opfern, der ihnen bleibt, um mit der Familie oder mit Freunden die Freizeit zu verbringen. Die Grünen und die Alternativen lehnen darum die Initiative ab.

Hedi Strahm (SP, Winterthur): Die FDP setzt Einkaufen rund um die Uhr mit freiheitlicher Lebensgestaltung gleich. Entschuldigen Sie den Ausdruck, aber das ist wirklich nur naiver Unsinn. Wenn das die Definition Ihrer Freiheit ist, dann ist diese Freiheit wirklich beschämend klein. Dafür besteht Ihre Freiheit darin, den Stimmberechtigten eine nicht umsetzbare Initiative vorzulegen und dann immer noch von Effizienz und Sparen zu sprechen. Nun ja, die Arbeits- und Lebensgewohnheiten hätten sich erheblich verändert, moniert die FDP. Ja, das stimmt leider bis zu einem gewissen Punkt. Gerade die Arbeitszeit hat sich in vielen Bereichen weit in die Nacht und auf den Sonntag verschoben. Das geschah aber nicht einfach so, weil es Spass machte, vor allem den Angestellten Spass machte. Das geschah immer unter Zwang. Immer mehr Angestellte müssen am Abend und in der Nacht und an den Wochenenden arbeiten, und von Freiwilligkeit keine Spur. Wer nämlich nicht mitmacht, verliert nicht nur die Sympathie seiner Kolleginnen und Kollegen, die dann eben am Sonntag noch mehr ran müssen, sondern sie verlieren den Job oder erhalten eben keinen. Denn wer will schon eine Verkäuferin anstellen, die nicht freiwillig am Sonntag arbeitet! Eine Umfrage bei Detailhandelsangestellten hat

gezeigt, dass gerade die langen Arbeitszeiten und die Sonntagsarbeit sehr unbeliebt sind und zu massivem Stress führen.

Dass damit die Wirtschaft angekurbelt wird, ist genauso ein Nonsens wie Ihre Freiheitserklärung. Bei längeren Öffnungszeiten wird nämlich nicht mehr konsumiert, das ist einfach eine leere Behauptung. Die Leute kaufen dann einfach breiter und länger ein. Aber sie haben so und so viele Franken, und die geben sie aus, Punkt.

Nun, Sonntags- und Nachtarbeit sind in vielen Fällen nötig. Da sind wir auch sehr froh, dass es diese gibt. Ich sehe das in Spitälern, im Service, beim öffentlichen Verkehr. Sonntags- und Nachtarbeit darf aber niemals zum Normfall werden. Diese Initiative ist also nicht nur nicht umsetzbar, sie ist auch wirklich unnötig und unsozial und bringt den Menschen in unserem Kanton weder einen wirtschaftlichen noch einen persönlichen Nutzen. Man kann sie nur ablehnen. Ich danke Ihnen dafür.

Jacqueline Hofer (SVP, Dübendorf): Die KMU, insbesondere Ladenbesitzer und Detailhändler, sind den Initianten sehr dankbar, dass diese Volksinitiative im Zürcher Parlament behandelt wird. Es handelt sich um ein zentrales Anliegen des lokalen Gewerbes und eine Chance, den Wirtschaftsstandort Zürich zu stärken. Der Bezirksgewerbeverband Uster zum Beispiel hat noch vor der Lancierung der Initiative eine bezirksweise Umfrage bei den Sektionen durchgeführt. Der Gewerbeverein Egg zum Beispiel meldete die Problematik der freien Ladenöffnungszeiten, ein altbekanntes Problem, das dringend geregelt werden muss. Während Grossverteiler, der Flughafen und Tankstellen-Shops bevorzugt werden, leidet das lokale Gewerbe wegen der Ungleichbehandlung, wegen der Grösse und der Lage des Ladens. Ein Beispiel: Ein Grossverteiler kann seine Ladentür öffnen. Hingegen muss ein kleiner Anbieter, zum Beispiel in der Forch, geschlossen halten. Die freien Ladenöffnungszeiten und die Bürokratieentlastung sind Hauptanliegen unserer KMU. Im Sinne einer Gleichbehandlung aller Ladenbesitzer und Detailhändler ist die vorliegende Initiative klar anzunehmen. Danke vielmals.

Gregor Rutz (SVP, Küsnacht): Gestatten Sie mir drei kurze Anmerkungen zu dieser Debatte.

Erstens zur Frage der Bundesrechtswidrigkeit: Diese Initiative ist selbstverständlich nicht bundesrechtswidrig. Das sehen Sie nur allein

schon an der Tatsache, dass der Kanton Aargau seit 1995 sein Ladenschlussgesetz aufgehoben hat. Schon einige Jahre sind dort trotzdem noch zivilisierte Zustände, und ein Widerspruch zum Bundesrecht ist das sicher nicht, weil für diese Belange die Kantone zuständig sind.

Zweiter Punkt, der Arbeitnehmerschutz: Dort haben wir mit Bundesrecht zu tun. Und genau aus diesem Grund wird der Arbeitnehmerschutz nicht angetastet von dieser Initiative, weil in diesem Bereich weiterhin das Bundesrecht gültig ist.

Und drittens zur Frage des Nutzens dieses Vorstosses: Wir müssen uns nicht die Frage stellen, ob es nötig ist, hier zu liberalisieren. Wir müssen uns nicht die Frage stellen, ob es nötig ist, dass Geschäfte länger geöffnet haben. Wir müssen uns die Frage stellen, ob es nötig ist, dass wir in diesem Bereich Gesetze machen. Und das ist es meines Erachtens nicht, gerade eben wegen dieses Nutzens, weil über diesen Nutzen die Kunden bestimmen, welche dann in die Läden gehen, wenn sie in Bedürfnis haben. Und wenn sie keines haben, gehen sie dort nicht hin, und die Läden haben geschlossen. So einfach funktioniert das. Besten Dank.

Benedikt Gschwind (SP, Zürich): Unsere Fraktionssprecherin hat schon sehr viel gesprochen, auch sehr stark gesprochen, meine Fraktionskollegen auch. Ich möchte noch etwas hinzufügen zum Aspekt der Freiheit, der jetzt schon im Eingangsvotum von Fabian Schnell erwähnt wurde und jetzt auch wieder von Jacqueline Hofer: Man müsse den Unternehmern mehr Freiheit geben. Ich möchte auch aus sozialdemokratischer Sicht etwas zur Freiheit sagen – oder eben ein bisschen zu dieser Pseudo-Freiheit, die sie eher ist. Denn Sie suggerieren, dass, wenn man diese Initiative annimmt, jedes Geschäft seinen Laden öffnen kann, wann es dies gerade will und wenn es dies für sinnvoll erachtet. Aber das ist natürlich etwas fadenscheinig, denn der Druck, offen zu haben, wenn das Nachbargeschäft offen hat, der wird gross sein. Man sieht das auch schon bei Einkaufszentren. Wenn ein Einkaufszentrum offen hat, müssen alle Läden offen haben, ob sie es als sinnvoll erachten oder nicht. Es sind die Grossen, die die Öffnungszeiten diktieren. Und ich denke, gerade auch kleinere Familienbetriebe müssen sich dann einfach anpassen, ob sie es wollen oder nicht, ob es vielleicht sogar betriebswirtschaftlich sinnvoll ist oder nicht. Und deshalb finde ich es etwas fadenscheinig oder scheinheilig, wenn man da jetzt immer mit dieser Freiheit kommt. Es ist gar keine Freiheit.

Zu anderen Punkten wurde schon von fast allen etwas gesagt, ich muss dem nichts mehr hinzufügen. Ich bitte Sie, zusammen mit meiner Fraktion der Initiative nicht Folge zu leisten.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Liebe Königinnen und Könige, liebe Ungesunde-Brötli-Essende, Gregor Rutz hat es auf den Punkt gebracht: Wenn es unnötig ist, eine gesetzliche Lösung zu treffen, so soll man das lassen. Er hat vermieden, anzudeuten, dass das eine Grunderkenntnis von einem gewissen Herrn Montesquieu ist, auf den wir uns doch sonst alle immer so gerne berufen. Die Einschränkung der Ladenöffnungszeiten per Gesetz ist unnötig. Denn wer weiss besser, wann er seinen Laden offen haben will als der Detailhandelsunternehmer selber? Gerade die flexible Nutzung der heutigen Regelung, Lorenz Schmid, zeigt, dass die Geschäftsinhaber das Bedürfnis ihrer Kunden am besten kennen und sich danach richten. Und das sollen sie künftig eben in voller Freiheit tun können. Warum?

Sie haben alle recht, wenn Sie sagen, dass Zürich die liberalste Lösung bei den Ladenöffnungszeiten hat. Kein Wunder, ein freisinniger Regierungsrat hat dieses Gesetz gemacht. Das trifft zu, aber der Vergleich mit anderen Kantonen hinkt. Er hinkt ganz massiv, denn die Konkurrenz ist nicht allein im Aargau, der kein Ladenöffnungsgesetz mehr hat, sondern die Konkurrenz liegt in den benachbarten deutschen Bundesländern. Bekanntlich gingen letztes Jahr 5 Milliarden Schweizer Franken des Detailhandels ins benachbarte Ausland; selbstverständlich hauptsächlich wegen des starken Frankens, aber eben auch, weil dort längere Öffnungszeiten gelten. Interessanterweise haben aber dennoch die meisten Läden auch dort begrenzte Öffnungszeiten. In Hohentengen, Waldshut, Gottmadingen, Bonndorf und so weiter sind die Läden an allen Wochentagen bis 20.00 Uhr geöffnet. Genau das ist es, was der Detailhandel in der Schweiz auch in der Person des heutigen Coop-Chefs wie auch des früheren Coop-Chefs verlangt, nämlich längere Öffnungszeiten, nicht zuletzt, um Wettbewerbsnachteile wenigstens ein bisschen ausgleichen zu können.

Bedürfnisorientiertes Verkaufen/Einkaufen hat mit ungezügelter Märkten, liebe Julia Gerber Rüegg, nicht das leiseste zu tun. Arbeitsrecht gilt, gilt zum Schutze der Arbeitnehmer auch bei ausgeweiteten Öffnungszeiten. Sonntagszuschlag gibt es, Nachtarbeitszuschlag gibt es und selbstverständlich auch Ruhezeiten, auf die ich noch zu sprechen komme. Das Arbeitsrecht ist Sache des Bundes, die Ladenöff-

nungszeiten obliegen den Kantonen. Bundesrecht hat bei den Ladenöffnungszeiten nichts zu suchen, und wir reden über die kantonalen Ladenöffnungszeiten und über nichts anderes. Wenn Sie nun alle, liebe christliche und fast christliche Parteien, die sich noch liberal nennen, den Sonntag heiligen wollen, so ist Ihnen das unbenommen. Ich muss Ihnen einfach sagen, dass mehr als ein Drittel der heutigen Arbeitnehmenden den Sonntag schon heute nicht mehr als garantierten Ruhetag hat. Das gilt für die zusammenhangslos zitierte Energiewirtschaft, es gilt für die Hotellerie, die Tourismus-Betriebe, Restaurants, Verkehrsbetriebe, Gesundheitswesen, Sicherheitsbranche, IT-Branche, Kunstbetriebe, Museen, Theater, Kinos und so weiter. Die Beschäftigung in diesen Branchen wird zunehmen, der grösste Wachstumsmarkt ist nämlich das Gesundheitswesen. Haben diese Menschen also nach Ihrer Definition, liebe familienorientiert Argumentierende, kein Familienleben? Ich denke, das würden sie sich verbitten. Haben sie keinen Freundeskreis? Weit gefehlt. Niemand arbeitet jeden Sonntag. Auch das ist eine Mär, die Sie hier in die Welt setzen. Wer am Sonntag arbeitet – einmal im Monat, einmal in zwei Monaten –, hat einen Ruhetag oder sogar eineinhalb Ruhetage während der Woche. Zum Schluss: Freiheit darf man nutzen, man muss sie nicht nutzen. Das ist der Unterschied zu einem dummen Gesetz. Schon heute wird das Gesetz so genutzt, und wir wollen nichts anderes als eine weitere Ausdehnung der Möglichkeiten des Detailhandels, gleich wie es auch für mehr als einen Drittel der übrigen Arbeitnehmer gilt, zu den gleichen Schutzbedingungen. Ich danke Ihnen für Ihre Zustimmung zu unserer Initiative.

Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil) spricht zum zweiten Mal: Erlauben Sie mir noch zwei Bemerkungen zu den Voten von Gregor Rutz und Gabriela Winkler. Gregor Rutz hat natürlich recht, diese Initiative bricht nicht Bundesrecht. Wenn wir das kantonale Ladenöffnungsgesetz, die Ladenöffnungszeiten aufheben, tritt für den Kanton Zürich automatisch Bundesrecht in Kraft, so ist das. Diese Initiative, für sich allein gesehen, bewegt nicht viel, ist eigentlich auch die Aufregung nicht wert. Aber diese Initiative ist eben Teil einer gesamten Kampagne, einer Kampagne zur Deregulierung der Ladenöffnungszeiten schweizweit und umfassend. Und dann ist es absehbar, dass Sonntags- und Nachtarbeit zum Normalfall wird, was es ja, wie meine Kollegin Hedi Strahm gesagt hat, nie geben darf. Warum darf Nacht- und Sonntagsarbeit nie zum Normalfall werden? Gabriela Winkler sagt, der Ar-

beitnehmerschutz sei gewährleistet. Aber sehen Sie, in dem Moment, wo wir Nacht- und Sonntagsarbeit als überwiegendes Phänomen wahrnehmen, in dem Moment, wo es Normalität ist, kommt der zweite Schritt dieser Deregulierungsgeschichte. Dann sagt man «Was soll denn das, diese Begleitmassnahmen, dass man am Sonntag mehr verdient, dass man in der Nacht mehr verdient, dass es Zeitgutschriften gibt, das ist doch überholt, das ist von früher, als man noch in die Kirche ging am Sonntag». Und das ist dann der nächste Schritt der Kampagne. Und dann werden wir den Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmerschutz diskutieren. Und wenn ich sehe, wie sich die Gesamtarbeitsvertragssituation im Detailhandel präsentiert, dann weiss ich auch, dass das eine schwierige Diskussion werden wird. Darum darf man diese Initiative nicht banalisieren. Man darf ihre Wirkung nicht banalisieren und man darf den Arbeitnehmerschutz auch nicht banalisieren. Ich bitte noch einmal: Lehnen Sie diese Initiative ab, auch um den Arbeitnehmerschutz zu stärken. Ich danke Ihnen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Besten Dank für diese lange Diskussion, es war sehr interessant zuzuhören. Der Regierungsrat hat sich diesen Entscheid nicht leicht gemacht. Er will sich ja den grundsätzlichen Liberalisierungsüberlegungen nicht verschliessen. Aber wenn wir der Bevölkerung – und es wurde ja mehrheitlich gesagt – etwas zur Annahme empfehlen, das eigentlich nichts bewirkt, weil Bundesrecht dagegen steht, dann ist mir das ein Stück weit gegen Treu und Glauben. Und auch die Beispiele, die angeführt wurden, dass es im Aargau ein wunderbarer Zustand sei ohne dieses Ladenöffnungsgesetz, muss ich Ihnen einfach sagen: Ich habe bis jetzt noch nicht viel davon gehört, dass der Aargau deswegen das Einkaufsziel der Zürcher Bevölkerung wäre. Das Einkaufsziel ist das nahe Ausland, das wissen wir. Aber Sie wissen so gut wie ich, dass hauptsächlich andere Gründe, die ich nicht anfügen muss, ausschlaggebend sind. Aber ich sage Ihnen hier drin klipp und klar: Die Gründe liegen nicht darin, dass im Ausland, insbesondere in Deutschland, die Ladenöffnungszeiten liberaler wären, die Gründe sind andernorts.

Ich kann der Initiative aber sehr wohl etwas Positives abgewinnen, nämlich hinsichtlich dessen, dass so eine Initiative einen veranlasst, wieder einmal das staatliche Wirken zu hinterfragen. Ich möchte festhalten: Im Kanton Zürich können die Geschäfte von Montag bis Samstag, von morgens 06.00 Uhr bis abends 23.00 Uhr offen sein. Das wurde nämlich von niemandem gesagt. Ich bin nicht einmal ganz

sicher, ob das alle gewusst haben. Wir haben auch aufgrund der Initiative eine Umfrage bei den Gemeinden veranlasst: Was hält ihr denn von weiteren Liberalisierungen. Es ging auch in die Sonntagsverkäufe hinein. Heute haben wir ja die Regel, dass die Gemeinde vier Verkaufssonntage bestimmen kann im Kanton Zürich. Diese Befragung ist noch nicht abgeschlossen, aber der grosse Teil der Gemeinden wünscht keine weiteren Liberalisierungen.

Bei der Kommissionsarbeit lobte der Vertreter des Retail-Verbandes der Schweiz sogar den Kanton Zürich für sein liberales Gesetz. Da braucht es ja nicht mehr viele Ergänzungen. Wir stellen auch fest, dass insbesondere zum Beispiel an der Bahnhofstrasse in Zürich die Ladenöffnungszeiten tendenziell eher zurückgegangen sind. Das sind wirtschaftliche Überlegungen. Es ist richtig so, wenn die Unternehmen diese Regelungen machen.

Bezüglich der Veränderungen auf Bundesebene bin ich mir nicht so sicher, ob die Annahme des Vorstosses Hutter wirklich dann so umgesetzt wird, wie jetzt dieser erste Entscheid zeigt. Vom Kanton Zürich her verlangen wir ja schon lange, eine «Lex Zürich» über die Schweiz zu legen, damit man endlich diese Sortimentsbeschränkung bei Tankstellen-Shops und im Bereich der Bahnhöfe ändert, weil wir diese als nicht «händelbar» anschauen, und auf eine 200-Quadratmeter-Regel geht und hier doch einen liberalen Gedankenansatz verwenden wird. Darauf setzen wir, wir haben das dem Bund schon x-mal nahegelegt. Damit hier eine Veränderung kommt – ich bin noch nicht ganz sicher, ob sie kommt –, dafür werden wir weiterhin mit aller Vehemenz kämpfen und dies auch begrüßen. Denn diese Regelung betrachten wir als sinnvoll.

Im Übrigen möchte ich aber festhalten: Es gab wahrscheinlich noch nie eine Zeit, in der im Kanton Zürich am Sonntag so viele Einkaufsmöglichkeiten vorhanden waren. Praktisch in jedem Bahnhof oder in jeder grösseren Ortschaft gibt es Einkaufsmöglichkeiten, ich habe es gesagt, im Bereich der Bahnhöfe, der Tankstellen, aber auch der Bäckereien. Die Versorgung der Bevölkerung und die Wünsche der Königinnen und Könige können sicher im Kanton Zürich erfüllt werden, und das ist mir als Volkswirtschaftsdirektor am wichtigsten. Denn der Binnenmarkt ist ein wesentlicher Anteil – vielleicht gerade in Zukunft – an unserer wirtschaftlichen Entwicklung.

Der Regierungsrat ist deshalb klar der Meinung: Eine Gesetzesänderung, die eigentlich nichts bewirkt, betrachten wir nicht als sinnvoll,

insbesondere auch darum, weil die Möglichkeiten bereits heute sehr wohl vorhanden sind in den meisten Bereichen und hier nichts mehr geändert werden sollte. Besten Dank.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag von Beat Walti, Peter Preisig, Hans Heinrich Raths, Regine Sauter, Arnold Suter, Hans-Ueli Vogt:

I. In Zustimmung zur Volksinitiative «Der Kunde ist König! (Kantonale Volksinitiative für freie Ladenöffnungszeiten)» wird nachfolgende Gesetzesänderung beschlossen.

II. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.

III. Der Beleuchtende Bericht wird von der Geschäftsleitung des Kantonsrates verfasst.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat und das Initiativkomitee.

Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz (RLG)

(Änderung vom; freie Ladenöffnungszeiten)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 9. Februar 2011 und der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 25. Oktober 2011,

beschliesst:

I. Das Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz vom 26. Juni 2000 wird wie folgt geändert:

§§ 4 und 5 werden aufgehoben.

§ 7 Abs. 2 wird aufgehoben.

Abstimmung

Der Antrag der Kommission wird dem Minderheitsantrag von Beat Walti gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 67 Stimmen (bei 1 Enthaltung), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Volksinitiative zur Ablehnung zu empfehlen.

II., III. und IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Fraktionserklärung der SVP zum Sparwillen des Regierungsrates

Martin Arnold (SVP, Oberrieden): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der SVP.

In der Budgetdebatte vom vergangenen Dezember 2011 hat das Parlament dem Regierungsrat einen klaren Sparauftrag erteilt. Ausgabenseitig sollen rund 350 Millionen Franken des 14-Milliarden-Budgets eingespart werden. Der Auftrag an den Regierungsrat wurde mit einer deutlichen Mehrheit des Parlaments erteilt.

Aber schon fünf Wochen, nachdem dieser Auftrag erteilt worden ist, scheint die Regierung diesen auszublenden und in den Wind schlagen zu wollen. Mit der Ankündigung einer nicht budgetierten Gewinnausschüttung durch die Nationalbank wird sofort die Erklärung gemacht, dieser Mehrertrag werde mit dem Sparauftrag verrechnet. Damit würde sich die Regierung in der komfortablen Lage sehen, bereits einen Drittel der Budgetkürzung ohne eigenes Zutun abgearbeitet zu haben. Dies entspricht aber nicht dem Auftrag, den das Parlament erteilt hat. Der Kantonsrat hat beschlossen, dass die Budgetverbesserungen ausgabenseitig zu erfolgen haben. Dies ist auch in den Protokollen der Budgetberatung so nachzulesen. Die Regierung schickt sich somit an, die Beschlüsse des Parlamentes zu missachten und sich eigenmächtig darüber hinweg zu setzen. Dieses Verhalten muss als rechtsstaatlich äusserst fragwürdig taxiert werden und ist einer demokratisch gewählten Regierung in einem Rechtsstaat unwürdig.

Die Ausschüttung eines Gewinns der Nationalbank wie auch allfällige höhere Steuererträge sind zum Schuldenabbau zu verwenden. Angesichts der anstehenden Aufgaben und Sonderaufwendungen ist dies nichts weiter als eine vernünftige und auf Stabilität ausgerichtete Fi-

nanzpolitik. Der erteilte Sparauftrag des Parlaments zielt genau in die gleiche Richtung und ist unter keinen Umständen verhandelbar.

Die SVP fordert transparente und für das Parlament nachvollziehbare Sparanstrengungen des Regierungsrates. Mit Blick auf die Wirtschaftsentwicklung ist die Stellungnahme der Finanzdirektion geradezu ein Hohn gegenüber dem Parlament. Mit den Budgetrichtlinien 2013, die im kommenden Monat verabschiedet werden, sind dem Aufwandwachstum klare Schranken zu setzen. Besten Dank.

4. Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2012/2013

Antrag des Regierungsrates vom 13. Juli 2011 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 22. November 2011 **4815**

Ratspräsident Jürg Trachsel (nach der Pause): Wir fahren weiter mit der Sitzung, sehr weit sind wir ja bis jetzt noch nicht gekommen. Wir kommen erst zu Traktandum 4.

Eintretensdebatte

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Regierungsrat legt uns den Rahmenkredit des ZVV (Zürcher Verkehrsverbund) für die Fahrplanperiode vom Dezember 2011 bis zum Dezember 2013 vor. Der Rahmenkredit lautet auf 798'200'000 Franken. Der Aufwand des ZVV beträgt in dieser Periode 1'971'000'000 Franken. Davon tragen die Passagiere 48 Prozent. Nebenerträge, wie Werbung und Beiträge zum Beispiel von Gemeinden oder Privaten für erweiterte Angebote nach Paragraph 20 des Personenverkehrsgesetzes, decken weitere 9 Prozent. Es verbleibt für die öffentliche Hand für diese beiden Jahre ein Defizit von 846'600'000 Franken. Unsere Nachbarkantone tragen vom Gesamtaufwand ¼ Prozent, der Bund gut 2 Prozent. Über den verbleibenden Betrag, die sogenannte Kostenunterdeckung von 798'200'000 Franken, haben wir also heute zu entscheiden. Die Kantonskasse hat davon die Hälfte zu tragen, also 399'100'000 Franken. Die andere Hälfte wird gemäss der Kostenteiler-Verordnung von den Gemeinden getragen, wobei 80 Prozent gemäss den Haltestellen-Abfahrten der verschiede-

nen Verkehrsmittel und 20 Prozent gemäss der Steuerkraft der Gemeinden verteilt werden. Innerhalb des Rahmenkredits besteht also ein weiterer kleiner Finanzausgleich unter den Gemeinden.

Gegenüber der laufenden Periode 2011 beträgt der Anstieg in den nächsten beiden Jahren 2,9 respektive 11,2 Millionen Franken oder 0,7 Prozent respektive 2,9 Prozent. Gegenüber dem laufenden KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) 2011 bis 2014 wird die geplante Kostenunterdeckung aber um 16,3 Millionen respektive 5,1 Millionen Franken oder 4,2 Prozent respektive 1,3 Prozent unterschritten. Die Belastung der öffentlichen Hand entwickelt sich also besser als geplant. Wenn man die Erweiterung des Angebotes berücksichtigt, so erscheint die Zusatzbelastung als moderat. Was die Ertragsseite betrifft, so sollen bis 2013 Mehrerträge von 39,1 Millionen Franken oder 7 Prozent erwirtschaftet werden, der grösste Teil davon dank dem Verkehrswachstum.

Die KEVU liess sich vom ZVV über die möglichen Entwicklungen bei den Fahrpreisen orientieren. Der Bundesrat hat Trassen-Preiserhöhungen – das sind Preise für die Benutzung von Schienen – von 200 Millionen Franken beschlossen. Ab 2013 wird das für den Kanton Zürich Mehrkosten von 8,4 Millionen Franken bedeuten. Diese Mehrkosten gegenüber dem heute zu beschliessenden Kredit werden aber kompensiert durch höhere Abgeltungen vom Bund. Die Meinungsbildung beim Koordinationsgremium, dem Verband für den öffentlichen Verkehr, VÖV, über die Preiserhöhungen der nächsten Jahre ist noch im Gang. In der KEVU blieb unbestritten, dass die Kundschaft, aber auch die durch den ZVV hervorragend erschlossenen Gemeinden auch in Zukunft mit regelmässigen moderaten Erhöhungen der Preise und Kostenbeiträge rechnen müssen. Stärker steigen die Kostenbeiträge jener Gemeinden, die dank Halbstundentakt oder neuer Stadtbahnverbindungen sprunghafte Verbesserungen bei den Bahnverbindungen erhalten. Trotzdem werden Gemeinden, die die Belastungsgrenze gemäss Paragraf 2 der Kostenverteiler-Verordnung, also 3 Prozent der Steuerkraft für lediglich grundversorgte Gemeinden, 6 Prozent für alle anderen Gemeinden und 10 Prozent für die Städte Zürich und Winterthur, erreichen, die absolute Ausnahme bleiben.

Die KEVU beantragt Ihnen einstimmig, dem Rahmenkredit zuzustimmen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Auf der Tribüne begrüße ich zu diesem Geschäft ganz herzlich den Direktor des ZVV, Franz Kagerbauer.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Die Fahrplanperiode des ZVV 2012/2013 läuft bereits seit Dezember 2011. Der Regierungsrat führt in der Weisung zum Rahmenkredit die Gründe für die Veränderungen zum vorgängigen Rahmenkredit detailliert auf. Ich möchte diese nicht wiederholen, da Sie alle die Vorlage gelesen oder dem KEVU-Präsidenten aufmerksam zugehört haben.

