


**124. Sitzung, Montag, 31. Oktober 2005, 14.30 Uhr**

 Vorsitz: *Hans Peter Frei (SVP, Embrach)*
**Verhandlungsgegenstände**
**22. Wahl einer Präsidentin oder eines Präsidenten der  
Baurekurskommission IV**

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 279/2005..... Seite 9193

**23. Beiblatt bei Gemeindewahlen (*Reduzierte Debatte*)**

Einzelinitiative Peter S. Weiller, Trüllikon, vom 18.

August 2005

KR-Nr. 240/2005..... Seite 9194

**24. Mitbestimmung beim Verkauf von Unternehmen  
(*Reduzierte Debatte*)**

 Einzelinitiative Maximilian Künzig, Zürich, vom 4. Juli  
2005

KR-Nr. 214/2005..... Seite 9198

**25. Förderung der Berufsbildung in privaten Schulen  
(*Reduzierte Debatte*)**

 Einzelinitiative Maximilian Künzig, Zürich, vom 7. Juli  
2005

KR-Nr. 250/2005..... Seite 9203

**26. Schutz der Quartierläden und dafür geeignete  
Standorte (*Reduzierte Debatte*)**

 Einzelinitiative Werner K. Rüedi, Zürich, vom 27. Juli  
2005

KR-Nr. 251/2005..... Seite 9208

**27. Abgabe auf stark verkehrserzeugende Nutzungen**

Parlamentarische Initiative Ralf Margreiter (Grüne, Zürich), Jürg Stünzi (Grüne, Küsnacht) und Monika Spring (SP, Zürich) vom 7. März 2005

KR-Nr. 64/2005..... Seite 9214

**28. Einreichung einer Standesinitiative für eine Filterpflicht bei Dieselfahrzeugen**

Parlamentarische Initiative Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden), Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon) und Jürg Stünzi (Grüne, Küsnacht) vom 18. April 2005

KR-Nr. 114/2005..... Seite 9225

**29. Standesinitiative zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Road-Pricing**

Parlamentarische Initiative Ralf Margreiter (Grüne, Zürich), Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon) und Natalie Vieli-Platzer (Grüne, Zürich) vom 25. April 2005

KR-Nr. 120/2005..... Seite 9235

**Verschiedenes**

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Erklärung von Thea Mauchle, Zürich, zur Einzelinitiative KR-Nr. 251/2005..... Seite 9213*

– Rücktrittserklärungen

- *Rücktritt von Alfred Keller, Zürich, aus dem Kassationsgericht..... Seite 9247*
- *Rücktritt von Ruedi Hatt, Richterswil, aus dem Kantonsrat..... Seite 9247*

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 9249

**Geschäftsordnung**

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

## 22. Wahl einer Präsidentin oder eines Präsidenten der Baurekurskommission IV

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 279/2005

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Diese Wahl findet gemäss Paragraf 13 des Kantonsratsgesetzes im Geheimwahlverfahren statt.

*Lucius Dürri (CVP, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK):* Die IFK schlägt Ihnen einstimmig vor:

*Kurt Gutknecht, CVP, Urdorf.*

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Wird der Vorschlag vermehrt? Dies ist nicht der Fall.

Die Tür ist zu schliessen, die Anwesenden sind zu zählen.

Die geheim vorgenommene Wahl ergibt folgendes Resultat:

Anwesende Ratsmitglieder.....	136
Eingegangene Wahlzettel.....	135
Davon leer .....	12
Davon ungültig .....	<u>0</u>
Massgebende Stimmenzahl .....	123
Absolutes Mehr .....	62
Gewählt ist Kurt Gutknecht mit .....	111 Stimmen
Vereinzelte .....	<u>12 Stimmen</u>
Gleich massgebende Stimmenzahl von.....	123 Stimmen

Ich gratuliere Kurt Gutknecht zu seiner ehrenvollen Wahl und wünsche ihm Erfolg und Befriedigung in seinem Amt.

Die Tür kann geöffnet werden.

Das Geschäft ist erledigt.

### **23. Beiblatt bei Gemeindewahlen** (*Reduzierte Debatte*)

Einzelinitiative Peter S. Weiller, Trüllikon, vom 18. August 2005

KR-Nr. 240/2005

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Im Gesetz über die politischen Rechte (GPR) sei der bestehende § 61 zu ergänzen mit dem folgenden Absatz 2:

«Für Gemeindewahlen kann die Gemeindeordnung ein Beiblatt vorschreiben, sofern es weder zu einer stillen Wahl noch zum Einsatz gedruckter Wahlvorschläge kommt.»

Begründung:

Mit dem auf Anfang 2005 in Kraft gesetzten GPR wurde neu die Möglichkeit eingeführt, bei Wahlen den Stimmberechtigten ein Beiblatt abzugeben. Allerdings liegt der Entscheid dazu allein bei der wahlleitenden Behörde.

Verschiedene Gemeinden sind daran, ihre Gemeindeordnung dem GPR und der neuen Kantonsverfassung anzupassen. Mir sind mehrere Gemeinden bekannt, welche gerne die Abgabe eines Beiblattes in der Gemeindeordnung verbindlich festhalten wollten. Da dies mit dem heutigen § 61 des GPR nicht möglich ist, werden diese Gemeinden in ihrer Autonomie unnötig eingeschränkt.

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Wir haben beschlossen, dass die Initiative während zehn Minuten im Rat persönlich begründet werden darf. Ich begrüsse daher zu diesem Geschäft Peter Weiller, Trüllikon. Er wird an der Verhandlung mit beratender Stimme teilnehmen.

Eintreten auf die Einzelinitiative ist obligatorisch. Die Geschäftsleitung hat die Frage der Rechtsgültigkeit dieser Einzelinitiative vorgeprüft und keine Anhaltspunkte für eine Ungültigkeitserklärung festgestellt. Gemäss Paragraph 139 des Gesetzes über die politischen Rechte habe ich festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern vorläufig unterstützt wird.

*Peter S. Weiller, Trüllikon:* Zunächst möchte ich mich bei Ihnen bedanken, dass ich meine Initiative hier im Rathaus selbst begründen darf.

Faire, demokratische Wahlen sind mir persönlich seit langem ein grosses Anliegen. Für mich gehört dazu auch eine unabhängige, wertungsfreie Publikation der Kandidierenden. Ich bin der Meinung, dass es für alle Kandidierenden eine günstige Möglichkeit geben sollte, den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern ihren Namen bekannt zu geben. Mit der Einführung eines Beiblattes im Gesetz über die politischen Rechte (GPR) wurde grundsätzlich diese Möglichkeit neu geschaffen. Allerdings wurde der Entscheid darüber, ob ein solches Blatt abgegeben werden soll, ausschliesslich der wahlleitenden Behörde übertragen. Das schränkt meines Erachtens die neu ja auch in unserer Kantonsverfassung in Artikel 1 Absatz 4 prominent erwähnte Gemeindeautonomie unnötig ein. Die Gemeindeautonomie hatte einen sehr hohen Stellenwert im Verfassungsrat. In seinen Sitzungen wurde sie insgesamt 367 Mal angesprochen. Das bedeutet, dass dieser Begriff im Durchschnitt etwa alle 30 Minuten in den Verhandlungen erwähnt wurde. Ich gehe eigentlich davon aus, dass auch der Kantonsrat die Gemeindeautonomie nicht unnötig einschränken will.

Das auf Anfang 2005 in Kraft getretene Gesetz über die politischen Rechte und die im Februar dieses Jahres angenommene neue Kantonsverfassung lösten viele Teil- und Gesamtrevisionen von Gemeindeordnungen im Kanton Zürich aus. Dabei zeigte sich, dass die neuen Regelungen über die Wahlen im Gesetz über die politischen Rechte insbesondere für kleinere Gemeinden nicht optimal ausgestaltet sind. In vielen dieser Gemeinden stossen die neuen Vorschriften über die gedruckten Wahlzettel nicht auf grosse Gegenliebe, unter anderem darum, weil sie relativ aufwändig sind und zu einer grossen Papierflut führen können, wenn die Zahl der Kandidierenden jene der zu Wählenden übersteigt. Mit einem Beiblatt gemäss GPR Artikel 61 wäre eigentlich eine einfache und sinnvolle Alternative möglich, um die Namen der öffentlich zur Wahl vorgeschlagenen Personen den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zur Kenntnis zu bringen. Verschiedene Gemeinden, darunter auch meine Wohngemeinde Trüllikon, formulierten deshalb im Entwurf zum entsprechenden neuen Artikel ihrer Gemeindeordnung von sich aus die Verpflichtung, bei Wahlen immer ein Beiblatt beizufügen. Das Erstaunen war jeweils gross, wenn von der Vorprüfung beim Gemeindeamt in Zürich der Bescheid kam, dass dieses Anliegen nicht genehmigungsfähig sei, da die Kompetenz über das Beilegen eines Beiblattes im Gesetz eindeutig der wahlleitenden Behörde zuerkannt werde und damit in der Gemeindeordnung nicht fixiert werden dürfe.

Ich verstehe dieses Erstaunen der betroffenen Gemeindebehörden und finde, dass diese Einschränkung wirklich nicht nötig ist. Warum darf eine Gemeinde das in der Verordnung über die politischen Rechte in Paragraph 32 dargelegte einfache Verfahren, wie bei Gemeindewahlen ohne Vorverfahren ein Beiblatt beigelegt werden kann, nicht in ihrer Gemeindeordnung als obligatorisch festhalten? Dass dieses Verfahren allein in der Kompetenz der wahlleitenden Behörde liegen soll und durch Stimmbürgerinnen und Stimmbürger nicht beschlossen werden kann, widerspricht meinem Demokratieverständnis. Überlassen wir es doch den einzelnen Gemeinden, wie sie ihre Wahlen organisieren wollen!

Im Vernehmlassungsentwurf zum Gesetz über die politischen Rechte waren in den Paragraphen 52 und 52a Möglichkeiten für die Abgabe eines Beiblattes erwähnt. Aus den Antworten zu dieser Vernehmlassung konnte ich hauptsächlich den Widerstand gegen die vom Kanton verordnete obligatorische Abgabe dieses Beiblattes herauslesen. Die Möglichkeit des Beiblattes selbst wurde kaum bekämpft. Wieso dann im fertigen Gesetz das Beiblatt allein in die Kompetenz der wahlleitenden Behörde und nicht der Gemeinde gelegt wurde, ist mir nicht ganz verständlich.

Ich bitte Sie deshalb, meine Initiative zu unterstützen, und danke Ihnen dafür.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Peter Weiller spricht hier ein Problem an, das vor allem kleinere Gemeinden betrifft. Nehmen Sie als Beispiel die Gemeinde Schleinikon: Politische Gemeinde und Primarschulgemeinde haben Sitz in Schleinikon, die Oberstufe in Niederweningen, die reformierte Kirchgemeinde in Schöfflisdorf, ausser dem Ortsteil Dachslern – der gehört zur Kirche Niederweningen – und die katholische Kirche hat, glaube ich, den Sitz im Dielsdorf. Sechs Gemeindeordnungen und vier wahlleitende Behörden und jede hat einen Strauss von Möglichkeiten! Das kann zu Verwirrung führen und damit zu schlechter Wahlbeteiligung. Der Ansatz von Peter Weiller dünkt uns richtig, wir unterstützen daher diese Einzelinitiative.

Ich habe das Thema aber noch mit unserem Gemeindeschreiber in meiner Gemeinde diskutiert. Sein Vorschlag erscheint mir wesentlich eleganter. Alle Gemeinden, die das Wahlverfahren ohne Vorverfahren wählen, sollen obligatorisch ein Beiblatt abgeben müssen. Ich denke,

das sind wir den Kandidatinnen und Kandidaten schuldig. Wir haben diesen Vorschlag heute Morgen als Motion eingereicht, unterstützen aber die Einzelinitiative Peter Weiller.

*Ueli Annen (SP, Illnau-Effretikon):* Peter Weiller hat eigentlich alles gesagt. Es ist tatsächlich so, dass die Verwendung von Wahllisten in der Gemeindeordnung verankert werden kann, die Verwendung des Beiblattes aber der wahlleitenden Behörde anheimgestellt ist. Das ist deshalb stossend, weil viele von uns der Meinung sind, dass vor allem in den Landgemeinden das Beiblatt die bessere Lösung ist. Ich denke, es ist richtig, dass diese Einzelinitiative unterstützt wird. Sie gibt uns Gelegenheit, im Anschluss auch an die Gemeindewahlen dieses Frühjahrs die Detailregelungen in diesem Bereich noch einmal zu überdenken. Wir unterstützen die Initiative und bitten Sie, das Gleiche zu tun.

*Bruno Walliser (SVP, Volketswil):* Ich kann es vorwegnehmen: Die SVP wird die vorliegende Initiative nicht unterstützen. Das Gesetz über die politischen Rechte wurde auf den 1. Januar 2005 eingeführt, also vor knapp zehn Monaten. Es konnten bis jetzt noch zu wenig oder gar keine Erfahrungen gesammelt werden, als dass sich bereits jetzt schon wieder eine Änderung aufdrängen würde. Ich zitiere hier gerne meinen Vorgänger als Präsidenten der Kommission für Staat und Gemeinden, Alt-Kantonsrat Thomas Isler, der am 7. März 2003 in der Debatte zum Paragrafen 61, Beiblatt, ausführte: «Es dient der klaren Bezeichnung der Kandidierenden. Die Behörden müssen eine rechtsgleiche und vernünftige Praxis dazu entwickeln.» Es war auch die einzige Wortmeldung zu diesem Paragrafen in der ganzen Diskussion. Der Paragraf 61 legt fest, dass die wahlleitenden Behörden den Wahl- und Abstimmungsunterlagen ein Beiblatt beilegen können. Vom Gesetzgeber her braucht es zurzeit nicht noch zusätzliche Regelungen. Die Gemeindeautonomie ist gewährleistet. Die wahlleitenden Behörden, die durch demokratische Volkswahlen legitimiert sind, brauchen eine Flexibilität. Unterstützen Sie diese Einzelinitiative nicht! Danke.

*Abstimmung*

**Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 75 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht.**  
Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Ich beantrage Ihnen, die Einzelinitiative an den Regierungsrat zu Bericht und Antrag zu überweisen. Es wird kein anderer Antrag gestellt.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **24. Mitbestimmung beim Verkauf von Unternehmungen (*Reduzierte Debatte*)**

Einzelinitiative Maximilian Künzig, Zürich, vom 4. Juli 2005  
KR-Nr. 214/2005

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Der Kantonsrat wird durch diese Einzelinitiative beauftragt, eine Ständesinitiative mit folgenden Anregungen einzureichen:

Unsere Schweizerischen Gesetze und die Verfassung sind so zu ändern oder anzupassen, dass beim Verkauf von Firmen ab einer bestimmten Anzahl von Mitarbeiterinnen/-arbeitern diese Mitarbeiterinnen/-arbeiter in der Form von Mitbestimmung mitentscheiden dürfen, an wen und ob diese Firma, in der sie ja auf einer anderen Ebene entscheidend mitwirken, verkauft werden darf. Das Gleiche sollte auch bei einschneidendem, massivem Personalabbau und bei Produktionsverlagerungen ins Ausland angewendet werden. Diese neuen Regelungen gelten dann für alle Betriebe, auch für Dienstleistungsbetriebe. Die Mitarbeiterinnen/-arbeiter sind für ihre Mitbestimmung entsprechend zu schützen, so dass sie frei, ohne vorhergehende und nachträgliche Benachteiligungen, mitentscheiden können.

Bei einer grösseren Produktionsverlagerung ins Ausland, welche eine bestimmte Produktion in der Schweiz grundlegend verändern oder gefährden könnte, oder ein bestimmter Bereich national dadurch völlig wegfallen würde, erhält der Bund im Sinne der Bewahrung von grundlegendem Wissen und von ausschlaggebenden Fähigkeiten ebenfalls



das Recht, Vorbehalte anzubringen.

Begründung:

Die Arbeitswelt braucht mehr Liberalisierung und damit die Arbeitnehmerinnen/-nehmer mehr Rechte bezüglich ihrer Firma – Mitbestimmung. Wir müssen weg vom rein finanzdogmatischen System, in welchem nur noch bestimmt, wer mit seinem Geld massgebend beteiligt ist und damit finanzielle Besitzer praktisch alleine, ohne eigentliches Wissen über die betreffende Firma, aus Profitabsichten, entscheiden können. Die Leibeigenschaft wurde ca. ab dem 15. Jahrhundert abgeschafft, ebenso wird heute auch keine Sklaverei mehr geduldet, theoretisch gibt es keine Untertanen mehr. Aus menschenrechtlichen Überlegungen ist es falsch, wenn Leute über andere Leute entscheiden dürfen, nur weil sie mit ihrem Geld als so genannte Besitzer massgebend sind, jedoch die eigentliche Firma, bestehend aus allen Mitarbeiterinnen/-arbeiter, nichts zu sagen hat. Mit dem Verkauf von Firmen werden auch die Leute mit ihrem Wissen, ihren Fähigkeiten und ihrem Leben mitverkauft, der neue finanzielle Besitzer entscheidet dann, was mit dieser Firma inklusiv den Mitarbeiterinnen/-arbeitern geschieht. Die eigentlichen wirksamen Leute einer Firma, die zum Teil ihr ganzes Leben für ihre Firma opfern und sich mit ihrer Firma identifizieren, sind absolut machtlos, über sie wird ohne Einschränkungen verfügt, nur das finanziell geregelte Besitztum ist entscheidend. Mitarbeiterinnen/-arbeiter sollten bei Personalabbau mitentscheiden können, z.B. in welchen Bereichen abgebaut werden muss oder ob mit einer Lohnreduktion die Probleme gelöst werden könnten. Die zunehmende finanzdogmatische Entscheidung führt zur Wiedereinführung der Leibeigenschaft und von Untertanen, das ist längerfristig nicht akzeptabel und wird zu weltweiten Unruhen führen. Das Gedankengut «Soziales Kapital» von Gottlieb Duttweiler sollte wieder reaktiviert werden. Die Schweiz könnte in diesem Bereich eine führende Rolle übernehmen.

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Eintreten auf die Einzelinitiative ist obligatorisch. Die Geschäftsleitung hat die Frage der Rechtsgültigkeit dieser Einzelinitiative vorgeprüft und keine Anhaltspunkte für eine Ungültigkeitserklärung festgestellt. Gemäss Paragraf 139 des Gesetzes über die politischen Rechte habe ich festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern vorläufig unterstützt wird.

*Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil):* Das Arbeitsrecht und die Mitwirkungsrechte müssen tatsächlich neu überdacht werden, denn das gültige Mitwirkungsrecht ist nur ein schwaches eidgenössisches Rahmengesetz mit minimalsten Bestimmungen. Die Beteiligung der Belegschaft an wichtigen strategischen Entscheiden des Unternehmens muss möglich werden, und zwar zum Wohle der Wirtschaft. Denn es sind die Mitarbeitenden, die das elementarste Interesse an einem guten Geschäftsgang und an einer langfristigen Sicherung einer Unternehmung haben, ganz im Gegensatz zu den mobilen Managern. Die Demokratisierung aller demokratisierbaren Bereiche, also auch der Wirtschaft – das war der Ruf der Achtundsechziger! Heute aber, fast vierzig Jahre später, soll auf Teufel komm raus alles privatisiert werden, was nur irgendwie privatisierbar zu sein scheint. Damit soll die demokratisch-politische Macht zu Gunsten der undemokratischen, autoritären Macht des Privateigentums geschwächt werden.

In diesem Kontext ist die Einzelinitiative Maximilian Künzig eine anti-zyklische Erscheinung. Sie steht quer zum vorherrschenden neoliberalen Trend, der auf Privateigentum und Markt fokussiert ist, und sie steht quer zum bürgerlichen Programm, den Staat zurückzubauen und den Service Public auszulagern. Aus diesen Gründen gefällt uns die Einzelinitiative Maximilian Künzig. Aber die Wirtschaftswelt hat sich seit 1976, als die letzte Mitbestimmungsinitiative von Volk und Ständen verworfen wurde – und da knüpft die Einzelinitiative Maximilian Künzig ja an – stark verändert. Mit der Wirtschaftswelt hat sich auch die Arbeit verändert. Die lineare berufliche Entwicklung und die durch sie vermittelte Sicherheit und Identität sind brüchig geworden. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer müssen sich in ihrer beruflichen Tätigkeit zunehmend von immer anonymen und nicht fassbaren Mächten bestimmen lassen. Das wirtschaftliche Geschehen folgt den kurzfristigen Interessen des globalisierten Kapitals. Dieses aber anerkennt weder Staatsgrenzen noch gewachsene Produktionsstrukturen und schon gar nicht die berufliche Verwirklichung der Arbeitskräfte als eigenständige Werte.

Aber das Shareholder-Denken und der absolut stossende Vorrang des Kapitals vor der Arbeit haben den Zenit allmählich überschritten. Das Vertrauen in die Wirtschaft und ihre Manager ist auf einem Tiefpunkt angelangt, die vorliegende Einzelinitiative ist ein Zeichen dafür. Aber

die Zeit ist trotzdem nicht reif für einen derart grundsätzlichen Angriff auf das Privateigentum. Maximilian Künzig geht zu weit, als dass er wirklich etwas zu bewegen vermöchte. Gleichzeitig ist der Vorschlag überholt. Die in ihrem Ausmass noch nie da gewesene globale Dimension der Wirtschaft verlangt nach internationalen Lösungen. Protektionistische Ansätze, wie Maximilian Künzig sie vorschlägt, sind nicht mehr zeitgemäss. Es gibt verschiedene Ebenen, auf denen der Wirtschaftsdemokratie zum Durchbruch verholfen werden kann.

Ich sehe konkret Handlungsbedarf in zwei Punkten. Erstes Stichwort: Pensionskassen. Anders als 1976 ist, dass die grosse Mehrheit der Lohnabhängigen direkt oder indirekt Aktionärinnen und Aktionäre sind. Bei den Pensionskassen, Stiftungen und Sammelstiftungen gehört das Kapital den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern. Auf diesem Weg wäre Wirtschaftsdemokratie theoretisch möglich. Aber die Angestellten haben in den Aufsichtsgremien zu wenig Einfluss. Das muss und kann geändert werden.

Zweites Stichwort: Aktienrecht. Die kapitalistische Grundregel, wonach die Eigentümerin die Politik der Unternehmung bestimmt, gilt bei Publikumsgesellschaften schon lange nicht mehr. Auch hier regieren gut verdienende angestellte Manager, die, nachdem sie ihre Boni kassiert haben, rasch weiter ziehen. Wir meinen, dass sie und die Verwaltungsräte alle ihre Bezüge offen legen und von der Generalversammlung genehmigen lassen müssen. Es braucht verbindlichere Regeln für Corporate Governance, welche die Kontrolle und die Mitspracherechte der Minderheitsaktionäre verstärken.

Last but not least gehört das Thema Mitbestimmung von Belegschaften von Unternehmungen in einer globalisierten Wirtschaft nicht nur auf die Traktandenliste des Bundes, sondern muss auch Thema von supranationalen Gremien sein.

Die Einzelinitiative Maximilian Künzig greift ein wichtiges Thema auf, aber mehr als Denkanstoss ist sie nicht. Darum wird die SP die Einzelinitiative trotz einer gewissen Sympathie nicht vorläufig unterstützen. Ich danke Ihnen.

*Lucius Dürri (CVP, Zürich):* Ich bin froh, dass meine Vorrednerin die Kurve noch gekriegt hat, beziehungsweise die Einleitung dann doch massiv korrigiert hat. Ich wäre nämlich erschrocken gewesen, wenn wir

so weit kämen, dass plötzlich das Eigentum faktisch enteignet wird; auf das würde es künftig hinauslaufen.

Aber auch die anderen Töne, liebe Julia Gerber, haben mich etwas erschreckt. Ich denke, die Schweiz ist nun nicht ein Land, das derart neoliberalistisch ist, dass Arbeitnehmerrechte überhaupt nicht zählen. Mit unserer Mitwirkungsbestimmung, die wir heute haben, haben wir etwas Realistisches, das ernst genommen wird und das in der Regel auch wirklich durchschlägt. Weiter gehende Bestimmungen würde ich aus meiner Sicht nicht empfehlen. Denken wir daran, es braucht eine Rechtssicherheit. Wer ist bereit, noch in die Schweiz zu investieren, wenn man nicht mehr sicher ist, was künftig kommt?

Ich glaube, die überwiegende Mehrzahl der Betriebe ist sich ihrer Verantwortung – ihrer sozialen und gesellschaftlichen Verantwortung – sehr wohl bewusst. Und gerade auch im Zusammenhang mit den vielen Bestimmungen, Corporate Governance et cetera, et cetera werden diese Ideen umgesetzt und sind nicht toter Buchstabe. Es ist gefährlich, hier nun das Rad umdrehen zu wollen und in eine völlig andere Richtung zu gehen. Es ist richtig: Man soll auch mit Liberalismus nicht übertreiben. Ich denke aber, die Form in der Schweiz ist akzeptabel, die Wirtschaft nimmt ihre Aufgabe ernst. Kommt hinzu, dass die überwiegende Mehrheit unserer Unternehmungen KMU sind. Ich weiss aus langjähriger eigener Erfahrung, dass die Patrons in den KMU sehr sozial und sehr arbeitnehmerbezogen denken. Ihnen neoliberalistische Haltung vorzuwerfen, wäre erst recht verfehlt.

Ich denke, wir tun gut daran, hier zu stoppen und keine solchen Vorstösse – auch nicht im Ansatz – zu unterstützen. Wir kämen in eine ganz falsche Richtung. Ich danke Ihnen.

#### *Abstimmung*

**Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmt kein Ratsmitglied. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht.** Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

## **25. Förderung der Berufsbildung in privaten Schulen** (*Reduzierte Debatte*)

Einzelinitiative Maximilian Künzig, Zürich, vom 7. Juli 2005

KR-Nr. 250/2005

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Der Kantonsrat wird durch diese Einzelinitiative beauftragt, im Kanton Zürich rechtlich dafür zu sorgen, dass Lehrlinge, welche ihre Berufslehre in einer privaten Schule machen, die gleiche finanzielle Berufsschulunterstützung erhalten wie wenn sie in einer öffentlichen Berufsschule ihren Schulausbildungsteil machen würden.

Begründung:

Der Lehrstellenschwund, besonders im Kanton Zürich, wo die grossen industriellen Betriebe meistens aus finanziellen Überlegungen abgebaut wurden und werden, wird immer stärker. Bald haben wir amerikanische Zustände, unsere traditionelle, früher international hoch geschätzte Berufsausbildung muss nach Schulabschluss mit einer Job-Suche ersetzt werden. Für Jugendliche und auch für die Zukunft der Schweiz, besonders aber im ehemaligen industriellen und gewerblichen Produktionszentrum Kanton Zürich, ist es wichtig, nicht nur Akademiker, sondern auch ein Ausbildungsangebot von zu unterst bis zu oberst zu haben. In der Zwischenzeit gibt es private Schulen und Institute, welche teuer Berufsausbildungen anbieten, wie z.B. das Institut Minerva. Für Normalbürger ist das fast nicht bezahlbar, weil der Kanton Zürich sich weigert, finanzielle Unterstützungen zu leisten.

Ziel wäre es, private und öffentliche Berufsausbildungen möglichst gleich zu behandeln. Früher gab es in gewissen Bereichen die Möglichkeit, ausserhalb einer eigentlichen Firma eine handwerkliche Ausbildung zu machen, wie z.B. Schreiner, Schlosser, etc. oder an Stelle einer KV-Lehre eine Handelsschule zu besuchen. Wenn wir die Zukunft unserer Jugendlichen und unsere handwerklichen Fähigkeiten sichern wollen, was für die wirtschaftliche Existenz unseres Landes und Kantons sehr wichtig ist, muss in diesem Bereich etwas unternommen werden. Unterstützte Berufsausbildung ist billiger, als später für gescheiterte Leute Sozialhilfe zu leisten.

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Eintreten auf die Einzelinitiative ist obligatorisch. Die Geschäftsleitung hat die Frage der Rechtsgültigkeit dieser Einzelinitiative vorgeprüft und keine Anhaltspunkte für eine Ungültigkeitserklärung festgestellt. Gemäss Paragraf 139 des Gesetzes über die politischen Rechte habe ich festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern vorläufig unterstützt wird.

*Peter Mächler (SVP, Zürich):* Die Einzelinitiative hat zum Ziel, die staatliche und die private Berufsbildung gleichzustellen. So soll die Berufsbildung in privaten Schulen künftig durch den Staat bezahlt werden. Obwohl die Initiative auf den ersten Blick gut und liberal erscheint, würde sie in der heutigen Zeit zu einer exklusiven Ausweitung der Angebote der Privatschulen führen. Wir befürchten, dass vor allem Jugendliche, die aus verschiedenen Gründen bei der Lehrstellensuche erfolglos waren, von solchen Angeboten Gebrauch machen würden. Wir möchten doch in aller Deutlichkeit wieder einmal darauf hinweisen, dass diese Erfolglosigkeit oft mit den mangelnden Qualifikationen und dem Verhalten der Bewerber und Bewerberinnen zusammenhängt, und nicht mit dem Mangel an Lehrstellen. Arbeitshaltung, Auftreten, Körperpflege und Ausdrucksfähigkeit lassen leider bei vielen Jugendlichen zu wünschen übrig und lassen potenzielle Lehrmeister vor einem Ausbildungsverhältnis zurückschrecken.

Wir sind der Auffassung, dass die Einzelinitiative nicht dazu geeignet ist, das Problem der mangelnden Lehrstellen zu beheben. Im Nachgang müssten Industrie und Gewerbe nämlich auch die entsprechenden Arbeitsplätze zur Verfügung stellen. Dass der Kanton Zürich und die Schweiz in den letzten Jahrzehnten zu viele industrielle Arbeitsplätze verloren haben, ist eine Tatsache. Folge davon ist, dass viele Jugendliche mit weniger guten Schulleistungen eingeschränkte Chancen auf dem Arbeitsmarkt haben. Die Einzelinitiative wird keinen dieser Arbeitsplätze zurückbringen. Wir wollen auch nicht, dass die privaten Anbieter mit schulischen Angeboten die Berufsschulen konkurrenzieren. Der dadurch notwendige staatliche Kontroll- und Aufsichtsapparat müsste zusätzlich mit den ohnehin knappen Steuergeldern finanziert werden. Wir wollen zudem nicht, dass auf diesem Weg die Einführung von Bildungsgutscheinen initiiert wird. Ähnliche Forderungen – davon sind wir überzeugt – kämen bald auch im Bereich der Volksschule.

Die SVP wird die Einzelinitiative nicht vorläufig unterstützen.

*Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti):* Der Initiant bemerkt richtig, dass es private Schulen gibt, die teure Berufsausbildungen anbieten. Leider ist es sogar so, dass diese Ausbildungsstätten wie Pilze aus dem Boden schießen. Diese Tatsache heisst aber noch lange nicht, dass der Staat diese Angebote finanzieren soll. Es ist ein lukratives Geschäft – so einfach ist das –, weil hier im Kanton Zürich und im ganzen Land zu wenig Lehrstellen zur Verfügung stehen. Diejenigen Jugendlichen, die auf dem freien Markt keine Lehrstelle finden und deren Eltern vermögend sind, besuchen dann eine der erwähnten Schulen, um ihre Ausbildung zu absolvieren. Die SP fordert immer wieder, dass jede und jeder Jugendliche nach der Schule einen Ausbildungsplatz hat. Der Staat kann unterstützend wirken und er kann selber genügend Lehrstellen anbieten. Für die SP gilt hier dasselbe wie bei der Forderung der finanziellen Unterstützung von Privatschulen im Volksschulbereich: Wir wollen ein gutes staatliches Angebot und hier auch genügend Platz für alle Schulabgängerinnen und Schulabgänger. Wir sind der Meinung, dass das duale Bildungssystem ein gutes System ist, ein System, das aber den Einsatz von Staat und Wirtschaft gleichsam braucht. Schert einer aus oder erbringt nicht mehr die erforderlichen Ressourcen, fällt das gute System auseinander. Das darf aber unseres Erachtens nicht sein. Die Wirtschaft und das Gewerbe müssen ihre Verantwortung wahrnehmen und genügend Lehrplätze bereitstellen, genau so, wie der Staat dann die Berufsschulen finanzieren muss. Stimmt dieses Angebot, so braucht es auch die teuren privaten Anbieter nicht.

Es wäre ein falsches Signal dieses Rates, diese Einzelinitiative zu unterstützen. Wir lehnen diese Einzelinitiative klar ab und bitte Sie, dasselbe zu tun.

*Anita Simioni-Dahm (FDP, Andelfingen):* Die vorliegende Einzelinitiative erntete in unseren Reihen etwelche Sympathien. Sie fordert den Kantonsrat auf, dafür zu sorgen, dass Lehrlinge, die eine Berufslehre in einer privaten Schule absolvieren, die gleiche finanzielle Berufsschulunterstützung erhalten, wie wenn sie in einer öffentlichen Berufsschule ihren Ausbildungsteil machen würden. Dies erinnert an das System des Bildungsgutscheins. Dies wäre aber ein so grosser Paradigmawechsel, dass wir dies unmöglich als bildungspolitischen Schnellschuss ohne

Rahmenbedingungen und Diskussion beantragen könnten. Trotzdem ist der politische Anstoss des Autors eine bildungspolitische Debatte wert. Maximilian Künzig bezieht sich auf seine eigenen Erfahrungen. Weil das staatliche Angebot in einer Notsituation nicht in der Lage war, seinen Sohn aufzunehmen, musste er ihn an den Juventus-Schulen lassen, was seine finanziellen Möglichkeiten sehr strapazierte. Die guten Erfahrungen mit dem degressiven Schulanteil, die Vermittlung eines Lehrplatzes durch die Schule, die Begleitung des Lehrlings auch im praktischen Teil und der erfolgreiche Lehrabschluss veranlassten den engagierten Bürger, die vorliegende Einzelinitiative einzureichen. Verlockend schien uns das Modell dieser Schulungsform, weil es antizyklisch und situativ ein wenig zur Linderung der heutigen Lehrstellenkrise beitragen könnte. Im vorliegenden und noch unausgereiften Rohzustand jedoch möchte die FDP Ihnen empfehlen, die Einzelinitiative abzulehnen.

*Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf):* Die Einzelinitiative fordert eine finanzielle Unterstützung für private Schulen, welche Berufsbildung anbieten. Das tönt schon fast verlockend. Die EVP unterstützt jeden Vorstoss, der wirklich hilft, Jugendlichen eine gesicherte Zukunft zu sichern. Die Unterstützung privater Schulen, welche Berufsbildung anbieten, scheint uns aber nicht der richtige Weg zu sein, um die Lehrstellenkrise zu beheben. Die Begründung der Einzelinitiative wirkt auf mich etwas konfus. Geht es dem Verfasser der Einzelinitiative wirklich um die Förderung der handwerklich technischen Berufe oder doch eher um einen Zustupf für Privatschulen? Der Lehrstellenmangel ist, statistisch sehr gut belegt, bei den handwerklichen Berufen am kleinsten, besonders bei Berufen, wo man noch so richtig zupacken muss. Die Initiative zeigt unserer Meinung nach einen ungeeigneten Weg auf, um den Lehrstellenmangel zu beheben. Die finanziellen Mittel könnten in die falschen Kanäle fliessen. Wir werden deshalb die Einzelinitiative nicht unterstützen.

*Ralf Margreiter (Grüne, Zürich):* Gute Teile der Begründung dieser Einzelinitiative klingen ja ganz okay, das Ziel aber, die Stossrichtung, ist grundsätzlich falsch. Richtig ist – zum hundertsten Mal hier festzustellen: Es gibt einen Lehrstellenmangel. Richtig ist auch, sich zu überlegen, wie dieser zu beheben ist. Es ist insbesondere richtig, dass es



allein schon eine Angelegenheit des Taschenrechners ist, herauszufinden, wie viele Lehrstellen eins zu eins in diesem Kanton fehlen. Und es ist, mit Verlaub gesagt, Peter Mächler, ein bisschen eine Frechheit gegenüber den jugendlichen Lehrstellensuchenden, wenn ihnen mangelnde Arbeitshaltung, ungenügende Körperpflege oder sonst welche persönlichen Eigenschaften um die Ohren geschlagen werden; dies als Begründung dafür, dass sie keine Lehrstelle finden. Das hat mich jetzt doch ein bisschen geärgert.

