


200. Sitzung, Montag, 19. Januar 2015, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Brigitta Johner (FDP, Urdorf)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 13836*
- Ratsprotokoll zur Einsichtnahme *Seite 13837*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 13837*

2. Erreichbarkeit und Entscheidungsfähigkeit der KESB

 Postulat von Max Homberger (Grüne, Wetzikon) und
 Beat Bloch (CSP, Zürich) vom 12. Januar 2015

 KR-Nr. 3/2015, Antrag auf Dringlicherklärung *Seite 13838*
**3. Gesetzliche Grundlagen im Sozialhilfegesetz zur
Benützung von Fahrzeugen**

 Antrag der Redaktionskommission vom 5. November
 2014

 KR-Nr. 169b/2013 *Seite 13843*
**4. Keine Prostitution auf öffentlichem Grund
(Strassenprostitution)**

 Motion von Heinz Kyburz (EDU, Männedorf),
 Michael Welz (EDU, Oberembrach) und Hans Peter
 Häring (EDU, Wettswil a. A.) vom 20. Januar 2014
 KR-Nr. 8/2014, RRB-Nr. 278/5. März 2014

 (Stellungnahme) *Seite 13856*
13. Vaterschaftsurlaub für kantonales Personal

 Parlamentarische Initiative von Andreas Daurù (SP,
 Winterthur), Johannes Zollinger (EVP, Wädenswil)
 und Ornella Ferro (Grüne, Uster) vom 12. Mai 2014

 KR-Nr. 111/2014 *Seite 13874*

14. Verkehrsabgaben Veteranenfahrzeuge

Parlamentarische Initiative von Bruno Amacker
(SVP, Zürich) und Roland Scheck (SVP, Zürich) vom
23. Juni 2014

KR-Nr. 147/2014 Seite 13884

15. Standesinitiative zur Abschaffung der Abzugsfähigkeit von Bussen vom geschäftsmässigen Aufwand

Parlamentarische Initiative von Thomas Marthaler
(SP, Zürich) vom 23. Juni 2014

KR-Nr. 148/2014 Seite 13889

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Fraktionserklärung der Grünliberalen zur Zivilfliegerei in Dübendorf*..... Seite 13873
 - *Persönliche Erklärung von Hanspeter Haug zum Hafenkran am Limmatquai* Seite 13873
- Nachrufe..... Seite 13896
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 13898

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Zur Geschäftsliste: Nach der Ratspause werden parlamentarische Initiativen ab Traktandum 13 behandelt, wie Sie bereits informiert worden sind. Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste. Das ist nicht der Fall, wir fahren fort, wie vorgesehen, sobald Sie Ihre Plätze eingenommen haben. Besten Dank.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf fünf Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 261/2014, Äussere Nordumfahrung
Christian Lucek (SVP, Dänikon)

- KR-Nr. 262/2014, Handels- und gewerbeschädigender Abbau des Service public durch die Post
Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)
- KR-Nr. 264/2014, Anerkennung der Ausbildung dipl. Sportlehrer FH
Christoph Ziegler (GLP, Elgg)
- KR-Nr. 277/2014, Fahrplan-Lücke im Flughafen Zürich
Priska Seiler Graf (SP, Kloten)
- KR-Nr. 280/2014, Massnahmen zum Erhalt wirtschaftlicher Selbstständigkeit
Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist ab heute Nachmittag einsehbar:

- Protokoll der 199. Sitzung vom 12. Januar 2015, 8.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Photovoltaik in Landschaftsschutzzonen**
Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 288/2012, Vorlage 5156

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Steuergesetz**
Vorlage 5158
- **Steuergesetz**
Vorlage 5159

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau (Mitbericht Kommission für Bildung und Kultur):

- **Bewilligung eines Objektkredites für die Erweiterung des Bildungszentrums Zürichsee in Horgen**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5160

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Kantonale Strategie zum Thema Behinderung – Alter – Pflege: Lebensqualität im Alter von Menschen mit Behinderung**
Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 275/2012, Vorlage 5161

2. Erreichbarkeit und Entscheidungsfähigkeit der KESB

Postulat von Max Homberger (Grüne, Wetzikon) und Beat Bloch (CSP, Zürich) vom 12. Januar 2015

KR-Nr. 3/2015, Antrag auf Dringlicherklärung

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Der Rat hat heute über die Dringlichkeit des Postulates zu entscheiden. Die Redezeit zur Dringlichkeit beträgt zwei Minuten.

Max Homberger (Grüne, Wetzikon): Das tragische Tötungsdelikt von Flaach liegt 19 Tage zurück. Hier und heute geht es bei diesem Vorstoss lediglich um die Dringlichkeit.