Der Kantonsrat hat mit den Grundsätzen, der Vorlage 4718a, die Bestellung auch für den Zeitraum dieses Rahmenkredits aufgegeben. Jetzt müssen die daraus folgenden Kosten von Kanton und Gemeinden gedeckt werden. Wiederum ist es an der SVP-Fraktion, als erste politische Kraft im Kanton Zürich, die geleistete Arbeit des ZVV zu loben. Wir müssen das oft gefallene Wort «Erfolgsmodell» nicht zitieren, obwohl es sicher zutreffend ist. Wir müssen den haushälterischen Umgang des ZVV mit den zur Verfügung gestellten Finanzmitteln ins Feld führen, obwohl der heute sicher beschlossene Rahmenkredit eine nicht unerhebliche Belastung für den Kanton und die Gemeinden darstellt. Es sei hier erwähnt, die Bestellung von ÖV-Leistungen des ZVV fallen den Gemeinden allgemein leicht, die dafür gestellte Rechnung eher weniger. Sie sind auch des Öftern Diskussionsthema in den Gemeindeversammlungen.

Wir müssen aber auch die Investitionen, die Finanzierung des zukünftigen ZVV-Angebotes ins Feld führen, und diese bereiten uns zunehmend Sorge. Der ausgewiesene Kostendeckungsgrad der ÖV-Angebote ist allgemein ungenügend. Leider hat der Rat einen minimalen SVP-Kürzungsantrag der Einlage in den ÖV-Fonds in der vergangenen Budgetdebatte abgelehnt. Zum Kostendeckungsgrad nur ein Zitat aus der Vorlage, ich zitiere: «Für die Berechnung der zusätzlichen Verkehrserträge aus den neuen Angeboten wurden Kostendeckungsgrade für das erste Betriebsjahr von 25 bis 35 Prozent angenommen.» Sie sehen, obwohl dies erschreckend tiefe Ansätze sind, kennen wir in der ÖV-Finanzierung in der Regel keine höheren Kostendeckungsgrade. Dazu sollten die Tarife des ZVV in der Fahrplanperiode 2012/2013 gegenüber heute unverändert bleiben. Dass der Nutzer, der Fahrgast, die Tatsache nicht zur Kenntnis nimmt, ist ein grobes Verschulden der Politik. Tarifierhöhungen der SBB und/oder des ZVV müssen auch von der Politik ohne Wenn und Aber breit ab-

gestützt werden. Es geht nicht an, Angebote und Leistungen zu verlangen, ja zu fordern und die effektiv anfallenden Kosten nicht zu beziffern oder zu bezahlen.

Abschliessend noch ein Blick auf die aufgeführten Risiken, Seite 11 der Weisung. Leider sind hier keine Beträge eingestellt, obwohl sich eine Erhöhung der Trassenpreise – ja, die Nutzung und Unterhalt der Schieneninfrastruktur muss auch bezahlt werden – in zweistelliger Millionenhöhe niederschlagen kann. Auch sind die Annahmen des Regierungsrates bezüglich Teuerung und Zinsen nicht transparent dargelegt. Dazu wissen wir von den Finanzierungsschwierigkeiten des Bundes. Die SVP-Fraktion wird dem Rahmenkredit für die Fahrplanperiode 2012/2013 zustimmen. Aber vergessen Sie nicht die vorgängig kritisch angesprochenen Punkte.

Peter Stutz (SP, Embrach): Ich halte mich noch kürzer als Lorenz Habicher. Die in der Weisung formulierten und ausgeführten Eckwerte sind bereits differenziert ausgeführt. Sie sind die Darstellung einer gewissenhaften, engagierten Führung und auch der Nachweis für einen nachhaltigen Einsatz der Mittel zum Nutzen des Kantons Zürich. Natürlich ist immer wieder die Frage zu stellen: Genügt der Angebotsausbau, der unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sorgfältig abgewogen wird? Oder müsste nicht der ÖV grundsätzlich mehr Mittel zur Verfügung haben? Aufgrund von Einzelbegehren in diesem Rat könnte man meinen, dass generell mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden müssten. In der KEVU war man sich aber einstimmig einig, dass weder mehr noch weniger gefordert werden soll. Der ZVV hat beim Kostendeckungsgrad einen hervorragenden Ausweis im Vergleich zu anderen Verkehrsverbänden. Die Zahl bezieht sich auf das erste Betriebsjahr, danach steigt der Kostendeckungsgrad auf den Angeboten.

In diesem Sinne kann gesagt werden, dass der ZVV seine Arbeit mit dem zur Verfügung stehenden Geld gut und gewissenhaft macht. Es ist somit – zumindest im Moment – kein weiteres Palaver nötig. Dem Kreditantrag wird die SP zustimmen.

Alex Gantner (FDP, Maur): Die Beschlussfassung des Kantonsrates über die Bewilligung des Rahmenkredits für den ZVV für die beiden Kalenderjahre 2012 und 2013 könnte zum Anlass genommen werden, zu einer detaillierten «Tour d'Horizon» betreffend öffentlichen Ver-

kehrs auszuholen, Kritikpunkte in den verschiedensten operativen Bereichen anzubringen und natürlich verschiedenste politische Forderungen zu platzieren. Auf die beiden letzten Punkte will ich heute verzichten, da der Kantonsrat das falsche Forum dafür darstellt. Es bleibt bei der ganz kurzen Tour d'Horizon.

Als Erstes muss dem ZVV für seine ausgezeichnete und kundenorientierte Arbeit und grosse Transparenz gedankt werden. Herr Kagerbauer und weitere Mitglieder des ZVV-Managements sind regelmässige Gäste bei KEVU-Sitzungen. Wir alle schätzen den offenen Dialog. Wir spüren auch, dass der Volkswirtschaftsdirektor voll hinter dem ZVV und dem öffentlichen Verkehr steht. Das sind wichtige politische Signale für die Entwicklung des Kantons. Die FDP steht hinter einem attraktiven Angebot im öffentlichen Verkehr. Wir haben die grossen Infrastruktur-Projekte der letzten Jahrzehnte stets unterstützt und werden dies auch in Zukunft tun, vor allem mit Blick auf die Limmattalbahn. Das hat bei uns Tradition. Wir alle wissen, dass ein funktionsfähiger und ausgeklügelter öffentlicher Verkehr einen wichtigen Beitrag zur Standortattraktivität des Grossraums Zürich darstellt, einer Region, die immer noch wächst und sich weiter vernetzen muss, was dazu führt, dass die Angebote schrittweise ausgebaut werden müssen. Das passiert unserer Ansicht nach in massvollem Stil auch in der kommenden zweijährigen Fahrplanperiode.

Wichtig, wie in allen Bereichen, ist für uns die Kostentransparenz und Kostenwahrheit. Hier sind verschiedene politische Vorstösse auf Bundesebene lanciert worden. Auch wenn es wehtut, Kostenwahrheit ist zwingend nötig, sonst leben wir heute von der Substanz und die grossen Rechnungen werden uns irgendwann einmal in der Zukunft präsentiert werden. Die bestehende Infrastruktur braucht ständig Unterhalt und Sanierungen, um das hohe Qualitäts- und Sicherheitsniveau zu halten. Das wird auch den Haushalt des ZVV künftig belasten, und somit stellt sich umgehend die Frage nach der Finanzierung dieser Zusatzaufgaben. Hier muss man neben der öffentlichen Hand auch zwingend die Benützerinnen und Benützer des ÖV einbeziehen. Ja, wir haben – gerade auch im internationalen Vergleich – ein qualitativ höchststehendes Angebot. Ja, wir wollen dieses Topniveau halten. Das hat seinen Preis.

Beim Verkehrsertrag stellen wir fest, dass bei der Verfassung des Antrags im letzten Sommer für die Fahrplanperiode 2012 und 2013 nicht mit einer Tarifierhöhung gerechnet worden ist. In der Zwischenzeit wissen wir, dass wohl eine Tarifierhöhung auf Dezember 2012 unaus-

weichlich geworden ist. Hier machen wir beliebt, dass zeitnah die Öffentlichkeit, die Kundinnen und Kunden des ÖV informiert werden, damit Planungssicherheit auch für die Kundinnen und Kunden bestehen wird.

Die FDP-Fraktion wird dem zweijährigen Rahmenkredit von 798 Millionen Franken zustimmen.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Der ZVV-Rahmenkredit für die Periode 2012/2013 fällt zwar im Vergleich zum letzten Rahmenkredit 2011 leicht höher aus. Aufgrund des besseren Rechnungsergebnisses liegt er jedoch tiefer, als noch im letztjährigen KEF erwartet. So oder so, die knapp 800 Millionen Franken für die nächsten zwei Jahre sind gut investiertes Geld, denn entgegen anderslautenden Aussagen profitieren nicht nur die ÖV-Benutzer vom ZVV-Angebot, sondern auch die Automobilisten. Wie würden unsere Strassen wohl aussehen, wenn alle mit dem Auto unterwegs sein müssten? Eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene sollte auch deshalb weiterhin für uns alle ein wichtiges Ziel sein, was weitere Investitionen ins ZVV-Netz unumgänglich macht.

Aktuell steigt die Nachfrage beim ZVV durchschnittlich um 2,5 Prozent pro Jahr. In zehn Jahren macht dies mehr als 25 Prozent. Es ist überaus wichtig, dass man diesen Zuwachs ohne Qualitätseinbussen bewältigen kann, damit die Benutzung des ÖV auch in Zukunft attraktiv bleibt. Hauptziel des ZVV muss es deshalb sein, sein zuverlässiges und attraktives Angebot aufrecht zu erhalten. Dazu gehören die in den Grundsätzen 2011 bis 2014 beschlossenen Massnahmen, wonach unter anderem die bestehenden Kapazitätsengpässe beseitigt und das Angebot nachfrageorientiert ausgebaut werden.

Der ZVV bildet ein wichtiges Grat des Wirtschaftsraums Zürich und ist darauf angewiesen, sich zeitgemäss entwickeln zu können. Ich bitte Sie daher im Namen der Fraktion der Grünen und AL, den vorliegenden Rahmenkredit zu bewilligen. Dankeschön.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Wir sprechen heute Geld, wir sprechen heute sehr viel Geld. Und wir Grünliberale sagen auch Ja zu einer Aufwandsteigerung. Aber hier steigt auch ganz klar die ausgewiesene Leistung; etwas mehr dazu später. Wir sprechen heute Geld für den Kanton Zürich, für die Standortqualität und Standortattraktivität, weil ein guter öffentlicher Verkehr ein herausragender Standort-

faktor ist und wir hier im Kanton im internationalen Vergleich wirklich sehr gut aufgestellt sind. Wir machen heute also auch Standortförderung. Wir sprechen Geld für die Mobilität und für weniger Stau. Wir machen auch sinnvolle Verkehrspolitik. Wir sprechen heute Geld für weniger Schadstoffbelastung, wir machen also auch sinnvolle Umweltpolitik.

Der ZVV wünscht und braucht für zwei Jahre einen Rahmenkredit von fast 800 Millionen Franken. Das ist zwar eine Steigerung, aber – es wurde gesagt – die Steigerung ist unter dem letztes Jahr ausgewiesenen KEF. Wir Grünliberale sind bereit, diese 798 Millionen Franken zu sprechen. Der ZVV arbeitet gut, er arbeitet sehr gut. Der Rahmenkredit, dieser hohe Rahmenkredit, steht in einem engen Zusammenhang mit der Entwicklung von Angebot und Tarif im ZVV. Wegen des Ausbaus des Angebotes im Dezember 2011 und wegen weiter folgender Angebotsausbauten in den weiteren Jahren, wegen der Erhöhung der Trassenpreise und so weiter steigt halt auch der Rahmenkredit. Sie kennen es alle, bei jedem Fahrplanwechsel gibt es Angebotsausbauten, um die Nachfrage zu befriedigen und um das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr noch einfacher zu machen. Viel einfacher kann man es bald nicht mehr machen. Dank höherer Verkehrserträge – und da zeigt sich auch, wie gut das Angebot ist – wächst der Rahmenkredit nicht stärker. Und der Kostendeckungsgrad bleibt bei etwa 60 Prozent. Dass sich die Verkaufserträge positiv entwickeln, ist erfreulich. Dass sie sich besser als die Prognosen entwickeln und sich das Aufwandwachstum unter den Prognosen entwickelt, ist lobenswert. Der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich leistet viel, er leistet immer mehr und – wir wissen es alle – muss ja mehr als die Hälfte des neuen Mehrverkehrs auffangen können. Und im Sommer 2011 wurde in der NZZ ein Landesvergleich Schweiz–Niederlande gemacht. Da wurde herausgestrichen, dass in den Niederlanden bei ähnlich langen Pendlerstrecken die Pendler doppelt so lange im Stau stehen wie bei uns. Weshalb? Weil in der Schweiz der ÖV einen doppelt so hohen Anteil an der Mobilität trägt und der ÖV eben daher auch die Strassen frei macht für diejenigen, die sie brauchen.

Wir Grünliberale stimmen dem Antrag zu, mit Überzeugung, auch wenn es um viel Geld geht, und bitten Sie, dasselbe zu tun. Danke.

Patrick Hächler (CVP, Gossau): Auch die CVP sagt zu diesem Kredit gerne Ja; gerne Ja, weil die Leistung gut ist. Und wir sind überzeugt,

hier sollten wir nicht sparen. Aber wer zu einem Kredit Ja sagt, der darf auch Erwartungen formulieren. Diese Gelegenheit möchte ich hier doch benützen.

Einerseits ist festzustellen, dass das System zwar gut funktioniert, aber im Detail eigentlich erstaunlich störungsanfällig ist. Nur kleine Störungen haben erstaunlich grosse Folgen für sehr viele Benutzer des ÖV. Es passiert mir immer wieder, ich bin ein regelmässiger Benutzer des ZVV. Die Frage ist auch hier: Wie weit muss in Beton investiert werden, wie weit muss die Steuerung verbessert werden? Diese Frage müssen die Fachleute beantworten. Oder ein weiterer Punkt ist die Kommunikation. Auch vor Kurzem passiert: Kommunikationsfehler, die sich nicht wiederholen sollten. Hier besteht immer noch Verbesserungspotenzial.