Zur Einzelinitiative. Es kann sicher nicht Aufgabe des Staates sein, privat geführte, teure Sondergefässe für jene Lehrstellensuchenden zu schaffen, die auf dem Lehrstellenmarkt so nicht reüssieren. Es würde sich hierbei um einen Sündenfall auf dem Feld der dualen Berufsbildung handeln. Es ist richtig, Massnahmen zu ergreifen. Es ist auch richtig, dass der Kanton dies tut. Vorschläge in Form von Vorstössen sind eingereicht, wir werden in Kürze darüber debattieren. Solche Angebote, wie sie hier gemeint sind, sind ein durchaus lukratives Geschäftsfeld. Und es kann doch nicht sein, dass wir hier in diesem Saal folgendem Mechanismus Vorschub leisten: Zuerst werden Lehrstellen abgebaut, Betriebe betreiben Ausbildungsflucht, es beginnt ein Lehrstellenmangel. Dieser zieht sich über Jahre weiter, es entstehen Kosten für die Allgemeinheit. Wenn wir überlegen, wie viel Bund, Kanton und Gemeinden an zusätzlichen Massnahmen bereits jetzt investieren auf Grund dieses Lehrstellenmangels. Es werden hier also Steuergelder investiert auf Grund einer nicht genügenden Wahrnehmung der Pflicht, der Verantwortung der Unternehmer beziehungsweise der Arbeitgeberschaft insgesamt für die Berufsbildung. Und dann kommt am Schluss auch noch eine Einzelinitiative, die durch die Hintertür die Privaten noch daran partizipieren und davon profitieren lässt, dass es keine Ausbildungsplätze gibt in dem System, das sich für die Bildung des beruflichen Nachwuchses bewährt hat, nämlich der dualen Berufsbildung. Diese Einzelinitiative ist gut gemeint, aber falsch gedacht. Sie wäre der Sündenfall auf dem Feld der Berufsbildung. Wir werden sie mit Sicherheit nicht vorläufig unterstützen.

*Lucius Dürri (CVP, Zürich):* Die CVP stimmt in den Chor der Ablehnenden ein. Wir sehen keine Gründe für eine Unterstützung und unterlassen es deshalb.

Eine kleine Nebenbemerkung als amtsaltes Ratsmitglied: Früher hat man weniger debattiert, wenn Einzelinitiativen nicht kontradiktorisch waren. Im Sinne der Ratsökonomie bitte ich alle, vielleicht dann die Voten kürzer zu fassen, wenn man ablehnt.

#### *Abstimmung*

**Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmt kein Ratsmitglied. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht.** Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

### **26. Schutz der Quartierläden und dafür geeignete Standorte** (*Reduzierte Debatte*)

Einzelinitiative Werner K. Rüedi, Zürich, vom 27. Juli 2005

KR-Nr. 251/2005

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Der Kanton Zürich stellt durch eine Ergänzung des Planungs- und Baugesetzes (PBG) und weiteren Massnahmen einen Schutz der Quartierläden und die Versorgung der Quartiere mit Lebensmitteln und Gütern des täglichen Bedarfs sicher und ermöglicht auch den Schutz der für künftige Quartierläden geeigneten Standorte.

Begründung:

Ständig werden für Objekte Bewilligungen für Nutzungsänderungen erteilt, in denen sich Quartierläden befinden. Diese Objekte wurden z.B. in Kleidergeschäfte, Restaurants, Bordelle und in jüngster Zeit sogar in ein Lager und eine Werkstatt für Motorräder verwandelt (Staufacherstr. 209/Erismannstr. 30, Zürich). Man braucht sich nur in den Besitz eines Objektes zu bringen, in dem sich ein Quartierladen befindet, und schon kann man eine Lebensmittelfiliale mit dem grössten Umsatz einer Lebensmittelkette in Zürich aus dem Quartier werfen. Betagten, Kranken und Invaliden wird das Einkaufen fast unmöglich gemacht. Anderen Leuten und Alleinerziehenden, die für das Einkaufen keine Zeitverschwendung betreiben können, wird der Laden um die

Ecke weggenommen. Es werden den Konsumenten in der Stadt Zürich Einkaufswege von 1,5 Kilometern und mehr zugemutet. Für die siebenmal kleinere aus diesen Einkäufen resultierende Abfallmenge sind es in der Zürcher Altstadt 100 Meter. Leiden tun nicht nur die Quartierbewohner im Umkreis ehemaliger Quartierläden, gelitten wird auch in den Geschäften des Kleingewerbes vom Coiffeur bis zum Blumenladen, von der Boutique bis zum Kiosk. Weil «der Magnet Quartierladen» heute fehlt und die Konsumenten zu anderen Einkaufswegen geleitet wurden.

Seit 40 Jahren beklagt man den zunehmenden Autoverkehr. Dieser ist in Zürich heute das Problem Nr. 1. Die Konsumenten tun nichts legitimeres, als für ihre Lebensbedürfnisse zu sorgen. Sie tragen ihre Einkaufstaschen nicht kilometerweit, wenn der Laden um die Ecke nicht mehr da ist. Sie fahren mit dem Auto in das nächste Einkaufszentrum. Dort geht man Ihnen allenfalls mit der Beschränkung der Parkplätze auf den Wecker. Seitens derjenigen, die noch nicht begriffen haben, warum sich auf dem Gebiet der Stadt Zürich täglich zehntausende Autos bewegen. Mit dem Autoverkehr werden die täglichen Einkäufe gemacht, welche nicht mehr im Quartierladen nebenan getätigt werden können.

Es braucht neue Vorschriften welche die bessere Versorgung der Quartiere zum Ziel haben.

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Eintreten auf die Einzelinitiative ist obligatorisch. Die Geschäftsleitung hat die Frage der Rechtsgültigkeit dieser Einzelinitiative vorgeprüft und keine Anhaltspunkte für eine Ungültigkeitserklärung festgestellt. Gemäss Paragraf 139 des Gesetzes über die politischen Rechte habe ich festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern vorläufig unterstützt wird.

*Martin Arnold (SVP, Oberrieden):* Die vom Initianten vorgetragene Problematik besteht tatsächlich. Die Feinversorgung in Quartieren der Stadt, aber auch in ländlichen Regionen ist einem erheblichen Druck ausgesetzt. Wer sich zurückerinnert, welche Geschäfte er als Kind oder Jugendlicher in seinem Umfeld besuchte, stellt rasch fest, dass in den vergangenen Jahren erhebliche Flächen des kleinstrukturierten Detailhandels verschwunden sind. Mit dem Tod von «Tante Emma» wurde auch ihr gleichnamiger Laden für immer geschlossen. Die Ertragslage

und der erhebliche Arbeitsaufwand für ein solches Geschäft haben eine Weiterführung verunmöglicht. Oder mit dem Bau des neuen Einkaufszentrums sind die Umsätze des Quartierladens derart eingebrochen, dass der Betriebe eingestellt werden musste. Dennoch lassen sich mit einer Ergänzung des Planungs- und Baugesetzes die Veränderungen in unserer Gesellschaft nicht ungeschehen machen. Das Überleben von Quartier- oder Kleinläden hängt letztlich vom Verhalten der Konsumenten ab. Der tiefste Preis lässt sich rasch relativieren, wenn die Kosten ehrlich berechnet werden. Und Lebensqualität besteht nicht nur im bequemen Einkaufen im Konsumtempel, sondern auch im raschen und persönlichen Einkauf um die Ecke. Aus eigener Erfahrung weiss ich aber auch, wie schnell Geschäfte vergessen gehen.

In meiner früheren Tätigkeit als Lebensmitteldetaillist habe ich 1995 meine Filiale in Horgen geschlossen. Im Jahr 2000 kam eine Kundin in den Laden in Oberrieden und fragte, wo denn das Geschäft in Horgen sei. Ich sagte ihr, dass die Filiale seit fünf Jahren geschlossen sei. Die Dame meinte, das sei doch unmöglich, sie sei doch regelmässig in unser Geschäft gekommen. Nun, auch alle fünf Jahre ist ein Besuch regelmässig, aber für das Überleben eines Kleingeschäftes tendenziell eher zu knapp. Weiter ist aber auch festzuhalten, dass sich immer wieder neue Angebotsformen entwickeln und insbesondere in der Stadt auch zahlreiche neue Geschäfte entstehen. Zudem kann es nicht Aufgabe des Staates sein, Strukturen künftig zu erhalten. Vor allem in der Stadt kann auf Grund der dichten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr noch lange nicht von einem Versorgungsengpass gesprochen werden. In sämtlichen Regionen gibt es vereinzelte Beispiele, wo die öffentliche Hand mit Steuergeldern dafür sorgt, dass die Grundversorgung im Dorf aufrechterhalten werden kann. Dies funktioniert jedoch ohne neue gesetzliche Vorschriften, sondern einzig auf Grund der Einsicht und des gesunden Menschenverstandes. Für den Erhalt eines funktionsfähigen privaten Detailhandels bedarf es vor allem zweier Dinge: erstens Konsumenten, welche nicht nur den unmittelbaren Preisvorteil sehen, sondern die Versorgung ganzheitlich und langfristig beurteilen, zweitens eine Reduktion der Vorschriften und Auflagen, welche auch dem Detailhandel, insbesondere im Lebensmitteldetailhandel – Beispiel: Metzgereien, – das Leben unnötig erschweren.

Im Namen der SVP-Fraktion empfehle ich Ihnen deshalb, die Einzelinitiative Werner Rüedi nicht vorläufig zu unterstützen.

*Roland Munz (SP, Zürich):* Wohnort, Arbeitsort, Freizeiteinrichtungen und Einkaufsorte liegen immer weiter auseinander. Dies hat vorige Woche das Statistische Amt unseres Kantons in einer Medienmitteilung wieder einmal feststellen müssen. Wege, die früher zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt wurden, würden heute zunehmend mit dem Auto zurückgelegt. Der Langsamverkehr hat heute in unserem Kanton einen der niedrigsten Anteile in der ganzen Schweiz. In den letzten dreissig Jahren hat sich der Anteil Langsamverkehr mehr als halbiert, während der motorisierte Individualverkehr auf Kurzstrecken bis zu zehn Kilometern deutlich Anteile hinzugewonnen hat. Als eine der Ursachen wird klar die Zunahme der Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort einerseits und Einkaufsort andererseits erkannt. Dies dürfen wir als verantwortungsbewusste Politikerinnen und Politiker nicht einfach so wie naturgegeben hinnehmen. Es handelt sich hier nicht um eine naturgegebene Tatsache, sondern um eine Entwicklung, zu deren Korrektur die Siedlungs- und Raumplanung gefordert ist.

Der Initiant hat dies erkannt und verlangt mit seiner Einzelinitiative Massnahmen zur Sicherstellung der Versorgung von Quartieren mit Einkaufsmöglichkeiten. Diese Forderung der Initiative tragen wir mit. So sehr das Anliegen des Initianten von uns geteilt wird, so sehr aber bringen wir grosse Vorbehalte an bei dessen Begründung. Gerade kleinere Geschäfte in älteren Liegenschaften sind sehr häufig nicht oder nicht ausreichend zugänglich für Menschen mit Behinderungen. Gerade im Quartierlädeli kommen beispielsweise Rollstuhlfahrende oft gar nicht erst hinein. Trotz diesen klaren Vorbehalten gegen die Begründung der Einzelinitiative verschliessen wir uns dem tatsächlich bestehenden raumplanerischen Handlungsbedarf nicht. Diesen erkennen wir. Wenn wir die Einzelinitiative Werner Rüedi daher vorläufig unterstützen, dann mit dem ganz klaren Vorbehalt, dass allfällige Fördermassnahmen für dezentrale Einkaufsmöglichkeiten in Quartieren, notabene auch in Dörfern, auch an Voraussetzungen der Zugänglichkeit für alle Bewohnerinnen und Bewohner, also auch für Menschen mit einer Behinderung, zu knüpfen sind. Dem raumplanerischen Problem indessen wollen wir uns annehmen, gerade auch vor dem Hintergrund der anstehenden PBG-Revision. Und wir verbinden mit unserer vorläufigen Unterstützung auch die Verpflichtung, dass wir uns dann in der Kommissionsarbeit den geäusserten Vorbehalten werden widmen müssen.

Namens der SP-Fraktion bitte ich Sie daher, die Einzelinitiative Werner Ruedi vorläufig zu unterstützen.

*Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur):* Auch namens der Grünen bitte ich Sie, diese Einzelinitiative vorläufig zu unterstützen. Die Initiative beinhaltet ja keinen ausformulierten Gesetzestext, aber sie beinhaltet eine Hausaufgabe an die Kommission für Planung und Bau und die ist ja ohnehin dran, das PBG zu revidieren. Ich denke, das ist eine ganz geschickte Hausaufgabe. Es lohnt sich, da ein bisschen Gedanken zu verschwenden, wie das Problem der sterbenden Quartierläden über planungsrechtliche Massnahmen allenfalls etwas gelindert werden kann. Uns sind lebenswerte und in sich funktionierende Quartiere sehr wichtig. Ohne lebenswerte Quartiere wird es auch keine lebenswerten Städte geben. Wenn Martin Arnold sich dagegen wehrt – der Staat sollte nicht künstlich Strukturen erhalten –, dann muss ich ihn fragen oder bitten, sich präziser auszudrücken. Wir sind sehr wohl der Meinung, dass wenn es um räumliche Strukturen geht, der Staat über die Raumplanung sehr viel dazu zu sagen hat. Räumliche Strukturen soll der Staat sehr wohl erhalten dürfen und können; das ist sogar eine zentrale Staatsaufgabe. Ich hoffe natürlich, Martin Arnold habe «nur» an wirtschaftliche Strukturen gedacht, dann sieht es etwas anders aus. Wir sind aber klar der Meinung, dass es hier um räumliche Strukturen geht. Hier geht es um Quartiererhaltung. Und gerade auch im Zusammenhang mit der tendenziellen Abschaffung der Quartiererhaltungszone, was ja im PBG jetzt vorgeschlagen wird – und was wir nicht gerade sehr goutieren, aber auch darüber wird noch zu sprechen sein –, gerade in diesem Kontext bitten wir Sie, die Einzelinitiative vorläufig zu unterstützen. Nicht zuletzt sei noch an die Aussage von Regierungspräsidentin Dorothee Fierz von letzter Woche erinnert. Sie hat gesagt, im Hinblick auf die PBG-Revision sei sie jetzt sehr grosszügig im Entgegennehmen von Postulaten. Ich glaube, dies ist wirklich ein substanzielles «Postulat» in die richtige Richtung. Seien wir hier grosszügig mit der vorläufigen Unterstützung! Danke.

*Max F. Clerici (FDP, Horgen):* Wer hat nicht Sympathie für diesen Vorstoss? Wir alle möchten möglichst in kürzester Distanz einkaufen. Trotzdem kann es nicht sein, dass das PBG dazu missbraucht wird, Wirtschaftspolitik zu machen, eine Entwicklung, die wir nicht aufhalten

können. Es scheint mir nicht opportun, dass ein PBG-Eintrag die Lösung dieser Entwicklung aufhalten wird.

Im Namen der FDP-Fraktion bitte ich Sie, diese Einzelinitiative nicht vorläufig zu unterstützen.

*Johannes Zollinger (EVP, Wädenswil):* Die Idee ist an sich sympathisch und wir hätten sie gerne unterstützt. Aber Max Clerici hat es bereits gesagt: Wir sind nicht der Meinung, dass das PBG dazu herbeigezogen werden kann, um das Verhalten der Konsumenten zu verändern. Wir haben leider mit unserem Einkaufsverhalten bewiesen, dass es so nicht geht. Das mag man bedauern, aber das kann man nicht ändern. Deshalb wird die EVP diese Einzelinitiative nicht unterstützen.

*Abstimmung*

**Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 59 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht.** Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

***Erklärung von Thea Mauchle, Zürich, zur Einzelinitiative KR-Nr. 251/2005***

*Thea Mauchle (SP, Zürich):* Erlauben Sie mir, dass ich noch einmal auf diese Einzelinitiative zurückkomme, und zwar nur auf ein Argument, das der Initiant gebracht hat. Sie haben ja eigentlich den Vorstoss sympathisch gefunden. Darum glaube ich, dass Sie das noch hören können. Der Initiant sagt, Betagte, Kranke und Invalide würden gern die Quartierläden benutzen. Abgesehen davon, dass dieses Wort «Invalide» eigentlich politisch unkorrekt ist – ich hoffe, dass Sie es in Ihren Vorstössen nicht benutzen –, muss ich sagen, dass Quartierläden in der Stadt Zürich zwar sehr zahlreich sind. Aber fast keiner von ihnen ist wirklich zugänglich für Leute mit Mobilitätsbehinderung wie ich. Auch fehlt gehbehinderten alten Leuten ein Handlauf an dem sie sich halten können und so weiter. Dieser Vorstoss wäre vielleicht eine Chance gewesen. Man hätte Auflagen machen können, wenn diese Quartierläden geschützt werden sollten. Und wenn Sie dann irgendwie Mass-

nahmen machen in diese Richtung, dann müssen Sie schon bedenken, dass Quartierläden für Rollstuhlfahrende im Moment wirklich unzugänglich sind. Und auch wenn sie umfunktioniert werden, lässt man oft die Stufen beim Eingang sein. Auch bei Restaurants ist das zum Teil so. Und auch in der Altstadt ist es immer noch so.

Darum möchte ich Sie noch darauf hinweisen, dass Sie vielleicht trotzdem, auch wenn dieser Vorstoss nicht in die Beratung kommt, Bemühungen in diese Richtung machen – in die Richtung, das zu verbessern.

### **27. Abgabe auf stark verkehrserzeugende Nutzungen**

Parlamentarische Initiative Ralf Margreiter (Grüne, Zürich), Jürg Stünzi (Grüne, Küsnacht) und Monika Spring (SP, Zürich) vom 7. März 2005  
KR-Nr. 64/2005

Die Parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Planungs- und Baugesetz vom 7. September 1975 wird wie folgt geändert:

§247a. Eigentümer von Bauten und Anlagen, wie Einkaufszentren, Freizeit- und Sportanlagen, Parkieranlagen, die starken Verkehr auslösen, leisten dem Staat für Parkplätze ab einer bestimmten Mindestzahl jährliche Abgaben.

Der Regierungsrat legt die Mindestzahl sowie die Abgabenhöhe pro Parkplatz im Rahmen von Fr. 2000 bis Fr. 6000 fest.

Die Baudirektion erhebt die Abgaben und überweist sie dem Fonds für den öffentlichen Verkehr.

Begründung:

Mit einer Abgabe auf stark verkehrserzeugende Nutzungen (Parkplatz-Abgabe) sollen die Emissionen durch deren Verkehrsaufkommen reduziert werden. Längerfristig soll eine Verlagerung dieser Nutzung an gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Standorte oder aber die hinreichende Erschliessung bestehender Standorte mit dem öffentlichen Verkehr gefördert werden. Letzterem wie allgemein der Förderung des öffentlichen Verkehrs, der Attraktivitätssteigerung seines Angebots und damit der notwendigen Verlagerungswirkung vom privaten Motorfahr-



zeugverkehr auf den öV dient die Zuweisung der Abgaben in den Fonds für den öffentlichen Verkehr.

Bei der Ausgestaltung der Abgabe (Bezeichnung der Abgabesubjekte, Bagatellgrenze, Bemessungsgrundlage und Abgabenstruktur etc.) kann auf die Vorarbeiten in Vorlage 3835 (Gesetz über den Fonds für ökologische Lenkungsabgaben) sowie ausführlicher auf Kap. 7 (Abgabe auf stark verkehrserzeugende Nutzungen) im Schlussbericht Ökologische Finanzreform im Kanton Zürich, Teilprojekt 5 «Umweltabgaben», verwiesen werden. Die Problematik hat sich seit der Erstellung von Bericht und Vorlage nicht grundlegend verändert.

*Ralf Margreiter (Grüne, Zürich):* Der Luft im Kanton Zürich – Sie wissen es alle – geht es schlecht; die Umweltberichte weisen das regelmässig aus. Besonders schwierig ist die Lage in den Ballungsräumen. Doch der Luft kann geholfen werden mit gezielten, konkreten Massnahmen, und zwar hier und heute. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) stellt neben dem Güterverkehr das Hauptproblem bei der Bekämpfung der Luftbelastung dar. Die Zahl der verfügbaren Parkplätze ist ein massgeblicher Bestimmungsfaktor für das MIV-Aufkommen, denn jede Fahrt beginnt und jede Fahrt endet auf einem Parkplatz. Wir schlagen Ihnen heute mit der Parlamentarischen Initiative ein solches konkretes Instrument vor. Die Parlamentarische Initiative schlägt vor, das PBG zu ändern, indem Eigentümer von Bauten und Anlagen wie Einkaufszentren, Freizeit- und Sportanlagen, Parkieranlagen, die starken Verkehr auslösen, dem Staat für Parkplätze ab einer bestimmten Mindestzahl jährliche Abgaben leisten. Details dazu sind auszuarbeiten. Wichtig ist, dass die Mittel aus dieser Parkplatzabgabe nicht irgendwohin gehen, sondern in den Fonds für den öffentlichen Verkehr fliessen und über diesen Fonds an die Bevölkerung zurück. Denn damit werden bessere Angebote bei der S-Bahn, beim Tram und beim Bus erreicht. Sie erhöhen die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Grossraums Zürich ebenso wie die individuelle Lebensqualität in den zahlreichen grossen Gebieten, die heute unter dem motorisierten Individualverkehr stöhnen, leiden, zusammenbrechen.

Solche Einkaufs- und Freizeitanlagen sind heute zu einem festen Bestandteil der Konsum- und Erlebniskultur geworden. Solche Publikumsmagnete zeichnen sich durch stark erhöhtes Verkehrsaufkommen aus. Der motorisierte Verkehr drängt sich in die Quartiere und führt,

wie gesagt, zu übermässiger Luft- und Lärmbelastung. Parkplatzmassnahmen sind ein geeignetes Instrument zur Senkung dieses MIV und zur Senkung seiner Emissionen. Weniger oder weniger attraktive Parkplätze heisst weniger Fahrten, heisst weniger Dreck und Gestank in der Luft. Als Zugabe nimmt auch die Lärmbelastung ab. Und für alle Motorisierten, vor allem jene, die aus beruflichen Gründen auf ihr Auto angewiesen sind, gilt zusätzlich: Parkplatzmassnahmen entlasten auch den rollenden Verkehr, sie entschärfen nämlich Stausituationen.

Die vorgeschlagene Parlamentarische Initiative ist ein Instrument zur Durchsetzung des Verursacherprinzips und ein marktwirtschaftliches Steuerungsinstrument in der Mobilität. Die ökologische Lenkungswirkung einer Parkplatzabgabe bei publikumsintensiven Einrichtungen ist ausgewiesen. Sie erfasst den ökologisch besonders relevanten Anteil der Firmenparkplätze, der Freizeit- und Einkaufsparkplätze. Bei bestehenden Nutzungen entsteht ein Anreiz, nicht dringend benötigte Parkplätze umzunutzen, abzubauen oder zu vermieten. Bei neu geplanten Nutzungen erfolgt eine Lenkungswirkung, und hier liegt der eigentliche Kern in Bezug auf die Standortwahl, die Verlagerung nämlich von verkehrsintensiven Nutzungen an Standorte mit guter ÖV-Erschliessung; sie wird begünstigt.

Der Inhalt dieser Parlamentarischen Initiative lag schon einmal auf dem Tisch dieses Hauses. Er war Bestandteil der Vorlage 3835, basierend auf der Motion für eine ökologische Steuerreform von Richard Gerster aus der Grünen Fraktion, eingereicht im Jahr 1991. Die in der damaligen Vorlage vorgeschlagene Abgabenhöhe hätte allerdings kaum ausgereicht, um die nötige Lenkungswirkung tatsächlich zu entfalten. Deswegen sind wir von den Grünen hier über die Bücher gegangen. Wir schlagen Ihnen einen Wert vor, bei dem Sie sich entscheiden müssen, ob Sie Mut und Weitsicht zeigen wollen, ob Ihnen die Ökologisierung von Wirtschaft und Gesellschaft etwas wert ist, ob Sie für eine auch längerfristig wettbewerbsfähige Wirtschaft eintreten und gleichzeitig die Lebensqualität der Bevölkerung ernst nehmen wollen. Oder ob Sie sich weiterhin damit begnügen, hier nichts zu tun und im Gegenteil mit Vorhaben wie dem Verkehrsrichtplan noch Öl ins Feuer des automobilen Verkehrskollapses zu giessen, den unser Kanton seit langem erlebt.

Ich bitte Sie, diese Parlamentarische Initiative vorläufig zu unterstützen. Besten Dank.

*Gaston Guex (FDP, Zumikon):* In einem Punkt, Ralf Margreiter, sind wir uns einig: So, wie wir im Moment mit unserer Umwelt umgehen, so kann es wirklich nicht weitergehen. Ich gebe Ihnen Recht, diese Berichte sind ernst zu nehmen. Trotzdem sind wir in der FDP-Fraktion der festen Überzeugung, dass der vorgeschlagene Weg der falsche Weg ist, und wir lehnen diese Parlamentarische Initiative ab – mit folgender Begründung:

Eigentümer von Wert, Erholung und auch Erlebnis schaffenden Betrieben sollen einmal mehr zusätzlich zur Kasse gebeten werden. Diese Initiative ist unserer Ansicht nach der falsche Ansatz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Der Vorstoss ist nicht nur von seiner Geisteshaltung her, dem planwirtschaftlichen Ansatz, abzulehnen, sondern auch wegen der vorgeschlagenen Umsetzung. Es kann doch nicht Aufgabe des Regierungsrates sein, Mindestzahlen von Parkplätzen und die Höhe von Abgaben bei vorgeschlagenen Objekten festzulegen. Wir haben auch den Eindruck, dass wir mehr und mehr die Realität und den Realitätssinn unserer wirtschaftlichen Zusammenhänge verlieren. Wir wissen langsam nicht mehr, woher unsere Arbeitsplätze kommen, woher unser Wohlstand kommt. Konsum schafft Arbeitsplätze, kurbelt den Wirtschaftskreislauf an – und davon profitieren alle. Davon profitieren immer mehr Bevölkerungsschichten und davon profitieren auch der Staat und der öffentliche Verkehr. Einer sozial-marktwirtschaftlich funktionierenden Wirtschaft – und der verdanken wir bis heute unseren Wohlstand und die Schaffung unserer Sozialwerke –, einer solchen Wirtschaft mehr und mehr Steine in den Weg zu legen und dann über Arbeitslosigkeit, serbelnde Vorsorgeeinrichtungen und fehlendes Geld für den ÖV zu klagen, ist sicher widersprüchlich.

Ich bitte Sie im Namen der FDP-Fraktion, diese Parlamentarische Initiative nicht zu unterstützen.

*Ruedi Menzi (SVP, Rüti):* Diese Parlamentarische Initiative ist eine typische Umverteilungsvorlage, wie sie zu den Grünen passt. Schon 2001 wurde eine gleich lautende Vorlage mit der Nummer 3835 abgeschlossen. Wer soll dies bezahlen? Diese Frage sollte man sich immer stellen, wenn man eine neue Aufgabe beschliesst. Die Kosten würden auf den normal verdienenden Mitbürger überwältzt. Auch heute sind die Gründe für eine Ablehnung von unserer Seite die gleichen wie damals. Wir sind

gegen neue Gebühren und Abgaben, die dem Gewerbe und der Wirtschaft schaden. Eine finanzielle Belastung des Strassenverkehrs zu Gunsten des ÖV kommt für uns überhaupt nicht in Frage, denn wir wissen, dass dieser Verkehrsträger für die Wirtschaft sehr wichtig ist. Die bestehenden Einkaufszentren wurden damals ohne diese Auflagen bewilligt und es wäre staatspolitisch nicht in Ordnung, im Nachhinein die Spielregeln zu ändern. Zwei Drittel der damals befragten Gemeinden waren gegen eine solche Abgabe. Besonders die Gemeinden, die nahe der Kantonsgrenze liegen, befürchten die Abwanderung ihrer Einkaufszentren. Ein Alleingang des Kantons Zürich wäre schädlich. Erst kürzlich war zu lesen, dass IKEA nun in Spreitenbach baut und Dietikon das Nachsehen hat, und dies auch wegen der Parkplätze. Können wir uns das leisten, auf so viele Arbeitsplätze und auf so viele Steuereinnahmen zu verzichten? Ich sage Nein. Kommt hinzu, dass in den letzten Jahren über 35 Prozent der kleinen Läden in ländlichen Gebieten verschwunden sind und somit der Weg in den nächsten Laden für den Konsumenten erheblich länger geworden ist. Soll man jetzt eben diesen Mitbürger mit einer Parkplatzgebühr strafen, nur weil er auf dem Lande wohnt? Ich sage Nein. Ist es ökologisch, wenn unsere Mitbürger nach Spreitenbach oder nach Pfäffikon Schwyz zum Einkaufen? Das macht doch keinen Sinn! Kommt dazu, dass die Abschöpfung von zirka 30 Millionen Franken, die diese Parkplatzgebühr jährlich auslösen würde, dem Konsumkreislauf entzogen würde, und somit dem Konsum nachhaltigen Schaden zufügen würde.

Wenn schon immer auf die gute Erschliessung durch den ÖV hingewiesen wird, warum haben gerade dieselben Kreise eine Überbauung des Hauptbahnhofes Eurogate verhindert? Es war der VCS mit Gabriele Petri, die aus verletzter Eitelkeit und angeblich wegen zu vieler Parkplätze zur Verbandsbeschwerde gegriffen hat, so dass das Projekt zeitlich so verzögert wurde, dass der Investor absprang. Solche Anlagen sind sinnvoll und sollten in Zukunft gefördert werden. Einkaufszentren, Berufsschulen et cetera sollten über den Geleisen bei Bahnhöfen errichtet werden. Somit können die Besucher vom Zug direkt ins Ladenlokal und es müssen auch keine zusätzlichen Ausgaben für neue Busse und Tramlinien aufgewendet werden. Zudem brauchen solche Projekte kein zusätzliches Bauland. Das wäre praktizierter Umweltschutz mit hohem Wirkungsgrad.

Die SVP unterstützt diese Parlamentarische Initiative nicht und ich bitte Sie, dasselbe zu tun.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Im Grundsatz sind wir mit Ralf Margreiter einverstanden. Verkehrslenkungsmassnahmen sind nötig, nur schon, um den Kollaps auf dem Strassennetz zu verhindern. Die CVP erachtet die Parlamentarische Initiative in ihrer engen Formulierung aber als problematisch – als sehr problematisch und sogar als kontraproduktiv. Die Parlamentarische Initiative könnte einer Angebotsorientierung in der Parkraumpolitik im Wege stehen, könnte sie verzögern oder zumindest erschweren. Deshalb wird die CVP die Parlamentarische Initiative nicht unterstützen. Wir haben bessere, wirkungsvollere Alternativen vorgeschlagen, die die SP und die Grüne Partei leider abgelehnt haben; ich komme darauf zu sprechen.

Eine Parkplatzbewirtschaftung auch über den Preis ist wohl ein Mittel der Verkehrsbeeinflussung, dazu stehen wir. Sie ist aber nicht so einfach, wie die Parlamentarische Initiative es vorgibt. Eine Parkraumbewirtschaftung ist einfach und möglich zum Beispiel bei öffentlichen Parkplätzen – Stichwort: Sportstätten – und jetzt, ganz entscheidend, bei neuen Zielparkplätzen mit starkem Verkehrsaufkommen. Entscheidend ist das Wort «neu» und das fehlt in der Parlamentarischen Initiative. Wenn Parkplatzabgaben auch juristisch bestehen sollen, auch vor dem Verwaltungsgericht, auch vor dem Bundesgericht, dann muss die Abgabe bereits vor der Erstellung der Parkplätze transparent und voraussehbar sein. Ich möchte daran erinnern, dass noch vor 15 Jahren einzelne Gemeinden Pflichtparkplätze oder Ersatzabgaben für grössere Einkaufszentren oder Sportstätten und so weiter verlangten – auch bei Zentren mit recht grossem Zielverkehr, auch über das Mass hinaus, das die Grundeigentümer vorhatten. Darf nun die gleiche öffentliche Hand, die diese Parkplätze verlangt hat, diese nachträglich mit Abgaben belegen? Ein weiteres Argument gegen die Parlamentarische Initiative liegt in der engen Zweckbindung. Enge Zweckbindungen sind immer heikel, nicht bloss beim Tabakkonsum. Bei generellen Parkplatzabgaben gälte simpel: Je mehr Parkplätze, je mehr Verkehr also, umso mehr Geld für den öffentlichen Verkehr. Die enge Zweckbindung verunmöglicht sogar die Förderung von Integriertem Verkehrsmanagement. Diese kommt nämlich fast immer dem ÖV und dem motorisierte Individualverkehr zugute.

Ich habe es angetönt, die CVP hat bessere Alternativen vorgeschlagen. Unsere Alternativen basieren auf der Angebotsorientierung. Der ver-

fügbare Strassenraum lässt danach eine gewisse Menge motorisierten Individualverkehr zu – nur eine gewisse Menge, zum Beispiel in der Spitzenzeit. Wir verlangten deshalb in belasteten Gebieten einen Plafond für Zielparkplätze. Unterhalb dieses Plafonds sollten Zielparkplätze handelbar sein, um auch grössere Projekte – Stichwort: Stadion – zu ermöglichen. Sie wissen, auch die SP und Grünen hatten das abgelehnt. Einen weiteren angebotsorientierten Vorschlag haben wir unter dem Titel «Elektronik statt Beton» eingereicht. Demnach könnte die Nutzung oder eben die Übernutzung des Strassenraums mit elektronischen Mitteln gesteuert werden, also auch mit elektronischen, bezahlbaren Vignetten. Road-Pricing ist eine Variante davon. Wir unterstützen diesen Vorschlag von Ralf Margreiter, obwohl er einen massiven Fehler enthält: Er hat auch eine enge Zweckbindung, er kommt nur dem öffentlichen Verkehr zugute. Sie können sich erinnern, wir haben den Ablehnungsantrag bei der Initiative von Marcel Burlet gestellt, der ebenfalls eine enge Zweckbindung nur zu Gunsten des Autoverkehrs verlangte. Auch wir müssen da ganzheitlicher denken. Ich habe es bereits vorher angetönt, wie wir uns verhalten werden beim nächsten Traktandum.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* Auf den ersten Blick vermutet man hinter dem Begehren dieser Parlamentarischen Initiative, dass allzu simpel die Bestrafung des MIV verlangt wird. Auf den zweiten Blick wird dann klar, dass hier nicht einfach Verbote ausgesprochen werden sollen, sondern ein wichtiges Anliegen in Bezug auf das Verursacherprinzip und eine moderate Lösung der vielerorts grossen Verkehrsprobleme bei diesen Zentren aufzeigt. Immerhin lässt die Initiative auch einen grossen Spielraum zu und kann mit einer ausgewogenen Güterabwägung optimal ausgearbeitet werden. Kleine Geschäfte mit wenigen Parkplätzen würden zudem gegenüber den grossen Einkaufszentren nicht belastet. Zudem hätte das Ganze auch eine präventive Wirkung, indem sich grosse Einkaufszentren, Sportanlagen und Freizeitanlagen ihrer Verantwortung bewusst würden und in der Nähe von öffentlichen Anschlüssen bauen würden. Die EVP-Fraktion unterstützt die Parlamentarische Initiative grossmehrheitlich.

*Jürg Stünzi (Grüne, Küsnacht):* Selbstverständlich geht vom ruhenden Verkehr eine ungleich kleinere Belastung aus als vom bewegten. Was

aber bewegt, ist das Angebot von Flächen für den ruhenden Verkehr, also die Parkplätze. Diese haben sehr viel zu tun mit der Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs. Das Privatauto ermöglicht eine Punkt-zu-Punkt-Verbindung; das kann im Einzelfall die einzig mögliche Variante sein, meist ist es aber vor allem die luxuriöseste. Deshalb haben sich in den letzten 50 Jahren unsere Innenstädte und Dorfzentren immer mehr mit Autos gefüllt. Die zentralen Räume wurden vom motorisierten Individualverkehr vereinnahmt, vom bewegten und vom ruhenden. Deshalb war es folgerichtig, zuerst einmal die Parkierung mit signalisatorischen Massnahmen zu ordnen und dann in einem zweiten Schritt, wo nötig, Parkgebühren zu erheben, nahe liegend und plausibel gemäss Angebot und Nachfrage. Wer zentralen Raum nutzt und beansprucht, soll dafür bezahlen. Heute sehen wir die ungünstigen Nebenefekte der dritten Art. Die Ausweichbewegungen des motorisierten Individualverkehrs auf der grünen Wiese locken Einkaufszentren und publikumsintensive Einrichtungen mit Gratisparkplätzen. Diese Entwicklung war verkehrs- und umweltpolitisch fatal. Die längeren Fahrwege führen zu mehr Emissionen und Energieverschleiss. Und vor allem ist sie ein Genickschuss für die Raumordnung, führt sie doch zu einer Schwächung der traditionellen Zentren, der publikumsintensiven Einrichtungen in den Innenstädten, der Märkte in den Hauptorten, der Läden, Kinos und Restaurants in den Dorfzentren.