Wir geben dem ZVV also insgesamt eine gute Note, aber es besteht immer noch ein gewisses Verbesserungspotenzial. Daher sagen wir zu diesem Kredit natürlich Ja.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Bei dieser Vorlage beim ÖV ist der Kunde wirklich König. Wir wissen es, der Kunde beim ÖV wird sehr gut behandelt, auch wenn nicht jeder Teilnehmer, jeder Fahrgast in Zukunft einen königlichen Thron besitzt, schön gepolstert. So wissen wir doch, der Auftrag wird ernst genommen und man will jedem Fahrgast wirklich möglichst das Optimale bieten. Der Rahmenkredit sorgt dafür, dass wir weiterhin ein vernünftiges Angebot aufrecht erhalten und sogar noch ausbauen können. Aber es ist ein Angebot, das – wie in der vorherigen Vorlage – nicht einfach flächendeckend überall gleich angeboten werden kann. Ich finde es sinnvoll, dass aus ökonomischen und ökologischen Gründen immer wieder andere Schwerpunkte gesetzt werden sollen. So sind wir zum Beispiel in Bäretswil während der Woche super bedient mit dem Bus in einem Viertelstundentakt, aber an den Sonntagen geht es etwas gemächlicher, und das ist auch richtig so.

Der ZVV und auch die Transportunternehmen tun ihre Arbeit nicht nur einfach sehr gut, nein, man spürt bei ihnen, dass sie ihre Aufgabe und die zunehmende Komplexität sehr ernst nehmen, sich nicht auf den Lorbeeren ausruhen, sondern sich bewusst sind, dass die Herausforderungen in der kommenden Zukunft noch sehr stark zunehmen. In diesem Sinne danke ich dem ZVV und den Transportunternehmen für ihren Dienst, für ihren Dienst an den Königen, an uns Fahrgästen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich entwickelt sich weiterhin erfreulich. Mit dem erfolgten Fahrplanwechsel konnte das Tram Zürich West in Betrieb genommen werden. Das Angebot wird auch weiterhin massvoll verbessert. Insgesamt wurden in der Fahrplanperiode 2012/2013 Angebotsausbauten für 12 Millionen Franken vorgenommen. Sie sprechen heute einen Kredit von 798 Millionen Franken. Im Jahr 2012 beträgt dieser 393 Millionen, gegenüber dem Vorjahr also 2,9 Millionen oder weniger als 1 Prozent mehr. 2013 werden dann die Kosten höher werden, einerseits wegen der Kapitalkosten für die neuen S-Bahn-Züge und andererseits wegen der Trassenpreiserhöhungen des Bundes. Alles in allem können wir aber trotzdem sagen: Wir sind gut unterwegs, denn angesichts der externen Kosten befinden sich die Kostenrechnung und die finanzielle Entwicklung des ZVV eigentlich auf sehr gutem Wege. Und ich kann nur sagen, der ZVV hat seine Finanzen im Griff.

Ich möchte nicht länger werden, ich möchte einfach festhalten: Wenn dieser Kantonsrat in weniger als einer halben Stunde über alle Parteigrenzen hinweg einen 800-Millionen-Kredit bewilligt – gibt es einen besseren Vertrauensbeweis für den Zürcher Verkehrsverbund? Das freut mich natürlich, das freut alle, selbstverständlich insbesondere den Herrn Direktor. Auch ich möchte danken und bitte Sie, dem Kredit zuzustimmen.

Eintreten

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

Detailberatung

Titel und Ingress

I., II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 160 : 0 Stimmen (bei 1 Enthaltung), der Vorlage 4815 zuzustimmen und den Rahmenkredit zu bewilligen.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Regelmässige Publikation detaillierter Kennzahlen vor und nach der Eröffnung der Westumfahrung

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. Dezember 2009 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 347/2008 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 3. Mai 2011 **4648**

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Referent der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Westumfahrung entlastete die jahrzehntelang belasteten Dörfer im Knonaueramt um bis zu 70 Prozent vom Verkehr. Das Sihltal, vormals die dominierende Einfallssache, konnte ebenfalls im oberen Teil eine Entlastung von 65 bis 70 Prozent erfahren. Im unteren Sihltal beispielsweise liegt die Entlastung hingegen nur bei rund 30 Prozent. Hier sammelt sich der Verkehr aus den umliegenden Orten, der nach Zürich pendelt. In Zürich selbst konnte aber eine deutliche Reduktion des Verkehrs erreicht werden. Auf der Waldegg beträgt der Rückgang rund 30 Prozent, auf der Seebahn- und Weststrasse hat der Verkehr um rund 65 Prozent abgenommen. Diese Verkehrsabnahme wird durch die flankierenden Massnahmen nachhaltig gesichert. Dabei muss festgehalten werden, dass die drei Grossbaustellen auf Stadtgebiet, Tram Zürich West, Umbau Pfingstweidstrasse, Sanierung Hardbrücke und Umsetzung flankierende Massnahmen das Verkehrsgeschehen während der Erhebung beeinflusst haben. Mitte März 2010 wurden diese ersten Ergebnisse im Rahmen der Wirkungskontrolle der Westumfahrung und der A4 Knonaueramt veröffentlicht. Die Stadt Zürich, der Kanton und das Bundesamt für Strassen, ASTRA, arbeiten bei der Umsetzung der flankierenden Massnahmen beziehungsweise bei der Verkehrserhebung rund um die Eröffnung der Westumfahrung eng zusammen. In einer ersten Phase wurde zwischen Herbst 2004 und Herbst 2005 der Referenzzustand erhoben, wozu unter anderem auch die im Postulat erwähnte Nummernschild-

Erhebung gehört. 2007 und 2008 wurden jeweils im Oktober im ganzen Untersuchungsgebiet die Verkehrsdaten erhoben. Im September 2010 wurde schliesslich an denselben acht Messstellen, ausser natürlich an der Weststrasse, und neu an der Seebahnstrasse im Gegenverkehr wiederum eine Nummernschild-Erhebung durchgeführt. Dieser Bericht liegt nun seit dem 13. September 2011 vor und zeigt auf fast 100 Seiten auf, dass sich die erwarteten Verkehrsverlagerungen ziemlich genau gemäss Prognosen eingestellt haben.

Die KEVU hat den veröffentlichten Schlussbericht zur Kenntnis nehmen können. Mit dem Bericht und der Aussicht auf weitere regelmässige Wirkungskontrollen bei grossen Verkehrsvorhaben ist das Postulat für die KEVU erfüllt. Sie beantragt Ihnen, das Postulat abzuschreiben.

Dieses Geschäft 347/2008 ist die letzte Vorlage der alten KEVU. Es ist mir ein Anliegen, nach vier interessanten Jahren als Präsident zu danken: den beiden Direktionen von Ernst Stocker und Markus Kägi – natürlich sind diese Chefs in den Dank eingeschlossen –, meinen damaligen Kolleginnen und Kollegen für die speditive und kameradschaftliche Zusammenarbeit. Aber speziell danken möchte ich Franziska Gasser. Mit Umsicht führte sie das Sekretariat der KEVU und stand mit Rat und Tat jedem KEVU-Mitglied zur Verfügung. In dieser Zeit schrieb sie 1477 Seiten Protokoll. Vielen herzlichen Dank, Franziska Gasser.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): In jedem Geschäft gibt es Gewinner und Verlierer. So stellte ich anlässlich der Präsentation des Schlussberichts der Wirkungskontrolle Westumfahrung A4 im Knonaueramt fest – mit Erstaunen sogar –, dass darin im Limmattal von einer leichten Abnahme des Verkehrs in Ost–West-Richtung um 18 Prozent oder gut 21'000 Fahrzeuge und einer leichten Zunahme in Richtung Nord–Süd gesprochen wurde. Speziell erwähnt wurden darin die Mutschellenstrasse in Dietikon und die Engstringerstrasse in Schlieren. Nun, unsere Wahrnehmung im Limmattal ist eine ganz andere. Während im Knonaueramt dank der N4 die Dörfer massiv vom Verkehr entlastet werden konnten und die Stadt Zürich mit der Eröffnung der Westumfahrung neue Stadtmauern aufgebaut hat, konzentriert sich der Verkehr im Limmattal. Dazu wurden allerdings in diesem Bericht keine Daten erhoben. Neueste Erhebungen zeigen heute 110'000 Fahrzeuge täglich, die durch den Gubrist fahren. Und davon

steht in diesem Bericht nichts. Wir stellen einfach fest, dass der Stau «Umfahrungsverkehr» ab den Ausfahrten Birmensdorf und Urdorf den Weg vor dem Gubrist oder gar über den Weininger bis nach Regensdorf sucht. Wie gesagt, hier wurden keine Zahlen erhoben. Die Frage liegt auf der Hand: Wieso geht es am Gubrist nicht weiter? Wenn Sie dies Frau Bundesrätin Doris Leuthard oder das ASTRA fragen, kommt die Antwort wie aus dem Rohr geschossen: wegen der Gemeinde Weiningen, die sich standhaft für eine Überdeckung wehrt und dadurch das Projekt verzögert. In Tat und Wahrheit liegt der Ball beim UVEK (*Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*), von wo wir bis heute auf unsere Einsprache gegen das Ausführungsprojekt, eingereicht im März 2009, also vor bald drei Jahren, noch keine Antwort erhalten haben. Die beiden Vorstösse im National- wie im Ständerat zwingen das ASTRA nun, mit dem Kanton Zürich und der Gemeinde Weiningen Verhandlungen aufzunehmen, die unter Einhaltung der Sicherheitsnormen einen Mehrwert für die Gemeinde Weiningen bringen sollen. Manchmal werde ich den Gedanken nicht ganz los, dass in Bern die Verwaltung mehr regiert als die Politik.

Die SVP-Fraktion nimmt Kenntnis von diesem Bericht und beantragt die Abschreibung des Postulates. Ich danke Ihnen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Das Postulat wurde 2008 eingereicht und in den letzten fast vier Jahren ist einiges passiert im Raum Knonaueraamt, im Raum der Stadt Zürich und teilweise im Limmattal; dies als Folge der Eröffnung der Westumfahrung und als Folge der Eröffnung der A4. Die Stadt Zürich soll entlastet werden, sie soll vom Transitverkehr entlastet werden. Es soll den Abstand zu den Nachbarkantonen Aargau, Zug, Luzern ermöglichen, was den Wirtschaftsraum Stadt und Kanton Zürich stärkt. Solche Projekte zu bauen im 21. Jahrhundert – es ist eines der grössten Strassenbauprojekte des Kantons der letzten Jahrzehnte –, ist wesentlich anders als in den Sechziger- oder Siebzigerjahren des letzten Jahrhunderts, als Strassen auf der grünen Wiese gebaut worden sind in weniger dicht besiedeltem Gebiet, als man die externen Kosten des Strassenverkehrs noch nicht kalkulieren konnte, und in Zeiten, als man Neubauten, Wohnsiedlungen gebaut hat mit dem Titel «Sicht auf die Autobahn». Heute ist es anders, diese Zeiten sind vorbei. Heute müssen wir Klarheit und detaillierte Zahlen über das Gesamtverkehrssystem dieses Raums oder jeglichen Raums,

wo eine Strasse hinein gebaut wird, erhoben und klar dargestellt werden.

Das Postulat fordert eine regelmässige und detaillierte Publikation der Kennzahlen vor und nach der Eröffnung der Westumfahrung. Es liegt seit September 2011 ein dicker Bericht vor mit dem neuen Messregime in diesem ganzen Raum. Wir wissen, dass alle Akteure nicht nur einmalig informiert werden müssen. Sie sollen regelmässig informiert werden, denn nur so können grössere Bauprojekte und ihre Emissionen – und diese Strasse hat diverse Emissionen – auch akzeptiert werden. Als sehr positiv können wir diesem Bericht entnehmen, dass einerseits die Ziele der Projekte mehrheitlich erreicht worden sind. Die Stadt Zürich konnte eine spürbare Reduktion des Verkehrs auf der West- und Seebahnstrasse von doch 25'000 Fahrzeugen kalkulieren oder berechnen. Etwa 88 Prozent des Schwerverkehrs wird auf die Westtangente verlagert. Das ist positiv für die Stadt Zürich. Das Knonauseramt – mit dem Knonauseramt haben wir uns schon letzte Woche befasst – ist noch in einer Anpassungsphase mit dieser neuen Westumfahrung. Wir haben uns ja detailliert über die Umfahrung Ottenbach/Obfelden unterhalten. Es ist aber so: Es gibt teilweise Leute in diesem Rat, die meinen, die 3 Prozent der Bevölkerung des Kantons, die im Knonauseramt leben, würden im Moment ein bisschen stark bevorzugt, wenn man über dieses Gebiet spricht. Ich meine aber, wir müssen uns deutlich mit dem Säuliamt befassen. Denn das Knonauseramt ist die grüne Lunge des Kantons Zürich und stellt einen wichtigen Teil des Naherholungsgebietes für die Stadt Zürich dar. Täglich nutzen 70'000 Fahrzeuge die Westumfahrung. Dies ist nicht wenig und führt zu einer lufthygienischen Zunahme an diesen Achsen. Dafür gibt es aber Entlastungen im Gebiet des Knonauseramtes. Das ist etwa 53 Prozent weniger Verkehr Bonstetten–Birmensdorf, Entlastung um 24 Prozent Affoltern–Hedingen und 73 Prozent Knonauseramt–Mettmenstetten. Das Sihltal zeichnet auch eine wesentliche Entlastung auf seiner Strasse, 13'200 Fahrzeuge weniger fahren auf dieser Strasse. Also der Abklassierung der Sihltalstrasse steht gemäss diesem Bericht nichts mehr im Weg.

Wir dürfen auch noch über die Einfallsachse in die Stadt Zürich sprechen. Leimbach und Adliswil dürfen entlastet werden. Geschätzter Herr Volkswirtschaftsdirektor, wieso hat das denn so lange gedauert, bis man endlich einer Priorisierung des öffentlichen Verkehrs aus dem Morgental zugestimmt hat? Da stimmt doch etwas nicht.