Wenn auch Ihnen der Siedlungsbrei in den falschen Hals geraten ist, helfen Sie mit, Gegensteuer zu geben! Unterstützen Sie unsere Parlamentarische Initiative, sie lenkt in die richtige Richtung.

Und noch zu den Argumenten der CVP und der FDP. Eigentumsgarantie, Rechtssicherheit und Besitzstandswahrung in Ehren, aber lenken kann man nur mit Steuerungsmassnahmen. In einer Zeit, in der sich eben die Rahmenbedingungen verändern, sind auch diese Rechtsgüter in verhältnismässiger Weise zu relativieren. Das kann man auch rückwirkend machen, schliesslich war dieses ganze Vorhaben auch schon Teil der Regierungsratsvorlage 3835, wie schon beschrieben. Und immerhin haben wir auch ein Planungs- und Baugesetz, das sagt, ich zitiere: «Jedermann ist verpflichtet, bei der Eigentums- und Besitzausübung alle zumutbaren baulichen und betrieblichen Massnahmen zu treffen, um Einwirkungen auf die Umgebung möglichst gering zu halten. Er hat diese Vorkehrungen in zeitlich und sachlich angemessener Weise der technischen Entwicklung anzupassen.» Das ist Gesetz! Ich bitte Sie,

tun Sie den Schritt mit uns mit dieser Parlamentarischen Initiative! Ich danke Ihnen.

*Luzius Rüegg (SVP, Zürich):* Grüne und linke autofeindliche Initianten sind weiterhin auf der Suche nach Abzockermethoden gegen den motorisierten Bürger und versuchen immer nach dem gleichen Muster den Motorfahrzeugfahrerinnen und -fahrern Angst wegen CO<sub>2</sub> und Ozon einzuflössen. In einer Studie über lufthygienische Überlegungen, die vom Migros Genossenschaftsbund in Auftrag gegeben wurde, heisst es: Der heutige Wissensstand erlaubt die Aussage, dass die anthropogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen, generell jener des Motorfahrzeugverkehrs – Anteil 0,4 Prozent an die gesamten globalen Emissionen – im Speziellen auf die Entwicklung des Klimas, zum Beispiel Erwärmung, keinen Einfluss haben.» Analog ist die Situation bei den Stickoxiden, dem Feinstaub wie beim Methangas. Bei all diesen Stoffen ist der Anteil der Schweiz so gering, dass er für die globale Beurteilung nicht mehr relevant ist. Schweizerische Anstrengungen zur Verbesserung der Lufthygiene an Ort vermögen die globale Situation nicht zu beeinflussen. Die Luftschadstoff-Emissionen würden sich nicht mehr messbar verändern, wenn die Motorfahrzeugverkehrsleistungen sämtlicher publikumsintensiver Einrichtungen ersatzlos verschwänden. Diese machen ohnehin nur einen kleinen Teil des schweizerischen Verkehrsaufkommens aus und sind in diesem Zusammenhang erst recht nicht relevant und spielen sowohl bei Stickoxiden wie bei Feinstaubpartikeln PM10 praktisch keine Rolle.

Die städtischen Warenhäuser klagen über den Verlust ihrer Autokunden nicht nur wegen der beschränkten Parkplatzmöglichkeiten, sondern insbesondere auch wegen den hausgemachten Staus, verursacht durch die vielen Baustellen in und um Zürich. Samstags wird auf solchen Baustellen nicht gearbeitet, obwohl dieser Tag bezüglich Verkehrsaufkommen prädestiniert wäre, um schneller vorwärts zu kommen. Doch in Zürich Nord wie auch auf der Üetlibergstrasse nimmt man das sehr locker, nicht wie beim ÖV, wo beispielsweise am Bahnhofplatz Samstag und Sonntag ja fast rund um die Uhr gearbeitet wurde. Das Im-Stau-Stehen verursacht nicht nur mehr Abgase, sondern schadet auch der Wirtschaft ganz enorm mit fehlenden Stunden. Ebenso grenzt es an Frechheit, wenn die Stadt mehr Anwohnerkarten verkauft, als Plätze in der blauen Zone vorhanden sind. Noch inakzeptabler wird es aber,



wenn diese Plätze bei anfallenden Bauarbeiten ersatzlos mit Baumaschinen und Gerätehäuschen belegt werden. Noch mehr Förderung des ÖV klingt gut. Wie bitte sind aber die vielen Reisenden ans Ziel oder nach Hause gekommen nach dem Super-Gau der SBB? Womit transportiert die Post Briefe und Pakete? Wer beliefert am frühen Morgen die Chefs der Restaurants und Hotels mit frischem Gemüse, Lebensmitteln und Getränken et cetera? Der private Motorfahrzeugverkehr leistet bereits mehr als genug Abgaben, die dem Fonds für den öffentlichen Verkehr zugewiesen werden.

Wir werden diese Parlamentarische Initiative nicht unterstützen.

*Monika Spring (SP, Zürich):* Die einseitige Ausrichtung der Einkaufszentren auf die motorisierte Kundschaft hat auch eine nicht zu unterschätzende soziale Komponente. Grosse Teile der Bevölkerung werden von der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs abgeschnitten. Denn nicht nur die Quartierläden verschwinden, sondern auch die Post schliesst ihre Poststellen in Quartieren und Dörfern. Und sogar der Migros-Bus, der früher auch abgelegene Quartiere versorgte, ist verschwunden. Die nicht motorisierten Personen haben das Nachsehen. Betroffen sind vor allem ältere oder sozial schwächere Personen. Sie werden durch diese Entwicklung zunehmend diskriminiert. Das ist eben die andere Sichtweise, Ruedi Menzi, wenn man es von der anderen Seite anschaut. Es sind nicht einfach alle Leute motorisiert und kommen schon mit vier Rädern auf die Welt. Dazu kommt die Verödung von Dorfzentren und ganzer Strassenzüge, da immer weniger Menschen zu Fuss unterwegs sind, was übrigens auch ein Sicherheitsproblem bietet.

Mit einer Parkplatzabgabe, deren Ertrag für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder des Fuss- und Veloverkehrs verwendet wird, erfolgt mittel- und längerfristig ein gewisser Ausgleich zu Gunsten der nicht motorisierten Bevölkerung. Und auch der Laden um die Ecke wird wieder attraktiver, weil man sich vielleicht zweimal überlegt, ob man fürs Päckli «Zigi», Luzius Rüegg, oder für einen Karton Bier wirklich die Karosse aus der Garage nehmen und dann noch eine Parkplatzgebühr bezahlen soll. Dass auch bei den bestehenden Einkaufszentren, aber auch bei grossen Freizeit- und Sportanlagen endlich Kostenwahrheit geschaffen wird, und damit eine Umlagerungswirkung zu Gunsten des ÖV erfolgt, ist angesichts der ungelösten Probleme im Bereich

Lufthygiene und Lärm überfällig. Und hier möchte ich noch kurz auf das, was Luzius Rüegg in seinem Votum gesagt hat, eingehen: Er hat die Migros-Studie zitiert – und wir wissen alle, dass das ein Gefälligkeitsgutachten war, das die Migros da bestellt hat – und gesagt, dass die Schweiz mit ihren Anstrengungen höchstens 0,4 Prozent des ganzen Ausstosses an Schadstoffen beeinflussen könne. Es gibt aber inzwischen genügend Studien, die nachweisen, dass eben Feinstaub tötet, dass 3000 Todesfälle in der Schweiz auf Feinstaubausstoss zurückzuführen sind. Und es gibt genügend Untersuchungen, die nachweisen, dass gerade Kinder, die an stark befahrenen Strassen wohnen, sehr wohl unter diesem Ausstoss leiden und zum Teil wirklich lebensbedrohliche Entzündungen und Asthmaanfälle bekommen. Es ist nicht so, dass das unerheblich wäre, sondern es ist ebenso nachgewiesen, dass wir hier ein Problem haben. Es ist selbstverständlich, dass wir zum Beispiel Altlasten sanieren müssen. Bestehende Einkaufszentren ohne Parkplatzabgabe wie zum Beispiel das Glattzentrum sind von mir aus gesehen eben riesige Altlasten, die unbedingt saniert werden müssen. Wir bitten Sie, unsere Parlamentarische Initiative zu unterstützen.

#### *Abstimmung*

**Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 70 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht.** Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Ich beantrage Ihnen, die Parlamentarische Initiative einer Kommission zu Bericht und Antrag zu überweisen. Sie sind damit einverstanden. Die Geschäftsleitung wird Ihnen an einer der nächsten Sitzungen einen Zuweisungsantrag stellen.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **28. Einreichung einer Standesinitiative für eine Filterpflicht bei Dieselfahrzeugen**

Parlamentarische Initiative Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden), Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon) und Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht) vom 18. April 2005

KR-Nr. 114/2005

Die Parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

Der Kanton Zürich reicht bei den Bundesbehörden eine Standesinitiative ein, die eine Filterpflicht für Dieselfahrzeuge fordert.

Begründung:

Entgegen den Prognosen des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft ist die Belastung der Luft mit Feinstpartikeln seit dem Jahr 2000 wieder ansteigend. Die Feinstaub-Werte stagnieren auf einem Niveau, das deutlich oberhalb des Grenzwertes liegt. Umweltexperten machen dafür die steigende Zahl von Dieselmotoren im Verkehr verantwortlich. Ein Dieselmotor produziert 1000 Mal mehr Russ und Staub als ein Benzinmotor. Die Dieselaabgase haben schwerwiegende Konsequenzen für die Luft und die Böden und somit für die Gesundheit der Bevölkerung. Die unsichtbaren Kleinstpartikel transportieren Krebs erregende Stoffe in Lunge und Blutkreislauf und fördern Herz- und Kreislauferkrankungen. Da die Bevölkerung in der Schweiz von Feinstaub stark betroffen ist, besteht ein dringender Handlungsbedarf. Mit Partikelfiltern liesse sich der Ausstoss drastisch reduzieren. Angesichts der grossen Zahl von privaten Dieselaautos reicht es nicht aus, Autobusse nachzurüsten und Holzfeuerungen zu überprüfen. Im Hinblick auf die gesundheitlichen Risiken bei hohen Feinstaubwerten ist es unverantwortlich, mit einer Filterpflicht für Dieselfahrzeuge zuzuwarten, wie dies der Bundesrat vorsieht.

*Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden):* Während Jahren glaubte man, mit dem Kauf eines Dieselfahrzeuges etwas Gutes für die Umwelt zu tun. Dieser Glaube scheint auch heute noch in vielen Köpfen vorhanden zu sein, denn die Dieselmotoren boomen. Der Anteil Dieselfahrzeuge bei den Neuwagen ist seit 1991 um das 13-fache gestiegen. Das Schlimme an dieser Entwicklung ist, dass genau diese Dieselmotoren für die hohe Feinstaubbelastung verantwortlich sind. Dieselfahrzeuge bringen also nichts für die Umwelt, ganz im Gegenteil: Dieselfahrzeuge sind Dreckschleudern. Ein Dieselmotor ohne Partikelfilter verpufft bis zu 1000 Mal mehr Feinstaubpartikel als ein Benzinmotor. Diese kleinen Feinstaubpartikel verursachen verheerende Gesundheitsschäden. Sie dringen sehr schnell ins Lungengewebe vor. Dabei transportieren sie Krebs erregende Stoffe in Lunge und Blutkreislauf. Und

nicht nur das, Feinstaub vergiftet auch die Böden. Wegen seiner schlechten Wasserlöslichkeit bleibt der Feinstaub jahrzehntelang im Boden und gelangt so in den Nahrungsmittelkreislauf. Angesichts dieser schlimmen Tatsachen wäre es eigentlich normal, wenn die Politik sofort mit Massnahmen reagieren würde. Eine davon ist die Filterpflicht für Dieselfahrzeuge. Damit liesse sich der Ausstoss von Russ und Staub um sage und schreibe 99 Prozent reduzieren. Mit der Filterpflicht hätten wir eine Massnahme, die schnell umzusetzen wäre.

Aber was tut die Politik? Sie macht vorerst nichts und wartet ab, bis dann vielleicht in ein paar Jahren die EU die Filterpflicht einführt. Im Alleingang wolle die Schweiz nichts machen, sagt Bundesrat Joseph Deiss. 40 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer wohnen an Orten mit Feinstaubkonzentrationen über dem Grenzwert. Und diese Grenzwerte sind nicht selten, sondern sie gehören zum Alltag. Tausende von Menschen leben also tagtäglich unter einer gefährlichen Staubglocke. Zürich steht an sechster Stelle der am meisten belasteten Stationen der Schweiz. Und da sollen wir zuschauen und zuwarten? Die Grünen sind dazu nicht mehr bereit. Wir wollen nicht mehr zusehen, wie Tausende von Menschen auf Grund der Feinstaubbelastung erkranken oder frühzeitig sterben. Wir verlangen vom Bund eine Filterpflicht für alle Dieselfahrzeuge. Es braucht den Druck auf die eidgenössische Politik. Es ist wichtig, dass Bern weiss, dass man in Zürich mit der Filterpflicht nicht mehr länger zuwarten will. Ich bitte Sie, diese Parlamentarische Initiative zu unterstützen.

*Gaston Guex (FDP, Zumikon):* Auch hier wieder die gleiche Situation wie vorher: Wir sind mit der Beurteilung der kritischen Situation betreffend Feinstaubbelastung einverstanden. Der aufgezeigte Weg der Parlamentarischen Initiative ist zum heutigen Zeitpunkt – und ich betone: zum heutigen Zeitpunkt – der falsche Weg.

*Begründung und Alternative:* Ein Vorstoss des Kantons Zürich bei den Bundesbehörden macht wenig Sinn, da der Bundesrat erklärt hat, dass er dem EU-Entscheid nicht vorgreifen will. Er lehnt eine Pflicht, in allen Dieselaufos Filter einzubauen, ab, da dies gegen das Abkommen über die technischen Handelshemmnisse verstossen würde. Die EU – und ich bin ein bisschen erstaunt, dies von der anderen Ratsseite zu hören –, die EU hat auch mehrere Einwände gegen eine Schweizer Filterpflicht erhoben, unter anderem wegen fehlender abgestimmter

Messmethoden. Die EU sieht auch ein Spezialabkommen mit der Schweiz nicht im heutigen Zeitpunkt. Das Feinstaubproblem muss gesamtheitlich betrachtet und nicht nur auf den Dieserverkehr reduziert werden. Der Dieserverbrauch im Verkehr macht 1,6 Prozent der Belastung aus. Der Regierungsrat bekräftigt – und da können wir ihn nur unterstützen –, dass er seine Luftreinhaltepolitik auf die kontinuierliche und dauerhafte Verminderung der Schadstoffbelastung ausrichtet, und dies nicht nur aus Kosten-Nutzenüberlegungen, sondern auch aus der Erkenntnis heraus, dass isolierte Sofortmassnahmen – und für die plädieren Sie ja – das Problem nicht lösen. Er verweist auf die fünf Punkte seines Luft-Programms; ich will sie nicht wiederholen, wir können sie nur unterstützen.

Als Freisinniger bin ich der festen Überzeugung, dass spürbare finanzielle Anreize für den Kauf von Fahrzeugen mit Partikelfiltern oder beim Nachrüsten bestehender Fahrzeuge der bessere und der liberalere Weg zum Lösen dieses Problems sind als gesetzlich festgelegte Pflichten. Die Motion 119/2005 von Esther Hildebrand, Ralf Margreiter und Susanne Rihs – diese Namen kommen mir irgendwie bekannt vor – mit Stichwort Bonussystem zielt interessanterweise genau in diese Richtung. Belohnen, wenn jemand etwas macht, und nicht bestrafen! Warum Sie diesen Pfad der Tugend verlassen haben, ist mir unklar.

*Patrick Hächler (CVP, Gossau):* Susanne Rihs hat bereits darauf hingewiesen, dass durch Dieselmotoren eben doch erhebliche Mengen an Feinstaub in die Luft gelangen, und es ist so: Es ist diese Luft, die wir einatmen. Feinstaub ist etwas vom Gefährlichsten, das wir zurzeit konsumieren, das auf den Menschen losgelassen wird und bei dem es schwierig ist, sich dagegen zu wehren. Es bewirkt Allergien, es kann Krankheiten verursachen, es ist ein unheilvoller Beitrag zur Lebensqualität und es ist ein hausgemachtes Problem, das kann man nicht wegdiskutieren. Nun, bisher ist es gepusht worden. Es ist tatsächlich so, dass die CO<sub>2</sub>-Bilanz bei Dieselmotoren besser ist als bei Benzinmotoren. Das ist für den Treibhauseffekt günstig, das unterstützen wir grundsätzlich, und das Kyoto-Protokoll können wir so vielleicht eher erfüllen. Soll nun alles falsch sein? Nein, aber man weiss heute mehr als damals, als eben Diesel in dieser Form gepusht worden ist. Das muss man dann auch sehr gut kommunizieren. Was sehr gut war, kann eben plötzlich schlecht sein, weil man mehr weiss und das Ganze bes-

ser versteht. Massnahmen sind hier also durchaus sinnvoll, auch wenn das ganze Problem mit dem noch nicht gelöst wird; das ist uns klar. Es muss auch ein Weg gewählt werden, der für die Wirtschaft machbar und finanzierbar ist. Es sollen vernünftige Übergangsfristen festgelegt werden.

Ob der Weg via Standesinitiative sinnvoll ist, kann man anzweifeln. Aber wir setzen mit der Unterstützung dieser Initiative ein wichtiges Signal. Die CVP sagt mehrheitlich Ja, weil das Anliegen sehr wichtig ist. Falls aber in der Kommissionsarbeit diesen obigen Bedenken, die ich angeführt habe, nicht Rechnung getragen wird, werden wir uns die spätere Unterstützung nochmals überlegen.