Über das Limmattal hat schon Hanspeter Haug gesprochen. Es ist mehrheitlich entlastet, aber sicherlich müssen wir mit der regelmässigen Publikation der Daten weiterhin schauen, dass das Limmattal nicht weiter unter Verkehrsaufkommen leidet.

Die Froschperspektive der verschiedenen Gemeinden und Gebiete wurde aufgenommen. Aber was hier fehlt – und das ist wirklich zentral aus der Sicht der SP –, was hier fehlt, ist ein Regime der regelmässigen Publikation. Das Postulat sagt, ja, das Verhalten sei einmal eingeschliffen, wenn die Westumfahrung da sei. Das stimmt nicht. In den Gebieten Säuliamt und Zürich Süd wird gebaut. Und wir müssen weiterhin die Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes verfolgen, das heisst, die Hälfte jeglichen Verkehrszuwachses geht auf den öffentlichen und den Langsamverkehr. Das muss glaubhaft für die Bewohner und die verschiedenen Akteure vor Ort aufgenommen werden.

Was auch noch fehlt – dazu werden wir in den nächsten Wochen auch ein Postulat einreichen –, was auch fehlt, ist eine regionale Gesamtverkehrskonzeption für das Knonaueramt. Denn hier passiert etwas, und dieses Gebiet dürfen wir nicht nur den regionalen Planungsgruppen überlassen, das müssen wir auch hier im Kantonsrat beraten: Wie wollen wir, dass das Gebiet Zürich Süd sich entwickelt?

Was mir fehlt – was eigentlich schade ist, denn das wäre möglich –, ist ein Online-Monitoring dieser Verkehrsdaten. Wir haben das schon bei den lufthygienischen Daten. Das wurde umgesetzt, vorbildlich umgesetzt nach ein bisschen Druck vom Kantonsrat. Aber es müsste auch möglich sein im Bereich des Verkehrsflusses, dass dies auch online einsichtig werden kann. Denn was wir nicht mehr haben wollen, ist, dass man die verschiedenen flankierenden Massnahmen, die jetzt das Projekt zum Erfolg gebracht haben, erzwingen muss. Wir wissen das alle, sie mussten über den Bundesrat oder das Bundesgericht erzwungen werden. Wir wollen nicht weiterhin Verkehrsstrassen und Verkehrsführungen über den Bundesweg eigentlich einführen müssen. Wir wollen das selber regeln können, und dies geht nur durch Information. Und diese Information muss glaubhaft und regelmässig sein.

Das Postulat kann in seiner Form abgeschrieben werden. Sie werden weiterhin Vorstösse von Zürich Süd bekommen.

Alex Gantner (FDP, Maur): Vor der Eröffnung der Westumfahrung schien im Kantonsrat betreffend die Verkehrsströme im Gebiet der gesamten Westtangente, also vom Limmattal in den Grossraum

Zug/Luzern, politische Hektik entstanden zu sein. Das Postulat unterstellte nämlich dem Regierungsrat, dass er für knapp 4 Milliarden Franken Investitionen in Strassenverkehrsinfrastrukturen auslöst, ohne eigentlich zu wissen, was da der Ist-Zustand ist und was alles passieren könnte. Weit gefehlt! Wie der Regierungsrat in seinem Bericht erläutert, hat er bereits 2002, also sechs Jahre vor der Einreichung des Postulates, mit der Stadt Zürich und anderen Kantonen ein Konzept für eine Wirkungskontrolle der neuen Teilstücke A3, Westumfahrung Zürich, der A4 im Knonaueramt und der dazu gehörenden flankierenden Massnahmen entwickelt. Diese Wirkungskontrolle war ein erstmals eingesetztes Instrument, um die Wirkungen der Neubauten zu messen und Abweichungen zu vorgesehenen Entwicklungen festzustellen. Nachträglich war also dieses Misstrauensvotum völlig unbegründet. Der Regierungsrat hatte schon weitestgehend seine Hausaufgaben gemacht. Ein Schlussbericht vom September 2011 hat die gesamte Entwicklung der festgestellten Verkehrsveränderungen, einschliesslich aller Zwischenzustände, dargestellt, unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung und der Entwicklung von Angebot und Nachfrage im öffentlichen Verkehr auf den wesentlichen Korridoren. Der Regierung besitzt und verfeinert ständig dieses Instrument der Wirkungskontrolle im Strassennetz, unter Federführung des Amtes für Verkehr. Die FDP konnte sich von diesem Instrument überzeugen lassen und erwartet natürlich, dass dieses auch bei künftigen Projekten eingesetzt wird – vor, während und nach der Realisierung von Strasseninvestitionen –, und beantragt Abschreibung dieses Postulates.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Gleich vorweg kann ich Ihnen mitteilen, dass wir, da nun ja mit einiger Verspätung der Schlussbericht der Wirkungskontrolle der A4 und der Westumfahrung vorliegt, der Abschreibung des vorliegenden Postulates zustimmen werden. Ich möchte aber doch noch ein paar Worte zu den Ergebnissen dieser Wirkungskontrolle verlieren.

Die Erwartungen, die in die Westumfahrung und in die A4 gesetzt worden waren, wurden ja grösstenteils, zum Teil sogar verblüffend genau erfüllt. Da kann man den Prognosestellern sicher ein Kränzchen winden. Der Strassenverkehr hat sich auf die Autobahn verschoben und die Dörfer im Knonaueramt und die Quartiere in der Stadt Zürich wurden im gewünschten Mass entlastet. Das ist ja gut und recht, allerdings darf man auch die Schattenseiten dieses 4-Milliarden-Projektes nicht vergessen. Denn aus den Augen sollte nicht auch aus dem Sinn

sein. Der Verkehr im Knonaueramt ist zwar jetzt nicht mehr so direkt sichtbar, da er ja eben nicht mehr mitten durch die Dörfer rollt, aber er ist eben immer noch vorhanden, und zwar mehr denn je. Jahr für Jahr nimmt die Verkehrsbelastung in der Region um 1 Prozent zu. Das sind allein auf der Westumfahrung jedes Jahr über 700 Fahrzeuge mehr pro Tag. Das heisst, dass die Westumfahrung jedes Jahr von gut 250'000 Fahrzeugen mehr befahren wird als noch im Vorjahr. Auch wenn es einigen in diesem Saal nicht passt, muss deshalb an dieser Stelle wieder einmal deutlich gesagt werden: Mit dem Bau von Autobahnen schaffen wir nachweislich auch mehr Verkehr. Und mehr Verkehr herrscht logischerweise auch auf den Autobahnzubringern. Auf der Strasse von Bremgarten nach Lieli beispielsweise hat sich der Verkehr mit dem Bau der A4 fast verdreifacht. Es ist deshalb auch kaum verwunderlich, dass die Luftbelastung im Knonaueramt durch den Bau der A4 nicht ab-, sondern zugenommen hat.

Im Limmattal findet zudem eine sehr beunruhigende Entwicklung statt, da stimme ich für einmal mit Hanspeter Haug überein. Da auf der Autobahn zwischen Birmensdorf und dem Limmattaler Kreuz während den Stosszeiten der Verkehr häufig stockt, weichen bereits heute die Autofahrer auf Alternativrouten aus. Dieser Schleichverkehr muss unbedingt durch geeignete Massnahmen bekämpft werden. Ich bitte den Regierungsrat deshalb, trotz Schlussbericht die weitere Verkehrsentwicklung im Auge zu behalten und die notwendigen Massnahmen frühzeitig zu treffen. Besten Dank.

Michèle Bättig (GLP, Zürich): Das dringliche Postulat wurde noch vor der Eröffnung der Westumfahrung eingereicht. Es verlangte zwei Punkte: einen Bericht mit detaillierten Kennzahlen zu den wichtigen Durchgangsverkehrsströmen im Gebiet der Westtangente und den Aufbau eine fortlaufenden Controlling-Systems. Der Aufbau des Controlling-Systems beziehungsweise einer Wirkungskontrolle ist vollumfänglich erfüllt. Im Bericht des Regierungsrates zum Postulat werden das Messprogramm und das Vorgehen für die erste Datenerhebung beschrieben, die geforderten Kennzahlen aus dem Postulat sind nicht enthalten. Diese wurden dann im Schlussbericht der Wirkungskontrolle, der im Herbst 2011 der KEVU zur Verfügung gestellt wurde, beschrieben. Dort sind die detailliert erhobenen Kennzahlen enthalten sowie auch, wie sich die Verkehrsströme verändert haben. Der Verkehr in der Stadt Zürich, im Grossteil des Knonaueramtes und im Sihltal hat deutlich abgenommen, wir haben es schon gehört, dies

unter anderen auch wegen der flankierenden Massnahmen. Wir sind erfreut über diese Entwicklung und werden die weitere Entwicklung in der untersuchten Region gespannt weiterverfolgen. Wir werden das Postulat abschreiben.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Im November 2009 wurde bekanntlich der letzte Teil der Zürcher Westumfahrung dem Verkehr übergeben. Mit der Erhebung der Kennzahlen geht es nun darum, zu überprüfen, ob sich der Durchgangsverkehr tatsächlich aus der Stadt Zürich und den Dörfern im Sihltal und Säuliamt auf die neue Umfahrung verlagert hat und dass nicht neue Schleichwege durch bewohntes Gebiet entstehen. Aufgrund der vielen Baustellen im Umfeld der Westumfahrung mit den flankierenden Massnahmen war es teilweise schwierig, verlässliche Zahlen zu bekommen. Kommt dazu, dass noch nicht alle flankierenden Massnahmen auch umgesetzt sind; ich verweise hier nur auf die beiden Kredite betreffend Affoltern am Albis und Hedingen, welche der Regierungsrat im Sommer 2011 beschlossen hat, und den Kredit Obfelden/Ottenbach, den wir ja letzte Woche hier im Rat beraten haben.

Ein weiteres Problem ist die Staubildung zu den Stosszeiten im Bereich des Limmattaler Kreuzes und auch der Autobahnausfahrten Brunnau und Wiedikon, die zu unerwünschtem Ausweichverkehr ins bewohnte Gebiet führen kann. Die Kapazität der Westumfahrung ist beschränkt, dessen muss man sich bewusst sein. Es kann nicht immer neuer motorisierter Individualverkehr Richtung Stadt Zürich angezogen werden. Die Abwicklung des Zielverkehrs in Richtung Stadt Zürich soll vorwiegend und prioritär mit dem öffentlichen Verkehr geschehen. Deshalb ist zum Beispiel speziell darauf zu achten, dass die Postautos durch den Üetlibergtunnel nicht im Stau stecken bleiben.

Mit der Veröffentlichung des Berichts über die Wirkungskontrolle Westumfahrung und A4 vom September 2011 können zwar erste wichtige Aussagen zur Entlastung der Gemeinden gemacht werden. Klare Aussagen im Bericht zu einem fortlaufenden Controlling vermisste ich jedoch. Es ist eine Daueraufgabe, die Verkehrszahlen auch in den kommenden Jahren regelmässig zu erheben, zu vergleichen und die Folgen zu analysieren, weshalb ein solcher Vorstoss eigentlich gar nie abgeschlossen werden kann. Besten Dank.

Walter Schoch (EVP, Bauma): Der Kanton Zürich hat bereits im Jahr 2002 zusammen mit der Stadt Zürich und dem Kanton Aargau ein Konzept für eine Wirkungskontrolle im Hinblick auf die Eröffnung der Westumfahrung und der A4 im Knonaueramt entwickelt. Seit 2004 werden Verkehrserhebungen durchgeführt, und, wie wir gehört haben, auch die im Postulat erwähnte Nummernschilder-Erhebung. Parallel zur Erhebung des Verkehrs werden auch Kennzahlen zur Siedlungsentwicklung erhoben und ausgewertet.

Mitte September 2011 ist die umfassende Wirkungskontrolle über die Eröffnung der Westumfahrung vorgestellt worden. Die erwarteten Entlastungen der Zürcher Westtangente sowie der Waldegg sind eingetroffen. Die Gemeinden im Knonaueramt werden vom Durchgangsverkehr verschont. Betreffend die Siedlungsentwicklung hat sich im Einzugsgebiet der Autobahn eine Zunahme der Bautätigkeit gezeigt. Es ist aber noch zu früh, um einen direkten Zusammenhang mit der Eröffnung der neuen Strassen herzustellen.

Die Erhebung und Auswertung von Verkehrsdaten für eine effiziente Wirkungskontrolle ist längst eine kontinuierliche Aufgabe des Kantons geworden. Das Anliegen der Postulanten ist also vollumfänglich erfüllt. Die EVP ist auch für die Abschreibung des Postulates.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich kann natürlich verstehen, dass gewisse Leute sagen, es sei lange gegangen, wenn wir heute ein dringliches Postulat vom Dezember 2008 behandeln. Aber ich glaube, wichtig ist, dass wir heute schwarz auf weiss sehen, dass die Westumfahrung Wirkung zeigt. Es gab Entlastungen – es wurde aufgezählt – im Knonaueramt, im Sihltal, Waldegg, Stadt Zürich, das ist wichtig. Und ob wir das jetzt etwas früher oder etwas später behandeln, können wir, glaube ich, beiseite stecken. Ich möchte Ihnen einfach sagen: Das Knonaueramt ist mir sehr wichtig. Es ist ja in meiner Nachbarschaft und ich schätze auch die Säuliämter. Aber ich glaube, es geht im Kanton Zürich nicht nur im Knonaueramt etwas, es geht im ganzen Kanton etwas, und wir beobachten diese Entwicklungen laufend. Aber ich muss Ihnen auch sagen: Irgendwann wird es Grenzen haben mit Studien und Veröffentlichungen und weiss ich was. Sie haben ja dem Regierungsrat auch den Auftrag gegeben, seine Mittel effizient einzusetzen. Das heisst für mich, dass wir nicht alle drei Tage eine Studie in Auftrag geben. Wir wollen das beobachten und Ihnen auch Bericht

erstatten, aber bitte mit Mass. Denn auch Papier und Ingenieurstunden brauchen Ressourcen.