*Eva Torp (SP, Hedingen):* Der Zusammenhang zwischen der Feinpartikelkonzentration in der Atemluft und Atemwegserkrankungen, Herz- und Kreislauferkrankungen, Krebs und Todesfällen ist genügend belegt. Hier nicht schnellstens zu handeln, ist unverantwortlich. Wir von der SP unterstützen deshalb die Einreichung dieser Standesinitiative 117/2005 für eine Filterpflicht bei Dieselfahrzeugen. Angesichts der klaren Tatsache, dass der Dieselmotor 1000 Mal mehr Russ und Staub produziert und dass der motorisierte Dieserverkehr 50 bis 60 Prozent der gesundheitsschädigenden Feinstaubpartikel verursacht, dürfen wir nicht länger untätig bleiben. Mit motorisiertem Dieserverkehr sind Traktoren, Baumaschinen, LKW, Busse und Personautos gemeint. Die Abgase aus Dieselfahrzeugen bestehen aus unsichtbaren Kleinstpartikeln. Wären sie rot, wäre vielleicht schon längstens etwas unternommen worden. Sie verursachen Krankheiten wie Asthma, Allergien, Hauterkrankungen, chronische Lungenkrankheiten und Krebs. Bei Kindern sind die Auswirkungen noch verheerender. In ihren empfindlichen Lungen lassen sich bleibende Schäden nachweisen. Der Jahresmittelwert in der Schweiz für PM10, das heisst von Partikeln mit einem aerodynamischen Durchmesser von weniger als zehn Mikrometern, liegt ganzjährig und grossflächig über den Grenzwerten der Luftreinhalteverordnung. Der Tagesmittelwert wird mancherorts häufig und zum Teil massiv überschritten. Dadurch sind unsere Körper während längerer Zeit dem Feinstaub ausgesetzt. Der Körper wehrt sich gegen diese eindringenden Partikel durch Mehrproduktion von Zellen, und diese dauernde Stimulierung kann zu Krebs führen. Weiter produziert der Dieselmotor acht Mal mehr Stickoxide als ein Benzinmotor. Stickoxid

bildet Ozon, einen der wichtigsten Verursacher des Sommersmogs. Die dritte Gefahr durch ungefilterten Dieselausstoss besteht darin, dass die Russpartikel in der Atmosphäre Strahlung aufnehmen, was zu einem erwärmenden Effekt führt. Damit haben wir genau so wie beim CO<sub>2</sub> eine Klimaerwärmung als Folge. Im Kanton Zürich werden die Gesundheitskosten durch die Luftverschmutzung auf gegen eine Milliarde Franken pro Jahr geschätzt. Für die ganze Schweiz 4,8 Milliarden Franken. Die Schweizer Krebsliga bezeichnet Dieselpartikel als Luftschadstoff Nummer eins. Zurzeit fährt in der Schweiz jedes dritte Neuauto mit Diesel, und die wenigsten sind mit einem Partikelfilter ausgerüstet. Dabei würden die Partikelfilter mehr als 90 Prozent der Schadstoffe zurückhalten und die kanzerogene Potenz würde um mehr als 90 Prozent abnehmen. Aus dieser Perspektive ist für eine substantielle Verbesserung der Gesundheit vor allem eine schlichte Massnahme dringend notwendig: nämlich die Einführung einer Filterpflicht bei Dieselfahrzeugen. Im Umweltbericht des Kantons Zürich steht: «Solange die Motoren nicht mit Partikelfiltern ausgerüstet sind, belasten sie die Luft in hohem Masse.»

Schluss mit dem Abwarten und Husten! Sie dürfen jetzt Gas geben. Unterstützen Sie diese Parlamentarische Initiative!

*Ruedi Menzi (SVP, Rütli):* PM10 kann aus Russpartikeln stammen sowie aus Kondensationen. Es kann aber auch flüssig sein. Den höchsten Ausstoss von PM10 hatten wir 1970 mit zirka 40'000 Tonnen. Seither haben wir Jahr für Jahr weniger PM10-Ausstoss. Eine Auflistung zeigt die Verursacher. Verkehr: 36 Prozent, Industrie: 35 Prozent, Landwirtschaft: 24 Prozent, Haushalte: 5 Prozent. Bei dieser Zusammenstellung sind also alle Partikel enthalten. Da es bei dieser Parlamentarischen Initiative um einen Partikel ausstoss geht, wollen wir hier auch die Verursacher genauer unter die Lupe nehmen. 20 Prozent des gesamten Feinstaubausstosses stammen von Abgasen; und hier die Zusammensetzung. PKW und leichte Nutzfahrzeuge: 2,2 Prozent, LKW: 2,4 Prozent, Busse: 2,4 Prozent, Baumaschinen: 4,2 Prozent, Landwirtschaft: 7 Prozent und diverse: 1,8 Prozent. Die Nachrüstung von PKW ist technisch problematisch oder gar unmöglich, da die Entleerung des Partikelfilters bei einer Nachrüstung grosse Probleme aufwirft. Hier wäre es sinnvoll und richtig, wenn der Bundesrat auf dem Verordnungsweg – und zwar schnell – die obligatorische Partikelfilterpflicht für die neuen

Diesel-PW einführen würde. Bei den Lastwagen bezahlen Fuhrhalter für ihre alten Lastwagen mit Euro 2 und ältere deutlich mehr LSVA, als wenn sie einen neueren mit Euro 3 besitzen. Dies hat dazu geführt, dass viele neue LKW gekauft wurden und, wenn ältere noch in Betrieb sind, mit diesen möglichst wenig Kilometer gefahren werden. Bei den LKW wäre es sinnvoll, wenn der Bund über eine erneute Abstufung der LSVA das Nachrüsten von alten LKW mit Partikelfiltern fördern würde. Aber auch das Nachrüsten mit ähnlichen Systemen wie AdBlue, eine synthetisch hergestellte Harnstofflösung, die dem Brennstoff prozentual beigemischt wird und dieselbe Wirkung erzielt wie ein Filter, sollte belohnt werden. Auch müssten hier andere Systeme wie Kompostgas eingeschlossen werden. Wichtig ist, dass nicht nur der Partikelfilter gefordert wird, sondern die Grenzwerte so gesetzt werden, dass die Motorenentwicklung nicht behindert wird. Denn es ist möglich, die Werte auch ohne Partikelfilter zu erreichen. Die neue Euro-5-Norm ist bei vielen Herstellern schon im Frühling 2006 erhältlich. Diese Norm müsste nach Gesetzgeber erst ab Oktober 2009 erfüllt werden. Hier wird zum Teil die EGR-Methode angewendet. Bei diesem Verfahren wird ein Teil des Abgases gekühlt und nochmals der Verbrennung zugeführt. Auch wird mit hohen Einspritzdrücken bis zu 2000 bar gearbeitet, um eine optimale Verbrennung herbeizuführen, so dass ein Partikelfilter überflüssig wird. Eine neue Studie von der Hochschule für Technik Rapperswil zeigt: Moderne Dieselbusse, welche die ab Herbst geltende Euro-4-Norm oder die noch strengere Euro-5-Norm erfüllen, schneiden etwa gleich gut ab wie Gasfahrzeuge. Da viele Busse für den ÖV fahren, wäre es sinnvoll, diese nachzurüsten oder durch neue Busse zu ersetzen.

Da diese Parlamentarische Initiative einen Partikelfilter für alle Dieselfahrzeuge fordert, also auch für alte, und andere Systeme wie AdBlue ausschliesst, unterstützen wir diese Parlamentarische Initiative vorläufig nicht und bitten Sie, diese ebenfalls nicht zu unterstützen. Danke.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* Als Landwirt und Betreiber von einigen Dieselfahrzeugen und im Wissen um die immer noch hohen Kosten für die Nachrüstung der Dieselmotoren mit Partikelfiltern müsste ich diese Parlamentarische Initiative ablehnen. Auch wurde viele Jahre das Dieselfahrzeug als umweltschonende und treibstoffsparende Alternative zum benzinbetriebenen Fahrzeug propagiert. Tatsache aber



ist, dass die vielen und an der Zahl immer noch stark zunehmenden Dieselfahrzeuge eine lang unterschätzte Belastung unserer Atemluft und damit unserer Gesundheit mit Feinstaubpartikeln ist. Die extremen gesundheitlichen Risiken sind belegt und unbestritten. Was wir an der Parlamentarischen Initiative bemängeln, ist, dass sie nicht klarstellt, ob auch bereits in Verkehr gesetzte Fahrzeuge – und ab welchem Einsatz und ab welcher Grösse – mit Partikelfiltern nachgerüstet werden müssen. Eine generelle Nachrüstung wäre zwar zu begrüßen, macht aber nicht in jedem Fall Sinn und wäre teilweise unverhältnismässig. Eine Ausrüstungspflicht für neue Dieselmotoren fände ich aber auf alle Fälle prüfenswert und ein dringliches Ziel. Den Ausführungen, die wir vorhin gehört haben, ist auch zu entnehmen, dass vielleicht die Normen in nächster Zukunft so angepasst werden, dass nicht in jedem Fall Partikelfilter nötig wären. Dies würde aber nicht bedeuten, dass wir diese Parlamentarische Initiative nicht überweisen sollten. In der Kommission kann sie ja dann so ausgearbeitet werden, dass diese Ziele mit hinein genommen werden.

Die EVP wird die Parlamentarische Initiative vorläufig unterstützen.

*Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon):* Heute stellt niemand mehr im Frage, dass jedes Benzinfahrzeug standardmässig mit einem Katalysator ausgerüstet ist. Dazumal ging ein Aufschrei des Entsetzens durch Behörden und Bevölkerung. Auch Filteranlagen in zeitgemäss ausgerüsteten Kehrlichtverbrennungsanlagen sind heute eine Selbstverständlichkeit und die privaten Ölfeuerungen müssen jährlich einen Abgastest bestehen und die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung einhalten; heute eine Selbstverständlichkeit.

Gaston Guex, gut Ding will nicht nur Weile haben, sondern darf in diesem Fall durchaus auch etwas kosten. Ein häufiges Phänomen in der Politik ist der Prozess des Hin- und Herschiebens. Vom Bund an den Kanton an die Gemeinden und umgekehrt. Mit dieser Standesinitiative soll dem Einhalt geboten werden. An dieser Stelle möchte ich erwähnen, dass der Regierungsrat die Motion betreffend Einführung eines Bonussystems bei Verkehrsabgaben dieselmotriebener Fahrzeuge mit Filtern gerne entgegennehmen würde; das ist doch schon ein Lichtstreifen am Horizont und zeugt von Weitsicht.

Ich bitte Sie um Überweisung dieser Parlamentarischen Initiative.

*Luzius Rüegg (SVP, Zürich):* Dicke Luft um feinen Staub! Dabei sind 80 Prozent nicht Dieselpartikelfeinstäube. Unsere grünen Fundamentalisten werden nicht müde und fordern einen erneuten Alleingang der Schweiz zum Thema Russpartikel, obschon sie wissen, dass diese eine globale Angelegenheit sind und die kleine Schweiz kaum etwas dagegen ausrichten kann. Nur gerade 2,2 Prozent der Partikel stammen von Pkw-Dieselaautos. Einen Anteil von 2,4 Prozent hat der Transitverkehr; uralte Lastwagen vor allem aus den Oststaaten durchqueren unser Land. Der andere Teil sind Industrieemissionen, die auch nicht Halt machen an unseren Grenzen. Der Ausstoss von Abgasen steigt erheblich, wenn Fahrzeuge immer wieder anhalten, im Stau stehen und dann wieder beschleunigt werden müssen. Eine gute Möglichkeit, um diesen Ausstoss zu vermindern, wäre der Zusammenschluss der Oberlandautobahn. Der Transitverkehr durch Zürich würde drastisch reduziert, viel weniger Staus und damit auch weniger Ausstoss! Doch zum HLS-Netz sagen Sie ja Nein.

Erwiesenermassen sterben jedes Jahr 10'000 Personen den Rauchertod. Gemäss einer EU-Studie ist aber bis heute nicht eindeutig geklärt, ob Feinstaub, wie immer vermutet, auch Lungenkrebs auslöst. Trotzdem halbiert auch hier die Schweiz den PM10-Feinstaub-Grenzwert. In der EU beträgt dieser 40, in der Schweiz 20 Mikrogramm pro Kubikmeter. Weshalb reichen Sie hier nicht auch eine Parlamentarische Initiative ein, die den Blütenstaub verbietet? Nachweislich leiden sehr viele Personen unter dessen Einfluss. In den letzten 200 Jahren hat sich das menschliche Alter verdoppelt – trotz der vielen Autos. Leider denken die Initiantinnen und Initianten überhaupt nicht an die materielle und finanzielle Belastung des Staates, die durch solche Initiativen entsteht. Die Technik ist der Politik immer einen Schritt voraus. So bieten verschiedene LKW-Hersteller schon jetzt Euro-5-Motoren an, obwohl dies nach EU-Recht erst ab 2009 nötig ist; für unsere Euro-Turbos ein Schlag ins Gesicht!

Unterstützen Sie diese Parlamentarische Initiative nicht.

*Jürg Stünzi (Grüne, Küsnacht):* Es geht doch hier nicht darum, dass wir jeden Tag von der Quaibrücke aus ein ungetrübtes Alpenpanorama sehen wollen oder dass es uns besonders stört, bei jedem Pianissimo in der Tonhalle nur nach das Hüsteln unserer Sitznachbarn zu hören. Nein, es geht hier um eine ganz elementare Vorsorgepolitik: Saubere

Luft ist gesund – Abgase, Feinstäube und Rauch sind es eben nicht. Dank der Verbrennung fossiler Energieträger, insbesondere als Treibstoffe von Motorfahrzeugen, sind wir nicht nur in verrauchten Kneipen oder da draussen im Foyer, sondern auch im Freien in den ganzen städtischen Gebieten zu Passivrauchern geworden. Das kann Ihre Gesundheit gefährden. Ich finde mich damit ab, dass die rechte Ratshälfte dazu lieber den Kopf in den Sand, als in die Atmosphäre oder in die Zeitungen steckt. Ich verzichte deshalb darauf, Ihnen die Fakten aus Fachzeitschriften, NZZ und so weiter hier wiederzukäuen. Merken Sie sich doch einfach erstens: je feiner der Staub, desto potenziell schädlicher. Und zweitens: Die feinsten Stäube sind diejenigen, die aus den Verbrennungsprozessen stammen. Wenn Sie also von PM10, von dieser Klasse von Verschmutzungsstäuben sprechen, dann sind es nicht die zehn Mikrometer grossen Stoffe, die uns besonders interessieren, sondern diejenigen, die vielleicht unter einem Mikrometer oder bei 0,1 Mikrometer Grösse sind. Die Belastung mit diesen ultrakleinen Stäuben ist es, die uns besonders Sorgen macht. Und diese Stäube könnten mit einem obligatorischen Partikelfilter, insbesondere, wenn wir das flächendeckend einführen könnten, immerhin um einen Drittel gesenkt werden. Das Problem ist ja erkannt. Deshalb schreibt Regierungspräsidentin Dorothee Fierz im kantonalen Umweltbericht ja auch von vereinzelten Rückschritten im Umweltschutz. Die Speerspitze dieses Rückschritts ist die zunehmende Belastung der Luft mit diesem Russ. Dabei ist besonders störend, dass es sich um ein lösbares, um ein technisches Problem handelt. Die Lösung heisst Russfilter, die Massnahme Filterpflicht.

Das Problem ist erkannt. Handeln Sie mit und unterstützen Sie diese Parlamentarische Initiative. Ich danke Ihnen.

Vielleicht noch ein Wort an Gaston Guex. Ich finde es trotzdem sehr wichtig, wenn wir ein Signal nach Bern senden. Wir sind schliesslich die Betroffenen, die sich wehren müssen. Das Argument mit der EU wird hier einfach vorgeschützt. Es ist eine Rauchpetarde, die der Vernebelung dient. Die EU hat noch immer nachgezogen innerhalb der Fristen, die wir selber mit unserer Gesetzgebung vorgegeben haben. Für die Neuzulassung sind ja auch schon Regelungen in Sicht. Die Nachrüstung soll selbstverständlich so rasch wie möglich stattfinden; dieses «möglich» ist ja wichtig und ist auch in dieser Parlamentarischen Initiative enthalten. Es ist ja nicht so, dass wir irgendwelche Wunder verlangen, sondern wir verlangen, dass wir vorwärts machen.

Vielleicht noch ein Wort zu Luzius Rüegg. Ich finde es erheiternd, dass immer wieder neue Argumente auftauchen. Ich finde es aber doch ziemlich pietätlos, dass man die Blütenstaubopfer mit den Krebsopfern vergleicht.

Ich danke Ihnen für die Unterstützung unserer Parlamentarischen Initiative.

*Heinrich Frei (SVP, Kloten):* Fahrzeugabgase tragen zur Luftverschmutzung bei. Schlechte Luftqualität kann bei Menschen zu gesundheitlichen Problemen, etwa Atemwegs- oder Herz- und Gefässerkrankungen führen. Das ist leider so und darum müssen zur Reduktion der Luftverschmutzung auch Massnahmen ergriffen werden. Die Gesundheit ist das wichtigste Gut im Leben, tragen wir Sorge dazu! Die Verantwortung liegt jedoch zu einem grossen Teil bei jedem selbst. Viel Bewegung und gesunde Ernährung sind die wichtigsten Voraussetzungen dazu. Die Schuld den andern zuschieben, taugt nur bedingt, ist jedoch typisch für unsere Zeit. Die andern sind schuld und der Staats solls richten. Nur keine Eigenverantwortung! Erlauben Sie mir dennoch die positive Bemerkung, dass wir trotz den Umweltbedingungen im Durchschnitt viel älter werden.

Nun zur Sache. Ich bitte die Initianten, diese Initiative zurückzuziehen. Wenn nicht, muss diese vorläufig nicht unterstützt werden; dies aus folgendem Hauptgrund:

Das Ziel der Initianten ist sicher die Reduktion der schädlichen Emissionen bei Dieselmotoren wie der Feinstaubpartikel und nicht, dass alle Dieselmotoren mit einem Filter ausgerüstet sein müssen, wie dies im Initiativtext verlangt wird. Erstens: Wo entstehen Feinstäube? Feinstäube entstehen nicht nur durch Motorenabgase. Auch beim Rauchen oder beim Bremsen der S-Bahn im Hauptbahnhof oder durch das Tram entstehen Feinstäube. Auch der Strassenbelagsabrieb macht fast 20 Prozent der Feinstaubbelastung aus. Zusammengefasst beträgt der Anteil der Feinstäube durch den Verkehr zirka 35 Prozent und diejenige durch die Motorenabgase etwa 8 Prozent aller Feinstäube – Bemerkung –, je nachdem, wer die Studie in Auftrag gibt. Zweitens: Wie kommen wir zum Ziel der Verbesserung der Luftqualität? Die Emissionsvorschriften sind immer technologieneutral. Dies bedeutet, dass die Fahrzeughersteller selber entscheiden müssen, welche Technologie – Filter, Oxidationskatalysatoren, PM-Kat Wandstromtechnologie, Brennstoff-

qualität, Innermotorische Technik et cetera – sie einsetzen wollen, um die vorgeschriebenen Abgasverringerungen zu erreichen.