Zum Zweiten: Wenn man jetzt sieht, wie diese Entlastung da ist, dann denke ich auch, dass das Beste für das Limmattal, für die Stadt Zürich und alle Dörfer an dieser Strecke ist, wenn wir möglichst rasch – und darauf hoffe ich, dass alle Parteien über ihre Exponenten in Bundesbern Einfluss nehmen – endlich die dritte Röhre am Gubrist bauen. Denn das ist das Mittel, das auch die Stadt Zürich und das Limmattal am meisten entlastet.

Und der letzte Punkt, den ich festhalten möchte: Ich verstehe ja, dass die Diskussionen rund um den Verkehr – ÖV, MIV (*motorisierter Individualverkehr*) – weit auseinandergehen. Aber ich habe vorher in die Traktandenliste der Volkswirtschaftsdirektion geschaut: Man will Lehrstellen, keine Jugendarbeitslosigkeit, Einstieg in die Berufswelt, wir wollen eine möglichst tiefe Stellenlosen-Quote, wir wollen Arbeitsplätze, wir wollen einen florierenden Wirtschaftsraum Zürich. Ich muss Ihnen einfach sagen: All dies ergibt Verkehr. Ob er auf der Strasse oder auf der Schiene sein soll, das müssen wir diskutieren. Ich möchte einfach festhalten: Der florierende Wirtschaftsraum Zürich ergibt Verkehr, und das ist die Schattenseite, die wir zahlen. Wie wir das abwickeln, darüber können wir diskutieren. Aber es wird auch zukünftig nicht alles mit dem öffentlichen Verkehr möglich sein. Das möchte ich einfach noch festhalten.

Im Übrigen bitte ich Sie, das Postulat abzuschreiben.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des dringlichen Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Das Verfahren ist beendet.

Das dringliche Postulat 347/2008 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Schaffung eines neuen Tarifangebots «Zoo/ZVV Kombiticket» (Reduzierte Debatte)

Antrag des Regierungsrates vom 15. Juni 2011 zur Behördeninitiative KR-Nr. 320/2009 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 22. November 2011 **4812**

Ratspräsident Jürg Trachsel: Ich weise darauf hin, dass sich bei diesem Geschäft Willy Haderer im Ausstand befindet.

Wir haben Reduzierte Debatte beschlossen. Eintreten auf Behördeninitiativen ist obligatorisch. Wir führen zuerst die Grundsatzdebatte.

Grundsatzdebatte

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Am 1. März 2010 hat unser Rat mit der absoluten Mehrheit von 111 Stimmen die Behördeninitiative des Gemeinderates Zürich vorläufig unterstützt. Die Initiative war im Zusammen mit der Zoo-Erweiterung bis 2020, Stichwort: neue Anlagen für Elefanten, Pinguine, Orang-Utans et cetera, entstanden, für welche der Gemeinderat Zürich 2009 über einen städtischen Beitrag zu entscheiden hatte. Verschiedene Parteien verlangten dabei eine Verbesserung der Verkehrserschliessung. Zur Erinnerung: Im Jahr zuvor, am 30. November 2008, hatte das Stimmvolk des Kantons die Volksinitiative für eine Tramverlängerung bis zum Zoo abgelehnt. Der ZVV bietet solche Kombitickets in Zusammenarbeit mit der SBB-Tochtergesellschaft «RailAway» an. Das geforderte Kombiticket für den Zoo Zürich existiert bereits seit 1999. Seit 2002 ist es das meistverkaufte Ticket von «RailAway». Es ist, gelinde gesagt, erstaunlich, dass sich die Existenz dieses Bestsellers nicht bis zum Gemeinderat Zürich und zu unserem Rat herumgesprochen hat. Das Geschäft ist also kein Ruhmesblatt für diese Parlamente. Seit März 2010 kann das Kombiticket auch an den SBB-Automaten unserer Bahnhöfe gekauft werden. Der ZVV plant, dass bis Ende 2011 – das sollte also jetzt erfüllt sein – auch alle ZVV-Automaten für den Verkauf des Zoo-Kombitickets eingerichtet sein werden.

Sie haben es gehört, das Problem existiert eigentlich seit 1999 nicht mehr. Wenn unsere heutige Debatte das Zoo-Kombiticket von «RailAway» – und das ist ein Appell an die schreibende Zunft – etwas be-

kanter machen könnte, hätte sie sich gelohnt. Die KEVU beantragt Ihnen einstimmig, die Initiative abzulehnen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Die Gesellschaft «RailAway», welche eine Tochtergesellschaft der SBB und verschiedener anderer Verkehrsunternehmen ist, bietet seit 1999 ein Kombiticket an, welches neben dem Eintritt in den Zoo auch die Ticketpreise für die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr beinhaltet. Der Vertrag mit dem Zoo ist wieder erneuert worden. Dies bestätigt auch der Zoo, welcher sich befriedigt zeigt, dass der alte Zustand des Vertrags wiederhergestellt worden ist. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, mit Vergünstigungen zum Zoo zu gelangen. So können an allen bedienten Verkaufsstellen von SBB und VBZ oder über ZVV-Contact Kombitickets bezogen werden. Einzelpersonen können diese Kombitickets auch an Ticket-Automaten der SBB und in Zukunft auch an den neuen Ticket-Automaten des ZVV kaufen. Es gibt sogar nationale vergünstigte Kombitickets für den Zoo Zürich, welche die Anreise aus der ganzen Schweiz möglich machen. In Zukunft wird es auch möglich sein, diese Tickets über das Internet zu beziehen.

Die Anliegen sind also erfüllt und wir können diese Behördeninitiative ablehnen. Erstaunlich an diesem Vorstoss ist, dass diese Tatsachen dem Gemeinderat der Stadt Zürich eigentlich bekannt gewesen sein sollten und sich trotzdem eine Mehrheit gefunden hat, um eine solche unnötige Behördeninitiative zu beschliessen. Das Gleiche gilt auch für unseren Kantonsrat.

Im Namen der SVP bitte ich Sie, diese Behördeninitiative abzulehnen.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Das Wichtigste wurde bereits gesagt und ich halte mich daher kurz. Dass der Zoo ein besseres Verkehrskonzept benötigt, ist wohl unbestritten. Und die Grünen unterstützen natürlich jegliche Steigerung der ÖV-Attraktivität. Das in dieser Behördeninitiative geforderte ZVV-Angebot existiert jedoch, wie gehört, seit über zehn Jahren als «RailAway»-Angebot der SBB, ist sehr erfolgreich und wird auch in Zukunft weitergeführt. Auch ich bitte Sie daher, die Initiative abzulehnen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Nun in der Tat, vielleicht hätten wir diese Behördeninitiative gar nicht unterstützen dürfen. Und im

Votum hier im Kantonsrat hatte ich gesagt, wir unterstützen eher schmunzelnd als ernsthaft. Nachdem es dieses «RailAway»-Angebot seit 1999 für die Schweiz gibt, das erfolgreichste überhaupt, hätte man sagen können «muss man nicht unterstützen». Nur, damals war das Angebot an den ZVV-Automaten tatsächlich noch nicht verfügbar. Nun ist es selbst ab ZVV-Automaten möglich, vergünstigte Eintritte zu beziehen. Diese Vergünstigung ist ja immer 10 Prozent auf Eintritt und Transportleistungen, ausser es ist noch eine grössere Aktion gerade im Gang. Das ist jetzt tatsächlich geregelt. Ich habe vor der entsprechenden Kommissionssitzung selber einen Automaten-Test gemacht, und es war kein Problem. Es wurde in der Kommission gesagt, es sei noch nicht alles möglich. Und tatsächlich: Ein Familienticket für eine Kinderkarte ohne ZVV-Billett oder was auch sonst für eine interessante Kombination ist nicht am Automaten verfügbar. Aber irgendwann geht es dann auch wirklich nur noch um Spitzfindigkeiten. Und Jahreskarten, Zoo/ZVV kombiniert, gehen auch nicht. Aber eben, braucht es wirklich für jede mögliche Kombination eine Vergünstigung? Wir meinen Nein, zudem es auch andere vergünstigte Eintritte in den Zoo gibt – über Krankenkassen, über TCS (*Touring-Club der Schweiz*) und weiss ich, was alles. Und wenn jemand jetzt wirklich sparen muss, ein kleiner Tipp: Nehmen Sie doch das Rivella selber im Rucksack mit, dann sparen Sie fünf Franken und können diese dann immer noch im Elefantenhaus in diese lustige Tonne werfen und etwas für den Ausbau des Zoos tun.

Der Gemeinderat Zürich kann diese Behördeninitiative nicht mehr zurückziehen und wir können sie mit gutem Gewissen, weil erfüllt, ablehnen. Danke.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 161 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 4812 zuzustimmen und somit die Behördeninitiative 320/2009 abzulehnen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Buslinien durch den Üetlibergtunnel

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 5. November 2008 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 390/2007 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 22. November 2011 **4560**

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Am 25. Februar 2008 hat unser Rat mit 85 zu 81 Stimmen das zuvor dringlich erklärte Postulat für mehrere Buslinien durch den Üetlibergtunnel an den Regierungsrat überwiesen. Der Regierungsrat beantragt mit Bericht vom 5. November 2008 die Abschreibung des Postulates.

In der Zwischenzeit wurden auf dem vom Personenverkehrsgesetz vorgesehenen Weg, also gemeinsam vom marktverantwortlichen Unternehmen «Postauto Zürich», der regionalen Verkehrskonferenz mit den Gemeinden und dem ZVV drei Buslinien durch den Üetlibergtunnel realisiert, nämlich die Buslinie 200, Affoltern–Zürich Enge, die Buslinie 444, Bremgarten–Zürich Enge, und die Buslinie 445, Oberrohrdorf–Zürich Enge. Die KEVU belies es aber nicht bei der Kenntnisnahme von dieser erfreulichen Tatsache, sondern liess sich vom ZVV über die betrieblichen Probleme wegen der häufigen Staus auf der Autobahn orientieren. Sie nahm zur Kenntnis, dass dazu von den zuständigen Bundes- und kantonalen Stellen im Oktober 2011 eine Task Force eingesetzt worden ist. Es geht dabei um Änderungen an der Signalisation und an der Bewirtschaftung der Anschlüsse Brunau und Sihlhölzli.

Die einstimmige KEVU beantragt Ihnen die Abschreibung des Postulates. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Moritz Spillmann (SP, Ottenbach): Das dringliche Postulat kann abgeschrieben werden, und dabei brauche ich nicht auf den regierungsrätli-

chen Bericht zu verweisen, sondern, wie gehört, auf die heutige Realität. Es gibt diese Buslinien, und sie sind so erfolgreich, dass das Angebot eben mit dem Fahrplanwechsel auch ausgebaut wurde. Wie wir heute bereits bei Traktandum 4 besprochen haben, beschränkt sich die Zuständigkeit des Kantonsrates im Grunde auf die Bewilligung des Rahmenkredits und die Zustimmung zur mittel- und langfristigen Strategie des ZVV. Nachdem im Grundsatz das Angebot von Bussen durch den Üetlibergtunnel umgesetzt ist, macht es Sinn, die weitere Ausgestaltung und Verbesserung des Angebotes im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens durchzuführen. Zuständig sind also neben dem ZVV die Transportunternehmen, die Gemeinden und die regionalen Verkehrskonferenzen, nicht aber der Kantonsrat. Der Kantonsrat scheint mir bei einem ganz anderen Punkt gefordert: Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen, haben dem Säuliamt als boomender Region vor einer Woche eine Verkehrslawine prognostiziert, und heute wurde das zu einem Teil auch bestätigt. Umso wichtiger ist es, Antworten auf diese Verkehrsentwicklungen zu finden, die über den Bau von Umfahrungsstrassen hinaus gehen und den öffentlichen Verkehr grundlegend in die Planung miteinbeziehen. Ein regionales Gesamtverkehrskonzept, wie es Sabine Ziegler bereits angekündigt hat, ist gerade für ein Gebiet, das durch die Bautätigkeit stark gefährdet ist, unabdingbar. Nur wenn wir an das Gesamte denken, behalten wir die Gestaltung der Zukunft in unseren eigenen Händen. Darüber müsste der Kantonsrat debattieren, nicht aber über eine einzelne Buslinie.

Und damit bin ich wieder am Anfang meiner Ausführungen, das dringliche Postulat ist abzuschreiben.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ich will nicht unnötig verlängern. Das Postulat forderte eine oder mehrere Buslinien durch den Üetlibergtunnel. Sie haben es vom Kommissionspräsidenten gehört, es gibt deren drei: Die Linie 200 von Affoltern wird mit dem grossen Postauto-Gelenkbus geführt und in Spitzenzeiten auch doppelt. Gleichzeitig fährt die S-Bahn ab Affoltern im Viertelstundentakt. Sie sehen also, die grüne Lunge Knonaueramt ist somit in keiner Art und Weise ein weisser Fleck auf der ZVV-Landkarte und ist durch das Erfolgsmodell sehr gut erschlossen. Die Forderungen des Postulates sind somit mehr als erfüllt. Zu den neuen Forderungen betreffend den Direktbus auf die Autobahn: Das ist tatsächlich so, dass es ein Bedarf ist, der aber über das Fahrplanverfahren eingegeben und nicht hier debattiert wer-

den muss. Ich bitte Sie daher, dem Antrag des Regierungsrates und der KEVU zu folgen und das Postulat abzuschreiben.

Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.): An der Sitzung vom letzten Montag hat dieser Rat dank der aus FDP, SVP, BDP, CVP und EVP bestehenden Mehrheit eine völlig unnütze, unnötige neue Strasse beschlossen, mit dem Resultat, dass der motorisierte Individualverkehr in unserem Bezirk massiv erhöht wird. Die Zustimmung zu diesem Strassenbauprojekt wurde mit der prognostizierten Erhöhung der Einwohnerzahl im Knonaueramt und im Aargauer Freiamt begründet. Von der FDP wurde dabei der Begriff «Nachhaltigkeit» wieder einmal durch den Kakao gezogen.

Das nun zur Diskussion stehende Postulat, das ich vor über vier Jahren mit meinen zwei Mitunterzeichnerinnen eingereicht habe, bestätigt jedoch meine Feststellung, dass die Vertreter dieser Parteien, die in fast allen Gemeinden unseres Bezirks die Mehrheit in den Gemeindebehörden stellen und in den meisten die Gemeindepräsidenten – einer davon sitzt in den Reihen der FDP-Kantonsräte hier drin –, nicht den kleinsten Finger für eine Verbesserung der Erschliessung unseres Bezirks durch den öffentlichen Verkehr rühren. Der damalige FDP-Kantonsratskollege und heutige Gemeindepräsident von Affoltern, Robert Marty, argumentierte gegen die Überweisung dieses Postulates mit dem Argument, es sei nicht Sache des Kantonsrates, sondern des Verkehrsrates, über Buslinien zu befinden. Dasselbe Argument hat nun Moritz Spillmann ins Feld geführt. Das stimmt natürlich. Robert Marty aber beteuerte, dass er grundsätzlich schon dafür wäre, aber eben, die Zuständigkeit.

Tatsächlich können wir hier im Kantonsrat lediglich unseren politischen Willen zum Ausdruck bringen, die öffentlichen Verkehrsverbindungen zu verbessern, was wir mit der Zustimmung zu diesem Postulat in dieser Sache gemacht haben. Es wäre jedoch klar die Sache der Gemeindebehörden unseres Bezirks, geschätzter Kollege Kurt Weber, solche Anträge im Rahmen der Vernehmlassung zur Fahrplangestaltung zu stellen. Diese Gemeindebehörden setzen sich jedoch offenbar lieber mit der Strassenbau- und Autolobby zusammen für die Zerstörung der Landschaft durch neue millionenschwere, teure Strassenbauten anstatt für den öffentlichen Verkehr ein. Affoltern ist ein wichtiger Knoten des regionalen öffentlichen Verkehrs. Vom Affolterner Bahnhof aus verkehren sieben Buslinien in die Region bis Zü-

rich Wiedikon und Thalwil sowie Richtung Cham, Muri und Bremgarten. Während der Spitzenzeiten verkehren die Busse im Halbstundentakt und während der übrigen Zeit minimal im Stundentakt. Im Mai 2009 wurde tatsächlich die Postauto-Linie 200 eingerichtet, die via Bonstetten, Wettswil auf die A4 gelangt und dann über Sihlcity an die Endstation Zürich Enge. Diese Linie ist beliebt und entspricht einer grossen Nachfrage, vor allem aus Bonstetten, von wo aus der Bus 16 Minuten bis Bahnhof Enge braucht. Von Affoltern aus benötigt dieser Bus in Spitzenzeiten bis Zürich Enge 43 Minuten, in den Randzeiten 32 Minuten. Mit der S-Bahn dauert die Reise 42 Minuten, mit dem Auto benötigt man für diese Strecke zwischen 12 und 20 Minuten, eine direkte Einladung also, vom öffentlichen Verkehr ins Auto umzusteigen. Etwa gleich lang hätte ein Bus ab Affoltern jedoch, wenn er direkt auf die Autobahn geführt würde. Die Reisezeit für die Passagiere des öffentlichen Verkehrs könnte also mit ein bisschen gutem Willen und Kleinstaufwand um etwa die Hälfte reduziert werden.

Also, liebe Kolleginnen und Kollegen von der SVP, BDP, CVP und FDP, reden Sie nicht nur von Umweltschutz, sondern tun Sie etwas dafür. Wir Grünen werden der Abschreibung des Postulates zustimmen, womit aber nicht das Anliegen selbst abgeschrieben ist. Die Aussage in der Stellungnahme des Regierungsrates, dass die Einführung neuer Buslinien als Option offen gehalten wird, werden wir dabei im Hinterkopf behalten. Besten Dank.

Michèle Bättig (GLP, Zürich): Die Forderung, eine oder mehrere Buslinien durch den Üetlibergtunnel zwischen dem Knonaueramt und den südwestlich des Paradeplatzes gelegenen Zürcher Stadtquartieren zu realisieren, wurde erfüllt. Das Angebot kann bei steigender Nachfrage zukünftig weiter ausgebaut werden, insbesondere wenn für die langen Wartezeiten bei Staus in Zusammenarbeit mit dem ASTRA Lösungen gefunden und umgesetzt werden können. Wir hoffen, der Kanton bleibt diesbezüglich beharrlich. Die Grünliberale Fraktion wird das Postulat abschreiben.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Die BDP unterstützt die Abschreibung des Postulates, die Buslinien durch den Üetlibergtunnel sind kein Thema mehr. Mit einem Augenzwinkern aber: Ist es Tatsache, dass die ZVV-Linie täglich im Üetlibergtunnel im Stau steht und dann mit bis zu 20 Minuten Verspätung gerechnet werden muss? Ganz anders

die Buslinie von Bremgarten her kommend Richtung Zürich Enge. Die Aargauer sind anscheinend etwas mutiger oder auch frecher, denn diese benutzen einfach den Pannenstreifen für ihre Fahrten durch den Tunnel. Daher haben die Aargauer keine oder nur wenig Verspätung. Hier kann ich an Moritz Spillmanns Aussagen von letzter Woche anknüpfen: Nicht dass ich eine Aargauerin wäre, aber ich mag die Aargauer.

Regierungsrat Ernst Stocker: Die Busse fahren, die Nachfrage ist gut, täglich circa 1500 Personen, hauptsächlich Pendler, von morgens 06.00 Uhr bis 09.00 Uhr. Massnahmen zum Verspätungsabbau im Raum Brunau wurden vom Kommissionspräsidenten angetönt. Auf den Fahrplanwechsel 2011 wurde das Samstagsangebot ausgebaut. Die Kosten – hören Sie gut! –, die Kosten für dieses Angebot trägt das Einkaufszentrum Sihlcity mit den Gemeinden Affoltern, Bonstetten, Hedingen und Wettswil. Sie sehen also, das Postulat ist vollumfänglich erfüllt. Ich möchte den beiden Postulanten Michèle Bättig und Hans Läubli zurufen: Geniessen Sie es doch, dass Sie mit einem schwachen Postulat nicht nur einen Bericht erwirkt haben, sondern dass die Busse schon ein Jahr fahren, bevor wir das hier behandeln! Ich bitte Sie, das Postulat abzuschreiben.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des dringlichen Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Das Verfahren ist beendet.

Das dringliche Postulat 390/2007 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Anreiz für Familien zum Umsteigen auf den ÖV

Postulat von Andreas Erdin (GLP, Wetzikon), Christoph Holenstein (CVP, Zürich) und Thomas Ziegler (EVP, Elgg) vom 15. September 2008

KR-Nr. 312/2008, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Lorenz Habicher hat an der Sitzung vom 26.

Januar 2009 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Nun hat der Rat zu entscheiden.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich bin ein bisschen überrascht, dass das Postulat jetzt noch zur Sprache kommt, möchte mich aber kurz halten, weil die Mittagspause naht.

Auch dieses Postulat ist ein schwaches Postulat, genau wie das vorhergehende, weil genügend Anreize schon bestehen, sei es in der Ticketgestaltung, sei es im behindertengerechten Ausbau, der die Haltestellen auch für Familien und gewisse Zusätze, die sie mitbringt, geniessbarer macht. Sie sehen also, auch hier ist der Kantonsrat viel zu spät mit seinen Forderungen. Es liegt nicht an uns, Anreize zu schaffen, weil diese schon bestehen. Und Familien können, wenn sie wollen, umsteigen. Die Hindernisse sind oder werden laufend abgebaut. Das heisst: Wir können über dieses Postulat jetzt befinden. Wir können es nicht überweisen, dann ersparen wir uns eine Debatte innert zweier Jahre, die eine Abschreibung fordert.

Ich bitte Sie, das Postulat nicht zu überweisen.

Andreas Erdin (GLP, Wetzikon): Zur Attraktivität des Kantons Zürich können verschiedene Massnahmen etwas beitragen, nicht zuletzt finanzielle Erleichterungen für Familien mit Kindern, zum Beispiel Tarifiermässigungen für Familien auf dem Gebiet des ZVV, wie sie unser Postulat vorschlägt. Aber nicht alle Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Kantons sind so nachhaltig wie Tarifiermässigungen für Familien. Wenn Hänschen nicht lernt, den ÖV zu benutzen, lernt es auch Hans nimmermehr. Wenn er mit seinen Eltern nur immer Auto fährt, bleibt er aufs Auto fixiert. Umsteigen auf den ÖV ist dringend, denn es kommt unsere Gesellschaft umso teurer zu stehen, je später wir den Individualverkehr mit seinen schädlichen Emissionen und mit seinen Folgekosten in Form von Umweltschäden und Gesundheitsschäden eindämmen. Das übliche Argument, Förderung des ÖV sei zu teuer, wird sich eines gar nicht mehr so fernen Tages ins Gegenteil verkehren.

Wie auch immer, dass nicht finanzierbar sei, was wir mit diesem Postulat vorschlagen, das kann hier niemand behaupten. Denn indem das Preisniveau im ÖV als Ganzes angehoben wird, kann die Einführung von Familienvergünstigungen kostenneutral ausgestaltet werden ab dem ersten Einführungsjahr. Wenn Familien etwas billiger als heute

fahren, Einzelfahrer dafür entsprechend teurer, dann verändert sich das Total der Einnahmen nicht.

Noch eine Bemerkung zum Einführungszeitpunkt: Dass der ZVV in seiner Strategie 2012 bis 2016, diesem immerhin 45-seitigen Zukunftspapier, Familienvergünstigungen noch nicht mal thematisiert, enttäuscht, umso mehr, als der Regierungsrat sich zur Entgegennahme des Postulates bereit erklärt hat, und das schon ein Jahr vor der Publikation dieser Strategie.

Familienvergünstigungen sind ja überhaupt nichts Neues, sondern seit Jahren erprobt, zum Beispiel das Familien-GA (*Generalabonnement*) der SBB, das jedes Familienmitglied zu Fahrten in der ganzen Schweiz berechtigt. Versetzen wir uns in eine Familie mit drei Kindern, eine Familie, die aufs Geld achten muss. Das Familien-GA zweite Klasse der SBB kostet diese Familie mit unter 16-jährigen Kindern heute 7110 Franken im Jahr. Pro über 16-jährigem Kind verteuert es sich um 210 Franken pro Jahr. Wenn diese Familie drei- oder viermal im Jahr zu einem entfernten Ziel in der Schweiz reist, rechnen sich die über 7000 Franken sicher nicht. 5000 Franken würden sich rechnen. So könnte ein Familien-GA für das Gebiet des ZVV, das nicht die ganze Schweiz, sondern etwas mehr als den Kanton Zürich umfasst, vielleicht 6000 Franken kosten und sich noch rechnen. Übrigens muss die Familie für einzelne GA des ZVV, zweite Klasse, zusammen paradoxerweise mehr zahlen als für das Familien-GA der SBB, nämlich für die beiden Eltern und drei unter 16-jährigen Kinder 8568 Franken.

Nun möchte ich einige positive Auswirkungen aufzählen, die die Anschaffung eines Familien-GA auf das Verhalten der Familie hat und damit auf Umwelt und Klima. Für jedes Familienmitglied mache ich ein kleines Beispiel. Der sechsjährige Sohn mit seiner Mega-Hockey-Ausrüstung wird von der Mutter nun nicht mehr mit dem Auto zum Training gefahren, sondern mit dem Zug, denn es braucht ja nun nicht mehr zwei Billetts pro Training, eines für den Sohn und eines für die Mutter. Ebenso fährt die neunjährige Tochter mit ihrem grossen Koffer nun mit dem Tram die zwei Stationen zur Handorgelstunde im Schulhaus, da die verhältnismässig hohen Kosten fürs Kurzstrecken-Billett, retour 4.40 Franken nicht mehr anfallen, und zwar fährt sie nun allein. Wegen dieser unverhältnismässigen Kosten hat sie die Mutter bisher mit dem Auto gefahren. Und die zwölfjährige Tochter besucht die Grosseltern im Oberland nun öfter, da dies nicht mehr jedes Mal zwölf Franken für den Neun-Uhr-Pass oder gar 15.80 Fran-

ken für das «Alle-Zonen»-Billett kostet. Und nun, meine Herren, wird es ernst. Mit dem GA in der Tasche bequemt sich auch der Vater öfter als bisher, seinen Arbeitsweg mit dem ÖV zu machen, auch wenn er von Haus zu Haus nun 40 Minuten braucht gegenüber 20 Minuten mit dem Auto. Und wer weiss, ob er nach einiger Zeit nicht sogar bereit ist, ganz aufs Auto zu verzichten. Ferner die Sonntagsausflüge: Diese hat die Familie bisher mit dem Auto gemacht, da sie ja für jedes der fünf Familienmitglieder ein Billett hätte lösen müssen. Mit dem erworbenen GA entscheidet sie sich aber auch bei einer Reise zu Fünft für den ÖV, und sie gewinnt dadurch erst noch die Freiheit an einer anderen Station anzutreten, weil man ja nicht zum Auto zurückwandern muss. Nach diesen Beispielen für positive Auswirkungen aufs Verhalten und damit auf Umwelt und Klima spreche ich noch weitere Lenkungsmechanismen an.

Also sechstens: Wird zum bestehenden GA der SBB, das gute 7000 Franken kostet, eine leicht günstigere ZVV-Variante neu geschaffen, kaufen auch einige derjenigen Familien, die bisher das landesweite Familien-GA gekauft und es bewusst amortisiert, ausgenützt haben, in Zukunft stattdessen die etwas billigere ZVV-Variante und beschränken sich in der Folge eher auf den schönen Kanton Zürich als Freizeitraum. Ein näheres Reiseziel ist auch dann, wenn man mit dem Zug reist, ökologischer als ein entfernteres.