Zum Schluss nochmals: Ziehen Sie diese Initiative zurück, befassen Sie sich mit dem Thema und machen Sie einen Vorstoss, der unserer Gesundheit und unserer Umwelt wirklich etwas nützt!

### *Abstimmung*

**Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 82 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht.** Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Ich beantrage Ihnen, die Parlamentarische Initiative einer Kommission zu Bericht und Antrag zu überweisen. Sie sind damit einverstanden. Die Geschäftsleitung wird Ihnen an einer der nächsten Sitzungen einen Zuweisungsantrag stellen.

Das Geschäft ist erledigt.

### **29. Standesinitiative zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Road-Pricing**

Parlamentarische Initiative Ralf Margreiter (Grüne, Zürich), Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon) und Natalie Vieli-Platzer (Grüne, Zürich) vom 25. April 2005

KR-Nr. 120/2005

Die Parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

Der Kanton Zürich reicht bei den Bundesbehörden eine Standesinitiative ein, mit der eine Änderung der rechtlichen Grundlagen verlangt wird, welche es im Bund und in den Kantonen ermöglicht, Road-Pricing als Element einer ökologischen Verkehrspolitik und marktwirtschaftlicher Verkehrssteuerung einzuführen.

Begründung:

Am 18. April 2005 scheiterte eine PI mit der Forderung nach einer

Standesinitiative auf Schaffung der rechtlichen Grundlagen für ein Road-Pricing an der Hürde der vorläufigen Unterstützung, weil mit der damals präsentierten engen Zweckbindung ans Strassenwesen offensichtlich keine Mehrheit zu finden ist. Angesichts seiner Wichtigkeit und des grundsätzlich richtigen Ansatzes verdient das Thema Road-Pricing jedoch eine neue Chance, die auf die damals zu Recht vorgebrachten Bedenken eingeht und eine Ausrichtung im Sinn marktwirtschaftlicher Verkehrslenkung und ökologischer Mobilitätswahl vorsieht.

Für das Instrument Road-Pricing spricht, dass es als verursachergerechtes Abgeltungsmodell ausgestaltet werden kann. Wer den öffentlichen Raum für seine individuelle, motorisierte Mobilität vereinnahmt, soll ein angemessenes Entgelt entrichten. (Dies ist ja im Bereich Parkraum schon analog umgesetzt.)

Das Ziel dabei ist die Verbesserung der Lebens- wie der Verkehrsqualität von heute übernutzten (zentralen, städtischen) Räumen durch einen Abreiz zur Nutzung des MiV insbesondere für bestimmte Beziehungen im Ziel-/Quellverkehr. Das heisst auch, dass die Baudirektion heute auf der falschen Fährte ist: Statt sich am Londoner Vorbild zu orientieren, will die BD (jedenfalls nach heutigem Stand) einzelne stark belastete Strassen mit Road-Pricing belegen: Das wird zu Ausweichverkehr und Schleichwegen durch die Wohnquartiere führen.

Road-Pricing darf zwei Dinge grundsätzlich nicht tun: Erstens darf der Mittelfluss aus dem Road-Pricing keinesfalls der heutigen Endlosspirale mehr Strassen – mehr MiV – noch mehr Strassen – noch mehr MiV usw. Vorschub leisten, sondern im Gegenteil ökologisch wirksam werden. Die Bevorzugung von Investitionen in den Strassenbau ist zu ändern; zu fördern sind der öffentliche Verkehr (vor allem der öffentliche Personennahverkehr) sowie der Velo- und Fussverkehr.

Zweitens darf Road-Pricing auch nicht bereits bestehende ökologische oder ökonomische Anreize zu umweltfreundlicherem Mobilitätsverhalten konkurrieren oder gar ersetzen. Konkret muss weiterhin über Zölle, Lenkungsabgaben o.ä. auf den Treibstoffen der konkrete Verbrauch gesteuert und dieses Problem angegangen werden können, da der Treibstoffverbrauch ja auch korreliert mit mehr Emissionen (z.B. von CO<sub>2</sub>) und höherem Verbrauch nicht-erneuerbarer Energieträger.

*Ralf Margreiter (Grüne, Zürich):* Sie alle kennen die Staus in den grösseren Städten und an den neuralgischen Orten im Kanton; Feierabendverkehr, Freizeitverkehr, man behindert sich gegenseitig. Andernorts hat man auf die Herausforderung, den knappen Strassenraum intelligenter zu nutzen, mit der Einführung von Road-Pricing reagiert. Ich möchte Ihnen jetzt nicht die verschiedenen Modelle aus London, Skandinavien, den USA et cetera vorführen. Wichtig ist an allen diesen Modellen die eine Gemeinsamkeit, die sie teilen: Sie funktionieren! Road-Pricing-Modelle sind eine Möglichkeit und offenkundig nicht die dümmste, die Frage von Angebot und Nachfrage beim Strassenraum zu regeln. Ihr unbestreitbarer Vorteil: Sie laufen über marktwirtschaftliche Steuerung nach dem Verursacherprinzip, und nicht über Gebote und Verbote. Für das Instrument Road-Pricing spricht also, dass es als verursachergerechtes Abgeltungsmodell ausgestaltet werden kann. Wer den öffentlichen Raum für seine individuelle benzinmotorisierte Mobilität vereinnahmt, soll ein angemessenes Entgelt entrichten. Das ist ein simpler Grundsatz und im Bereich Parkraum ist das schon analog umgesetzt. Das Ziel dabei ist die Verbesserung der Lebens- wie der Verkehrsqualität von heute übernutzten, in der Tendenz immer zentralen, städtischen Räumen durch einen Abreiz zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere für bestimmte Zielverkehrsbeziehungen. Das heisst auch, dass die Baudirektion, die daran arbeitet, heute auf der falschen Fährte ist. Statt sich am Londoner Vorbild zu orientieren und in Räumen zu denken, will die Baudirektion jedenfalls nach heutigem Stand einzelne stark belastete Strecken, Strassen mit Road-Pricing belegen. Das kann zu Ausweichverkehr und Schleichwegen durch die Wohnquartiere führen.

Road-Pricing darf zwei Dinge grundsätzlich nicht tun: Erstens darf der Mittelfluss aus dem Road-Pricing keinesfalls der heutigen Endlosspirale «mehr Strassen, mehr motorisierter Individualverkehr, noch mehr Strassen, noch mehr motorisierter Individualverkehr et cetera» Vorschuss leisten. Der Mittelfluss muss im Gegenteil ökologisch wirksam werden. Die Bevorzugung von Investitionen in den Strassenbau ist daher zu brechen. Zu fördern sind der öffentliche Verkehr, vor allem der öffentliche Nahverkehr, sowie der Velo- und Fussverkehr. Zweitens darf Road-Pricing auch nicht bestehende ökologische oder ökonomische Anreize zu umweltfreundlicherem Mobilitätsverhalten konkurrieren oder gar ersetzen. Konkret muss weiterhin über Zölle, über Lenkungsabgaben und so weiter auf den Treibstoffen der konkrete Ver-

brauch gesteuert werden können, da er ja auch korreliert mit den Emissionen zum Beispiel von CO<sub>2</sub> und mit dem höheren Verbrauch nicht erneuerbarer Energieträger. Die Diskussion um Road-Pricing ist – ich habe es vor einigen Monaten bereits gesagt in diesem Rat – aus meiner Sicht eine der interessanteren, in den letzten Jahren zum ganzen Verkehr, zum Mobilitätsbereich in diesem Land geführt wurden beziehungsweise zu führen sind. Am 18. April 2005 scheiterte eine erste Parlamentarische Initiative mit der Forderung nach einer Standesinitiative auf Schaffung der rechtlichen Grundlagen für ein Road-Pricing an der Hürde der vorläufigen Unterstützung, weil mit der damals präsentierten Zweckbindung ans Strassenwesen in diesem Rat offensichtlich kein Staat zu machen war beziehungsweise die nötige Unterstützung nicht verbucht werden konnte. Ich habe mich damals schon für die Unterstützung jener Parlamentarischen Initiative stark gemacht; nicht, weil mir der Verwendungszweck der Mittel für die Strassen besonders gefallen hätte, sondern weil dieser Rat sich aus der Diskussion um ein so wichtiges Thema nicht freiwillig und vorzeitig verabschieden sollte. Angesichts dieser Wichtigkeit des grundsätzlich richtigen Ansatzes benötigte das Thema Road-Pricing eine neue Chance. Hier ist sie! Dieser Road-Pricing-Vorstoss geht auf die damals vorgebrachten Bedenken ein. Er weist eine klare Ausrichtung auf. Er fordert Road-Pricing nicht nur als Element einer marktwirtschaftlichen Verkehrssteuerung, sondern ganz klar auch als Element einer ökologischen Verkehrspolitik. Die Baudirektion ist wie gesagt ohnehin an der Arbeit. Nach dem, was bisher zu vernehmen war, gerät jedoch im stillen Kämmerlein der Ämter nicht alles zum Guten. Es ist daher richtig, wenn sich der Rat in dieser Debatte einbringt und mit dieser Parlamentarischen Initiative die Schaffung der rechtlichen Möglichkeiten fordert, Road-Pricing einzuführen. Bekennen Sie Farbe, stellen Sie sich hinter eine solche Verkehrspolitik, unterstützen Sie die Parlamentarische Initiative vorläufig! Besten Dank.

*John Appenzeller (SVP, Aeugst a.A.):* Diese Parlamentarische Initiative betrachte ich als grüne Drängerei. Schon am 18. April 2005 haben wir über diese Sache befunden, doch dies hindert die grünen Turbos nicht daran, gleich darauf ein fast gleiches Anliegen einzureichen. Wir können hier ja auch ein Kasperltheater aufziehen oder es Bundesbern gleichtun. Man ändert und bastelt immer mal wieder etwas am Anliegen, bis es überwiesen wird; auf Bundesebene so geschehen unter an-



derem bei der Mehrwertsteuer. Das Geld soll diesmal den Veloverkehr fördern. Doch genau diese Klientel ist es, die für Millionen Franken erstellte Velowege links liegen lässt und lieber auf der Strasse den Autofahrer ärgert und ihr Leben unnötig gefährdet. Das Road-Pricing ist auch unsozial gegenüber behinderten und auf das Auto angewiesenen Mitmenschen und verteuert vereinzelt heute schon kränkelnde und überbesteuerte Branchen wie zum Beispiel das Transportgewerbe. Bleiben Sie konstant und lehnen Sie diese Parlamentarische Initiative, wie bereits am 18. April 2005 geschehen, ab. Danke.

*Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen):* Es wird Sie kaum überraschen, dass die FDP auch den zweiten Road-Pricing-Anlauf nicht unterstützen wird. Nachdem ich Ihnen, Ralf Margreiter, aufmerksam zugehört habe, muss ich feststellen, dass Sie scheinbar die perfekte Lösung entdeckt haben: Road-Pricing ist für Sie in der Form einer Eier legenden Wollmilchsau, die wirklich alle Probleme löst, seien es die Kapazitätsprobleme oder die Finanzierungsprobleme. Es löst die Umweltproblematik und erreicht auch das grüne ideologische Ziel der Verkehrsverhinderung. Für die Begründung wurde heute weit ausgeholt. Es wurden die Marktwirtschaft, die ökologische Mobilitätswahl und das Verursacherprinzip beschworen, ein viel versprechender Ansatz eigentlich; leider nicht konsequent durchgedacht, wie der letzte Satz in der Begründung – und Sie haben ihn heute wiederholt – klar aufdeckt: Konkret muss weiterhin über Zölle, Lenkungsabgaben oder Ähnliches aus dem Treibstoffen der konkrete Verbrauch gesteuert werden. Also Sie wollen das System gar nicht diskutieren. Damit sind sie wenigstens ehrlich. Es geht Ihnen um zusätzliche Mittel, also um eine zusätzliche Steuer, die aber nicht zweckgebunden für Strasseninfrastrukturen eingesetzt werden, sondern für alles andere. Und es geht um ein zusätzliches Instrument, um den privaten Verkehr weiterhin in den Würgegriff zu nehmen. Schade eigentlich, Road-Pricing ohne eine gesamtheitliche Systemdiskussion ist nicht der Rede wert. Darum wird die FDP die Parlamentarische Initiative ablehnen.

*Marcel Burlet (SP, Regensdorf):* Eigentlich haben wir ja Road-Pricing bereits eingeführt, die täglichen Staus beweisen das jeden Morgen. Volkswirtschaftlich gesehen sind Autostaus nämlich eine spezielle Form von Road-Pricing. Der Autofahrer, die Autofahrerin entrichtet ihr

Entgelt über Zeit. Im Strassenverkehr ist Zeit eben auch Geld und es sind 12'000 Stunden jedes Jahr, die es zu kurieren gilt. Die erneute Debatte heute – am 18. April 2005 hat der Rat ja bereits ausgiebig diskutiert – ist eigentlich müssig. Damals wurde die Vorlage aus den Reihen der SP diskutiert und jetzt ist eine Vorlage über die Grünen hereingekommen. Es geht ja ums Gleiche. Es geht darum, dass man beim Bund oben das so genannte Wegzollrecht ändern muss, damit Road-Pricing endlich einmal gesetzlich erlaubt wird. Genau das will die Parlamentarische Initiative Ralf Margreiter auch. Vor einem halben Jahr haben vier Stimmen gefehlt zur vorläufigen Unterstützung – wegen schlechter Präsenz und wegen fehlender Stimmen auch von der Seite der Grünen. Alles Geld soll nun aus dem Road-Pricing in den ÖV, den Velo- und Fussverkehr fliessen. Gibt es hierfür politische Mehrheiten in der Bevölkerung oder gar in diesem Rat? 60 Stimmen zur vorläufigen Unterstützung? Ich kann Sie aber beruhigen, wir gehen das Problem nüchtern an. Die SP wird den Vorstoss unterstützen und erwartet nun tatsächlich, dass heute die 60 nötigen Stimmen zusammenkommen, damit die Regierung einmal Stellung beziehen muss. Road-Pricing ist ja an vielen Orten erfolgreich. Singapur macht uns dies seit Jahrzehnten vor und London muss ich nicht erwähnen.

Was mich erstaunt, ist, dass die FDP-Fraktion noch nicht eingelenkt hat. Aus Presseberichten weiss man, dass die FDP-Nationalräte hier viel fortschrittlicher sind und einige freisinnige Parlamentarierinnen und Parlamentarier sich diese Finanzierung durchaus vorstellen können. Auf der andern Seite frage ich mich natürlich: Wer hat hier schwarze Russpartikel auf den Augen in diesem Rat? Wenn ich da von der Verelendungstheorie von Luzius Rüegg höre, dann nimmt uns das schon den letzten Schnauf.

Die SP macht also nicht nur böse Miene zum guten Spiel. Zwischen Lindengrün und Flaschengrün werden wir heute die Kastanien aus dem Feuer holen, weder grollen noch schmollen und auch nicht ablehnen. Sie wissen ja, Road-Pricing stellt einen Vorschlag für den privaten Motorfahrzeugverkehr dar, Angebot und Nachfrage vernünftig zu regeln. Hier noch ein Wort an die Strassenbaufanatiker von SVP und FDP: Eigentlich sollten Sie geläutert sein. Vor ein paar Wochen haben wir gelesen, dass die 20 Prozent Mehrverkehr am Baregg seit Eröffnung der dritten Tunnelröhre vor einem Jahr Fakt sind. Sie können sogar den Gubristtunnel auf sechs, sieben, acht Spuren ausbauen, Sie werden den Stau nur hinausschieben und verlagern. Es braucht intelligentere, kos-

tengünstigere und damit vernünftigeren Lösungen; und das ist nämlich Road-Pricing. Auch Economiesuisse – die steht ja nicht auf unserer Seite und ich habe gestaunt – liess sich vor zwei Wochen vernehmen und machte Vorschläge zur Verkehrslenkung. In einem Grundsatzpapier forderte dieser Wirtschaftsverband punktuell erhobene Strassengebühren als einen Beitrag zur Strassenverkehrsverflüssigung in Stauzeiten. Road-Pricing wird dann mehrheitsfähig, wenn wir verstehen lernen, dass dadurch bisherige Verkehrsabgaben durch eine Abgabe mit verbessertem Steuerungseffekt ersetzt werden. Stimmen Sie der Parlamentarischen Initiative zu!

*Thomas Weibel (GLP, Horgen):* Ich stelle fest, die Grünen haben ihre Hausaufgaben gemacht. Mit ihrer Parlamentarischen Initiative tragen sie der auch von uns Grünliberalen eingebrachten Kritik bezüglich Zweckbindung der Erträge Rechnung. Für uns ist Road-Pricing nach wie vor ein taugliches, marktwirtschaftliches Instrument, um die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse auf ökologisch verträgliche Verkehrssysteme zu verlagern und, Reto Cavegn – er ist offenbar nicht im Ratsaal –, nicht zu verhindern. Dieses Ziel können wir aber nur erreichen, wenn keine Zweckbindung zu Gunsten des Strassenverkehrs besteht. Wir sind überzeugt, dass es technisch möglich ist, auch zeitlich und örtlich, differenzierte Be- und Entlastungen der Benutzer der Verkehrssysteme zu realisieren, und zwar ohne dass dies einen immensen Verwaltungsaufwand verursacht. Die Abgabe darf deshalb nicht die Verwaltung aufblähen.

Road-Pricing ist ein zusätzlicher Steuerungsmechanismus. Er darf bestehende Lenkungsmassnahmen nur ersetzen, wenn die Wirkung verstärkt werden kann. Die Erträge, die daraus resultieren, müssen in einer noch zu definierenden Art und Weise an ökologisch vertretbare Mobilitätssysteme oder die Bevölkerung weitergegeben werden. Es ist überaus sinnvoll, die rechtlichen Rahmenbedingungen so anzupassen, dass es für Bund und Kantone möglich wird, Road-Pricing einzuführen.

Wir Grünliberalen unterstützen deshalb diese Parlamentarische Initiative.

*Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon):* Die Gleichsetzung von Fortschritt mit allseitiger Mobilität hat die Industriegesellschaft in eine Sackgasse geführt. Vor allem die Entwicklung der auf Verbrennungs-

motoren gestützten Mobilität hat inzwischen groteske Formen angenommen. Immer mehr Autos und immer mehr Strassen belasten unsere Umwelt, gefährden unsere Gesundheit und bürden unserer Volkswirtschaft steigende Kosten auf. Kleine Kurskorrekturen wie die Entwicklung umweltfreundlicher Autos oder der Ausbau von Fahrradwegen in der Stadt können nicht darüber hinweg täuschen, dass eine grundsätzliche Neuorientierung des Verkehrs – und dazu gehört ein verursachergerechtes Abgeltungsmodell – überlebensnotwendig geworden ist. Dies fordert ein anderes Verständnis, einen anderen Zugang der Beteiligten von Mobilität überhaupt. Road-Pricing ist kein utopisches Szenario, sondern eine machbare Strategie. Ob weniger Verkehr – und das ist das Ziel von Road-Pricing – wirklich die Menschen einschränkt oder ob seine negativen Folgen bald viel mehr einschränken, ist sicher auch eine Frage der Werthaltung. Das Ziel dabei ist eine Verbesserung der Lebens- wie der Verkehrsqualität in Grossstädten. Insbesondere für den Ziel-Quellverkehr ist das Instrument in London seit einiger Zeit in Aktion. Das Road-Pricing ersetzt die längst geforderten grünen Massnahmen wie Zölle und Lenkungsabgaben nicht. Es ist eine sinnvolle Ergänzung und wird bereits erfolgreich angewendet.

Wir bitten um Unterstützung dieser Parlamentarischen Initiative. Besten Dank.

*Carmen Walker Späh (FDP, Zürich):* Der Vorstoss der Grünen – das hat mein Fraktionskollege Reto Cavegn bereits gesagt – bewirkt eine aus liberaler Sicht höchst problematische neue Umverteilungsabsicht und neuen politisch motivierten Finanztransfer, die wir strikte ablehnen. Aber es ist richtig, die FDP und die FDP-Fraktion verschliessen sich Diskussionen über neue Finanzierungsmodelle nicht a priori. Nur möchte ich Ihnen dazu sagen: Sie müssen wissen, dass wir uns etwas anderes vorstellen, wenn wir von neuen Finanzierungsmodellen oder von einem Systemwechsel sprechen. Zum Beispiel müsste erstens die Lenkungswirkung der Preise wirklich relevant sein. Zweitens müsste die Höhe der Preise tatsächlich dem effektiven Bedarf entsprechen und nicht neue zusätzliche Mittel für die Umverteilung generieren. Drittens – da haben wir natürlich auch einen grundlegenden Dissens – müssten die Mittel wieder in die Infrastrukturen zurückfliessen und damit in die Problemgebiete, damit sie dort auch nützen, das heisst, wieder für den MIV genutzt werden können. Und viertens sind wir strikte gegen

Quersubventionierungen. Es geht überhaupt nicht an, dass wir Mittel aus dem motorisierten Individualverkehr wieder in den öffentlichen Verkehr stecken. Wir wollen klare, ehrliche, finanztransparente Systeme. Und zusätzlich möchte ich Ihnen sagen: Für uns wäre ein solches Pricing weder eine zusätzliche Mittelbeschaffung für den Staat noch auch aus Konsequenzgründen eine reine Massnahme des Umweltschutzes, sondern wir wollen eben etwas finanzieren, nämlich unsere Mobilität. Und als Letztes sind wir klar der Meinung, dass wenn wir schon ein landesweites Modell einführen, wir nicht sektoriell arbeiten müssten. Der Vorschlag der Grünen entspricht einfach in keiner Art und Weise unseren Vorstellungen.

Wir von der FDP haben übrigens heute ein Postulat eingereicht, in dem wir von der Regierung eine Finanzierungsstrategie für die Infrastrukturen des motorisierten Individualverkehrs in diesem Kanton Zürich fordern. Und da können Sie dann lesen, dass wir verschiedene Fragen stellen, zum Beispiel auch die Frage nach einer nutzungsabhängigeren Ausgestaltung der Finanzierung. Das hat aber, wie gesagt, für uns nichts mit einem Road-Pricing zu tun. Und was wir auch von der Regierung wissen müssten, wäre, was geschieht, wenn wir in Zukunft nichts tun. Vielen Dank.

*Luzius Rüegg (SVP, Zürich):* Mit diese Initiative versuchen die Grünen erneut, ihre Abzockermethode gegen den Motorfahrzeugverkehr durchzusetzen. Am 18. April 2005 ist die Parlamentarische Initiative der SP zum Thema Road-Pricing abgelehnt worden. Doch schon eine Woche später reichten die «Immergrünen» eine Parlamentarische Initiative zum erwähnten Thema ein, nur ein bisschen anders verpackt. Politischen Anstand oder wie man das nennt, kennt diese Partei anscheinend nicht. Mein vormaliges Votum werde ich also nicht noch einmal vortragen. Ich frage mich nur, was die Initianten mit marktwirtschaftlichen Verkehrssteuerungen meinen. Auch Road-Pricing nützt nichts gegen die vielen viel zu lange dauernden Baustellen in und um Zürich. Was die Grünen suchen, ist eine zusätzliche Finanzierung für den ÖV. Wo wollen sie diesen finden? Am einfachsten natürlich bei den Motorfahrzeugfahrern. Diesen muss man genug in den Ohren liegen und ein schlechtes Gewissen wegen Umweltverschmutzung einreden. Doch wir wollen nicht ins Mittelalter zurückkehren.

Man weiss aus London, dass um 1850 durch die dort registrierten rund 1,6 Millionen Pferde täglich bis zu zehn Verkehrstote zu beklagen waren; nicht zu denken an die Verschmutzung der Umwelt durch diese Pferde, denn sie produzierten riesige Mengen an Treibhausgasen durch den Ammoniak in ihrem Urin und Mist. In Zahlen ausgedrückt: Von den 1,6 Millionen Pferden wurden täglich 48'000 Hektoliter Urin und 16 Tonnen Mist ausgeschieden. Zürich ist nicht mit London zu vergleichen, denn in London leben mehr Personen als in der ganzen Schweiz. Eine gut koordinierte bessere Planung von Baustellen und vor allem auch eine effizientere Ausführung bringen ökologisch und wirtschaftlich schnellere Abhilfe als ein Road-Pricing.

Wir werden diese Parlamentarische Initiative nicht unterstützen.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* Nachdem die Parlamentarische Initiative der SP zum gleichen Thema wegen der engen Zweckbindung an den Strassenbau abgelehnt wurde, nehmen die Grünen einen neuen Anlauf. Grundsätzlich sind wir mit der Stossrichtung der Parlamentarischen Initiative einverstanden. Auch entspricht es sicher unserer Meinung, dass nicht nur der motorisierte Individualverkehr durch Road-Pricing einseitig gefördert werden soll. Voll und ganz stellen wir uns hinter die Forderung, ökologische und ökonomische Anreize zu umweltfreundlichem Verhalten mit Einnahmen aus dem Road-Pricing zu schaffen. Andererseits sind wir aber der Überzeugung, dass wenn das Ganze wirklich eine reelle Chance haben soll, ein Teil der Einnahmen auch für die Strassen verwendet werden muss. Mit dem Postulat «Elektronik vor Beton», welches von uns mitunterzeichnet wurde, ist eine Woche vor dieser Parlamentarischen Initiative ein weiterer Vorstoss ebenfalls zum gleichen Thema eingereicht worden. In diesem Postulat wird die Prüfung einer elektronischen Vignette als differenziertes Steuerungsmittel innerhalb von Road-Pricing verlangt.

Wir sind der Meinung, dass das Postulat und die Parlamentarische Initiative sich gegenseitig gut ergänzen und der Inhalt des Postulates nach einer Überweisung der PI in die Bearbeitung miteinbezogen werden kann. Zudem würde die PI den Weg für die Anliegen des Postulates freigeben. Die EVP wird die Parlamentarische Initiative vorläufig unterstützen.

*Lucius Dürri (CVP, Zürich):* Ich denke, das Thema Road-Pricing kann man emotionslos sachlich anschauen. Es ist eine Möglichkeit der Finanzierung, die im Moment noch nicht gross im Kurs ist, die aber kommen kann, wie das Ausland zeigt. Die Bundespartei der CVP ist der Meinung, dieser Weg solle geprüft werden. Es sollen gangbare Wege eingeschlagen werden. Der Vorstoss der Grünen beinhaltet wahrscheinlich nicht den richtigen Weg. Trotzdem werden wir diese Parlamentarische Initiative vorläufig unterstützen, damit die Diskussion stattfindet. Wir werden aber unsere klaren Vorstellungen in die Diskussion einbringen und dann wahrscheinlich zu einer akzeptableren Lösung kommen.

*Jürg Stünzi (Grüne, Küsnacht):* «Wer Massnahmen nach diesem Gesetz verursacht, trägt die Kosten dafür.» Kennen Sie das? Das ist Artikel 2 des Umweltschutzgesetzes mit dem Titel «Verursacherprinzip».

Wie schon in der letzten einschlägigen Debatte erläutert, stehen wir Grünen dem Road-Pricing mit einer gewissen Reserve gegenüber. Deshalb ist es uns so wichtig, dass die Ziele von vornherein kristallklar bezeichnet sind. Road-Pricing als Element einer ökologischen Verkehrspolitik und nicht als Finanzierungswerkzeug für das bodenlose Fass Strassenbau. Für das Instrument Road-Pricing spricht, dass es als verursachergerechtes Abgeltungsmodell ausgestaltet werden könnte. Wer den zentralen städtischen öffentlichen Raum für seine individuelle motorisierte Mobilität vereinnahmt, soll ein angemessenes Entgelt entrichten. Das ist ja im Bereich Parkraum schon analog umgesetzt.

Road-Pricing ist ein abhängiges Gebührensystem. Es liefert Geld, das für etwas eingesetzt werden kann. Selbstverständlich wäre zunächst anzustreben, dass der motorisierte Individualverkehr seine bisher externalisierten Kosten voll übernimmt für den Strassenunterhalt, für Umweltschäden, Personenschäden et cetera, ebenso, dass er einen angemessenen Beitrag an den ÖV und den Langsamverkehr im öffentlichen Raum leistet; das macht er teilweise. Jedenfalls könnte aber mit Road-Pricing die unbefriedigende Situation behoben werden, dass die Gemeinden heute den Strassenbau aus allgemeinen Steuermitteln willfährig mitfinanzieren. So viel zur Finanzierung, zur Querfinanzierung, Carmen Walker. Sie findet heute statt, aber in der falschen Richtung!

Wir Grünen laden Sie ein, die rechtlichen Grundlagen für die Einführung des Road-Pricings auf Bundesebene schaffen zu lassen, damit

Road-Pricing als Element einer ökologischen und marktwirtschaftlichen Mobilitätspolitik ernsthaft diskutiert werden kann. Aber John Appenzeller, wir werden sicher nicht diejenigen sein, die den Behinderten eine berechnete Ausnahmegewilligung verweigern würden. Und auch an die FDP nochmals: Von einer pfannenfertigen Lösung bis in jedes Detail kann hier keine Rede sein. Der Antrag lautet: «...die rechtlichen Grundlagen zu schaffen ...». Wir danken Ihnen, dass Sie diese Parlamentarische Initiative unterstützen.

### *Abstimmung*

**Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 75 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht.** Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Ich beantrage Ihnen, die Parlamentarische Initiative einer Kommission zu Bericht und Antrag zu überweisen. Sie sind damit einverstanden. Die Geschäftsleitung wird Ihnen an einer der nächsten Sitzungen einen Zuweisungsantrag stellen.

Das Geschäft ist erledigt.



## Verschiedenes

### ***Rücktritt von Alfred Keller, Zürich, aus dem Kassationsgericht***

*Ratssekretär Raphael Golta verliest das Rücktrittsschreiben:* «Ich gebe meine Tätigkeit als ordentliches Mitglied des Kassationsgerichts per 31. Dezember 2005 auf. Für das Vertrauen, das Sie mir seit meiner ersten Wahl im Jahre 1990 entgegengebracht haben, danke ich Ihnen herzlich.

Mit freundlichen Grüssen, Alfred Keller.»

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Der Rat hat vom Gesuch um vorzeitige Entlassung aus seinem Amt auf den 31. Dezember 2005 Kenntnis genommen und diesem stattgegeben.

### ***Rücktritt von Ruedi Hatt, Richterwil, aus dem Kantonsrat***

*Ratssekretär Raphael Golta verliest das Rücktrittsschreiben:* «Rücktritt auf den 31. Oktober 2005. In diesem Moment, in dem ich mit meinen Schreiben zum Rücktritt aus dem Kantonsrat beginne, wird mir so richtig bewusst, dass es wohl nichts Schlimmeres gibt, als am Ende einer langen Doppelsitzung diese mit meinem Schreiben noch zu verlängern mit Ausführungen, die eigentlich – ehrlicherweise – gar nicht interessieren, weil sie von einem Zurücktretenden nicht mehr von grosser Bedeutung sein können und denen man dann zuhört mit der einzigen wahren Konzentration darauf, dass die gegen Abend immer wichtiger werdende Zeit unnötigerweise verrinnt, und dem starken Bewusstsein, dass, wenn schon tatsächlich etwas tatsächlich und unwiderruflich zu Ende geht, dieses Ende nun auch bald kommen möge. (*Heiterkeit.*)

So bleibt mir nur noch, Ihnen mitzuteilen, dass mir dieser Entscheid zurückzutreten, sehr schwer gefallen ist, denn ich war immer, ohne nennenswerte Ausnahmen, sehr gerne mit, bei und unter Ihnen im Rat und werde mich immer an eine spannende, interessante, sehr lehrreiche und auch sehr schöne Zeit zurückerinnern.

Ich bedanke mich bei allen, die mir in dieser langen Zeit in engagierten Auseinandersetzungen, Gesprächen und Voten im Rat zu diesem für mich sehr positiven Lebensabschnitt verholfen haben. Danken möchte ich Ihnen in meinen letzten Sekunden im Kantonsrat auch für Ihre weitere politische Arbeit und Ihren Einsatz für eine gute Zukunft unseres

Kantons und hoffe, dass Sie dies mit möglichst wenigen Doppelsitzungen schaffen werden.

Mit freundlichen Grüßen, Ruedi Hatt.»

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Ruedi Hatt hat Anfang Mai 1996 das Kantonsratsmandat des in den Nationalrat gewählten Walter Bosshard übernommen. Der Gemeindepräsident von Richterswil folgte damit auf den Gemeindepräsidenten von Horgen. Bereits bei seinem ersten Kommissionseinsatz als Kantonsrat kam dem selbstständigen Architekten die kombinierte Optik als Kantonal- und Kommunalpolitiker zugute, war er doch an der Vorberatung der Revision des Finanzausgleichsgesetzes beteiligt. Auch in die ständige Kommission für Staat und Gemeinden, der er als Gründungsmitglied bis heute angehört hat, wusste Ruedi Hatt seine gesamtheitliche Sichtweise nutzstiftend einzubringen.

Unser scheidender Kollege zählte nicht zu den Vielrednern unseres Parlamentes. Dafür wartete er jeweils mit wohl selektionierten, rhetorisch bemerkenswerten Voten auf. Zurückhaltend ging der Abgeordnete Ruedi Hatt aber nicht nur mit dem gesprochenen, sondern auch mit dem geschriebenen Wort um. In seinen neuneinhalb Kantonsratsjahren hat er ganze vier Vorstösse eingereicht und drei davon waren Anfragen. Für die Regierung gab Ruedi Hatt damit wohl den Prototypen eines mustergültigen Parlamentariers ab.

Ich danke Ruedi Hatt herzlich für seinen wertvollen Einsatz zu Gunsten unseres Kantons. Bei der Fortsetzung seiner beruflichen Arbeit wünsche ich ihm ebenso guten Erfolg wie bei seiner weiteren Tätigkeit an der Spitze der Gemeinde Richterswil. Und gemeinsam mit Ruedi Hatt freue ich mich über seinen fortan hoffentlich etwas grösseren zeitlichen Freiraum. (*Applaus.*)

*Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*

- **Änderung des Gesetzes über die politischen Rechte**  
Motion *Robert Brunner (Grüne, Steinmaur)*
- **Mehr Fairplay für die Lehrstellensuchenden. Schluss mit der unsinnig frühen Lehrlingsselektion**  
Postulat *Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)*
- **Finanzierung kantonaler Strasseninfrastrukturen**  
Postulat *Carmen Walker Späh (FDP, Zürich)*
- **Statistik über die Abgabe von Psychopharmaka an Schülerinnen und Schüler der Zürcher Volksschule**  
Postulat *Rolf André Siegenthaler (SVP, Zürich)*
- **Kein Zeugnisverweigerungsrecht bei Übertretungen, die im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden**  
Parlamentarische Initiative *Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon)*
- **Hochschule der Künste**  
Interpellation *Willy Germann (CVP, Winterthur)*
- **Massnahmen zur Aufwandsreduktion von 6 Prozent**  
Dringliche Anfrage *Stefan Feldmann (SP, Uster)*
- **Arbeitsmarktliche Massnahmen im Kanton Zürich**  
Anfrage *Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)*
- **Lehrangebot in Schweizer Geschichte an der Universität Zürich**  
Anfrage *Thomas Ziegler (EVP, Elgg)*
- **Mängel am Radwegnetz**  
Anfrage *Roland Munz (SP, Zürich)*
- **Initiative des Kantons Zürich im SIL-Prozess**  
Anfrage *Rita Bernoulli (FDP, Dübendorf)*
- **Fallkosten der Zürcher Spitäler im Jahr 2004**  
Anfrage *Hans Fahrni (EVP, Winterthur)*
- **Benchmark auf Grund der Fallkosten der Zürcher Spitäler im Jahr 2004**  
Anfrage *Erika Ziltener (SP, Zürich)*

9250

Schluss der Sitzung: 17.10 Uhr

Zürich, den 31. Oktober 2005

Die Protokollführerin:  
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 28. November 2005.