Schliesslich, siebtens: Tarifiermässigungen für Familien beim ÖV entlasten Familien abgestuft nach der Anzahl Kinder. Ein finanztechnisch einfacheres Instrument ist kaum denkbar.

Das Postulat schlägt also sieben Fliegen auf einen Schlag. Wohl deshalb ist der Regierungsrat zur Entgegennahme bereit. Effektiv sind es noch mehr als sieben, denn Tarifiermässigungen für Familien dienen auch der Sicherheit, auch der Stressvermeidung und schliesslich der Erziehung. Welche Speisen jemand bevorzugt, welche Hobbys er pflegt, welchen Beruf er wählt, all dies wird wesentlich in Kindheit und Jugend geprägt, so auch die Einstellung zu den verschiedenen Verkehrsmitteln oder die Bevorzugung eines bestimmten Verkehrsmittels im Erwachsenenalter.

In einem Satz zusammengefasst: Familienvergünstigungen sind einerseits ein erprobtes Mittel zur Entlastung von Familien, die aufs Geld achten müssen. Und andererseits sind sie mindestens siebenfach nachhaltig. Unterstützen Sie deshalb unser kostenneutrales Postulat, för-

dern Sie damit das Umsteigen auf den ÖV und machen Sie damit Familienpolitik. Besten Dank.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Auch für die FDP hat sich das Familien-Abonnement der SBB bewährt. Hat ein Elternteil ein Generalabonnement, so können Jugendliche bis zum Alter von 25 Jahren aus der gleichen Familie von äusserst attraktiven Bedingungen profitieren. Neben dem finanziellen Anreiz lernen die Jugendlichen so früh, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen und zu schätzen. Wenn das Postulat daher verlangt, dass der Regierungsrat gegenüber dem ZVV ihn zu entsprechenden Überlegungen motiviert, so unterstützt die FDP dieses Anliegen klar. Insgesamt ist jedoch an dieser Stelle ebenfalls darauf hinzuweisen, dass unsere Mobilität, auch diejenige des öffentlichen Verkehrs, einfach etwas kostet oder – mit anderen Worten – wenn ein Teil entlastet wird, ein anderer Teil mehr zur Kasse gebeten wird. Es ist deshalb seitens der FDP hier klar darauf hinzuweisen, dass wir nicht neue Quersubventionierungen anstreben. Der öffentliche Verkehr muss im Sinne der Kostenwahrheit der Mobilität seine Auslagen selber decken, auch wenn eine gewisse Lenkungswirkung oder eben Familienförderung innerhalb des Tarifes enthalten ist und ohne Weiteres auch möglich ist. In diesem Sinne unterstützt die FDP das Postulat. Besten Dank.

Peter Stutz (SP, Embrach): Leider ist es so, dass das ZVV-Angebot im GA-Bereich weit abgeschlagen schlechter ist als das GA-Angebot der SBB. Die Rechenbeispiele von Andreas Erdin waren recht komplex. Unter dem Strich ist es so, dass das ZVV-Angebot wesentlich teurer ist für eine Familie als dasjenige von den SBB. Der ZVV sollte aber ein klares Interesse haben, auch für Familien attraktiv zu sein. Wie im vorletzten Geschäft bezüglich des Zoo-Kombitickets gesehen, ist ja der ZVV auch bereit, sich im Markt geschickt zu bewegen, was er im GA-Bereich noch nicht so macht. Vielleicht wären es Neukundinnen und Neukunden, die nicht zu den Stosszeiten im Berufsverkehr unterwegs wären, die angesprochen würden.

Natürlich ist mir bewusst, dass der ZVV als Unternehmen in der Gestaltung der Angebote frei und kompetent ist. Trotzdem besteht hier auch ein gewisses übergeordnetes Interesse des Kantons, sodass die SP dieses Postulat unterstützen will und die Überweisung beantragt.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Die Einführung eines Familien-ZVV-Abos entlastet nicht nur Familien mit Kindern, sondern stärkt auch den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich. Auch andere Verkehrsverbände in der Schweiz kennen Ermässigungen für Familien. So kennt zum Beispiel der Genfer Verkehrsverbund «Unireso» eine Vergünstigung ab dem zweiten Familienmitglied. Ein Familien-ZVV-Abo fördert das ökologische Verhalten, indem alle Familienmitglieder vermehrt den öffentlichen Verkehr benutzen. Kinder und Jugendliche sollen auch selbstständig oder mit anderen Personen die Möglichkeit haben, günstiger mit Zug, Tram und Bus zu fahren. Zurzeit können Kinder und Jugendliche nämlich nur sehr günstig mit Kinder- und Enkelkarten zusammen mit ihren Eltern und Grosseltern unterwegs sein. Im Weiteren wird auch das ökologische Verhalten gefördert, da die Familien ihren Mobilitätskreis auf das ZVV-Verkehrsgebiet konzentrieren. Davon profitiert nicht zuletzt auch das Zürcher Gewerbe, da die Zürcher Ausflugsziele gestärkt werden. Auch sollen die Billetteinnahmen in Zürich bleiben. Anstatt ein Familien-Generalabonnement zu lösen und das Geld den SBB in Bern abzuliefern, wäre es nämlich viel gescheiter, ein ZVV-Familien-Abonnement anzubieten, damit die Billetteinnahmen auch wirklich in Zürich bleiben. Besten Dank für die Unterstützung des Postulates.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Mobilität darf, ja muss etwas kosten. Der Mobilitätsdrang unserer Gesellschaft wächst von Jahr zu Jahr unaufhörlich und rüttelt beständig an unseren Umweltzielen. Fast ein Drittel des Endenergieverbrauchs entsteht, um von A nach B zu gelangen, Tendenz steigend. Wollen wir das Ziel eines nachhaltigen Lebensstils erreichen, müssen wir diesen Trend über kurz oder lang brechen. Der Wohnort muss wieder näher an den Arbeitsplatz rücken, das Freizeitverhalten muss überdacht werden. Um ein solches Umdenken zu fördern, muss die Mobilität wohl drastisch verteuert werden. Jeden Tag von Zürich nach Bern zu pendeln, darf sich nicht mehr lohnen. Zusätzlich muss aber unbedingt auch das Umsteigen vom MIV auf den energieeffizienten ÖV forciert werden.

Die Fraktion der Grünen und AL ist konsequent und unterstützt Anreizsysteme zur Verbesserung der Lebensqualität und damit auch dieses Postulat. Familien, die auf relativ kurzen Strecken im Kanton Zürich bevorzugt mit dem ÖV reisen, sollen entlastet werden. Ein ZVV-Familien-Abo ist ein geeignetes Mittel, um autofreie Haushalte und

selbstständige junge Menschen zu fördern und damit unseren Umweltzielen etwas näher zu kommen.

Was uns jedoch zu denken gibt, ist die Inkonsequenz der Grünliberalen. In der Debatte zum Objektkredit für das Ressourcenprogramm «Ammoniak» vergangene Woche argumentierten die Grünliberalen, dass man mit Anreizen so wenig Mitnahmeeffekte wie möglich schaffen solle und keine zusätzlichen Steuergelder ausgeben dürfe. Wir möchten daher von den Grünliberalen ganz konkret zum vorliegenden Postulat wissen: Wie wollen Sie sicherstellen, dass es bei den geforderten Tarifiermässigungen nicht zu Mitnahmeeffekten kommt bei Familien, die bereits heute den ÖV benutzen? Oder spielt dies bei diesem Thema keine Rolle? Und wie sieht es mit dem Effekt auf das kantonale Budget aus, das ja nicht nur aus dem Konto 4950 besteht? Wir haben vorhin den Rahmenkredit des ZVV bewilligt und möchten nun ganz konkret erfahren, welche Zunahme im Defizit des ZVV die Grünliberalen mit ihrem Postulat als zulässig erachten, damit sie ihr eigenes Geschäft dann nicht selber wieder abschiessen, oder wie sie die Mehrkosten für den ZVV einsparen möchten, da sie ja immer alles komplizieren wollen. Das sind Fragen, zu denen wir von Andreas Erdin gerne schon heute Antworten hätten.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Wenn ich für meine gesamte fünfköpfige Familie eine Jahreskarte im ZVV-Netz lösen möchte, kostet mich das 8568 Franken, bei den SBB würde das GA für die ganze Familie 7100 Franken kosten. Ich würde also 1468 Franken mehr bezahlen, wenn ich ein GA nur für den Kanton Zürich lösen würde. So etwas nennt man dann wohl «systembedingter Unsinn». Kinder zahlen heute im ZVV-Netz nicht den halben Tarif, sondern etwa 70 bis 80 Prozent des Erwachsenentarifs. Die Folge davon: Das «Mami-Taxi» muss häufiger fahren, um die Kinder ausserhalb der Schule zu Terminen zu bringen. Als ich beim ZVV anfragte, weshalb sie so familienunfreundliche Preise hätten, sagte mir der Mann am Telefon: «Ja Sie, das ist ein politischer Entscheid, da können wir gar nichts machen.» Gefragt ist also die Politik, in diesem Fall sind wir das – und nicht etwa «die in Bern». Natürlich kann man sagen «Das ist uns egal, sollen die Familien doch SBB-Billetts kaufen oder gar mit dem Auto fahren». Wir sind da entschieden anderer Meinung. Uns sind Familien und ihre Finanzen nicht egal. Wir sind der Meinung, dass wir Familien in unserem Kanton unterstützen wollen, gerade dann, wenn sie sich dafür entscheiden, den ÖV zu nutzen. Das heisst konkret, dass bei Jahreskarten für eine Fa-

milie vor allem die Kinderpreise deutlich gesenkt werden müssen. Gerne möchten wir dazu konkrete Vorschläge des Regierungsrates erhalten.

Gleich werden wir abstimmen, und dann werden wir sehen, welche Parteien ein Herz für Familien und für die Umwelt haben werden.

Andreas Erdin (GLP, Wetzikon) spricht zum zweiten Mal: Ja, liebe Grüne, auf die komplexen finanzpolitischen Fragen, die ihr angesprochen habt jetzt im Zusammenhang mit diesem kombinierten Postulat, gehe ich gerne ganz kurz ein. Die Grünliberalen versuchen einfach, Schwerpunkte zu setzen bei Sparmassnahmen und Ausgaben. Und bei Ausgaben, welche mehreren guten Zwecken aufs Mal dienen, wie eben dieses Postulat, sind wir gerne bereit, diese finanziellen Mittel aufzuwenden. Aber wie gesagt, auch wir finden, der öffentliche Verkehr ist heute zu billig. Er darf teurer werden, das aber nicht auf Kosten der Familien. Er kann teurer werden und gleichzeitig kann die Tarifstruktur so geändert werden, dass die Familien im Verhältnis zum Einzelbillettlöser besser dastehen. Und es ist eben heute falsch, wenn das auf dem Gebiet des ZVV nicht möglich ist und zu dieser paradoxen Tarifsituation führt, dass ein nationales Familien-Abo billiger ist als eine ZVV-Karte.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Nun wird das Wort aus dem Rat nicht mehr gewünscht. Der Volkswirtschaftsdirektor verzichtet aus Effizienzgründen in diesem Haus. Die Haltung des Regierungsrates ist ja bekannt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 113 : 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 312/2008 zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Rücktritt aus der Justizkommission von Claudio Schmid, Bülach

Ratssekretärin Brigitta Johner verliest das Rücktrittsschreiben:
 «Hiermit gebe ich meinen Rücktritt aus der JUKO bekannt. Wie Sie den Medien entnehmen konnten, befinde ich mich in einem Strafverfahren. Mein Schritt erfolgt im Interesse der JUKO und des Kantons Zürich. Die JUKO beaufsichtigt die Gerichte und die Staatsanwaltschaft des Kantons Zürich. Obwohl ich mir keiner strafrechtlichen Verfehlung bewusst bin, wäge ich die Interessen der JUKO und einer vollumfänglichen funktionierenden Obergaufsicht höher als meinen Verbleib in der JUKO. Solange ein Strafverfahren gegen mich läuft, ist ein Interessenkonflikt nicht von der Hand zu weisen, welchem ich mit meinem Rücktritt entgegenrete.

Für Ihre geschätzte Kenntnissnahme danke ich Ihnen an dieser Stelle bestens.

Mit freundlichen Grüßen, Claudio Schmid.»

Ratspräsident Jürg Trachsel: Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Auflösung der Abteilung «Gemeinderevisionen» im Gemeindeamt**
 Motion *Martin Farner (FDP, Oberstammheim)*
- **Seeuferwege ohne Enteignungen**
 Dringliches Postulat *Carmen Walker Späh (FDP, Zürich)*
- **Freiwilliger Französischunterricht im 8. und 9. Schuljahr an der Sek B/C**
 Postulat *Christoph Ziegler (GLP, Elgg)*
- **Stand der Umsetzung familien- und schulergänzender Betreuung an der Zürcher Volksschule**
 Interpellation *Susanna Rusca Speck (SP, Zürich)*
- **Stipendien statt Sozialhilfe**
 Anfrage *Susanna Rusca Speck (SP, Zürich)*
- **Sicherheitspatrouillen im ZVV**
 Anfrage *Marcel Burlet (SP, Regensdorf)*

- **Bootsstege an der Tössegg**
Anfrage *Christian Lucek (SVP, Dänikon)*
- **Hochrheinautobahn A98/Zusammenarbeit Schweiz–Deutschland**
Anfrage *Martin Farner (FDP, Oberstammheim)*
- **Öffentlichkeitsinteressen fördern anstatt Barrieren aufbauen bei der Publikation von Regierungsratsbeschlüssen**
Anfrage *Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)*

Rückzug

- **Islamische Propagandaveranstaltung in Bülach**
Anfrage *Hans Egli (EDU, Steinmaur)*, KR-Nr. 8/2012

Schluss der Sitzung: 12.10 Uhr

Zürich, den 16. Januar 2012

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am
23. Januar 2012.