Wissen Sie, dass zwischen 1980 und 2004 in der Schweiz 129 Kinder getötet wurden? Das gemäss einer Studie von Professor Killias (*Martin Killias, Strafrechtsprofessor, Universität Zürich*). Erkennen Sie, dass das fünf pro Jahr sind? Rechnen Sie sich aus, wann statistisch das nächste tragische Ereignis eintritt. Wissen Sie, dass in 63 Prozent der Fälle eine Frau die Täterin ist? Verstehen Sie, dass in vielen Fällen eine Überforderung eine Rolle spielt? Können Sie sich vorstellen, dass bei derartigen Überforderungen kompetente Präsenz behilflich sein kann? Kennen Sie Artikel 11 der Bundesverfassung? Ich helfe Ihnen: «Kinder und Jugendliche haben Anspruch auf besonderen Schutz ihrer Unversehrtheit und auf Förderung ihrer Entwicklung.» Wissen Sie, was der Psychiater Marc Graf der «Sonntags-Zeitung» am 11. Jänner auf die Frage geantwortet hat, wie wichtig es ist, dass KESB-Mitarbeiter (*Kindes- und Erwachsenenschutzbehörde*) über einen Pikettdienst jederzeit erreichbar sind? Er antwortete: «Das ist enorm wichtig. Wir müssen alle Schwellen senken, die dazu führen, dass Informationen über eine Gefährdung von Kindern verloren gehen.» Senken wir alle Schwellen, halten wir das Kindeswohl hoch, handeln wir rasch und beherzt! Danke.

Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf): Es wird Sie sicher nicht erstaunen, dass die SVP diese Dringlichkeit ablehnt. Die KESB untersteht bekanntlich der formellen Aufsicht des Gemeindeamtes und dieses ist bekanntlich in der Hand eines Grünen (*Regierungsrat Martin Graf*). Dieser Vorstoss will ja indirekt suggerieren, dass die Mehrheit der Bürgerlichen bei Schaffung des KESB-Gesetzes einfach zu knausrig war und damit das Drama von Flaach mit verursacht hat. Von einer Behörde mit Profis kann indes erwartet werden, dass sie von selbst imstande ist, mit den bestehenden, sehr grosszügigen Mitteln einen Pikettdienst zu organisieren. Dazu waren die Laien bekanntlich allesamt in der Lage und auch einzelne KESB-Filialen, aber nicht alle, wie wir wissen. Diese nun dafür extra zu belohnen, wäre ein schlechtes Signal. Wir gehen eigentlich davon aus, dass die KESB von sich aus fähig ist, ihr Bürotelefon mit dem Natel zu verbinden und damit eine Art Rund-um-die-Uhr-Notfalldienst sicherzustellen. Sie werden im Übrigen schon durch Paragraph 29 Absatz 2 des Polizeigesetzes verpflichtet, jederzeit für den – übrigens sehr seltenen – Notfall erreichbar zu sein. Dass uns die Linken heute vorwerfen werden, wir würden mit der Nichtdringlichkeitserklärung weitere Tote riskieren, wissen wir schon. Ihr Vorwurf fällt aber auf sie zurück: Wenn den Postulanten so sehr an der Problemlösung liegt, dann sagen Sie Ihrem eigenen Regierungsmitglied, er solle die KESB zur jederzeitigen Erreichbarkeit verpflichten, und zwar ohne neue Gesetze, ohne neue Staatsgelder und ohne neues Personal. Oder seid ihr nur dann sozial, wenn es im Gesetz steht und die Kasse stimmt? Der grüne Justizdirektor hat einen Bericht zur Untersuchung verlangt. Seine eigene Fraktion stellt, ohne den Bericht abzuwarten, bereits konkrete Forderung. Sie zeigen damit, wie wenig Vertrauen Sie Ihrem eigenen Justizdirektor zubilligen.

Martin Farner (FDP, Oberstammheim): Das Postulat Homberger/Bloch greift zu kurz. Dringlich sind nicht gesetzgeberische Einzelmassnahmen, sondern eine Verbesserung der Zusammenarbeit von KESB und Gemeinden und eine umfassende Analyse des gesamten Ablaufs des tragischen Falls in Flaach. Es ist am Regierungsrat, dafür zu sorgen, dass über die Feiertage und Wochenenden alle Instanzen, vom Beistand bis zum Bezirksrat, erreichbar sind. Die KESB allein kann es nicht richten. Wir lehnen die Dringlichkeit von hektischen Einzelmassnahmen ab.

Renate Büchi (SP, Richterswil): Die SP-Fraktion stimmt der Dringlichkeit ohne Begeisterung zu. Warum ohne Begeisterung? Einerseits sehen wir den dringenden Handlungsbedarf und dass es auch nötig ist, etwas zu tun und zu überprüfen. Dazu haben wir ja auch schon selber einen Vorstoss eingereicht. Andererseits ist es aber ein sehr sensibles Thema, ein sehr komplexes Thema, das angeschaut werden muss. Darum kann eine Dringlichkeit auch kontraproduktiv sein. Deshalb ist es für uns nicht einfach gewesen, wir haben es lange diskutiert, und wir sind, ähnlich wie die FDP, zum Schluss gekommen, dass das Postulat eigentlich zu wenig weit reicht. Denn es sollten, nebst den Kindern und den Erwachsenen, auch die älteren Menschen im Fokus sein, denn es geht da um mehr als die Kinder, die natürlich sehr wichtig sind, sondern es geht um alle Personen, die schlussendlich von der KESB betroffen sind. Aber trotzdem haben wir uns nach dem Abwägen der Vor- und Nachteile dazu entschieden, die Dringlichkeit zu unterstützen. Denn es ist klar, dass man da nicht einfach zuwarten kann. Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Das Geschehen im Flaach macht betroffen und traurig, und es ist dann immer schwierig, wenn man aus der Betroffenheit heraus möglichst schnell reagieren will. So erscheint auch dieser Vorstoss. Das Postulat ist allein durch das Geschehen in Flaach begründet. Jetzt war die Begründung ganz anders aufgegleist. Wir sehen auch, dass man die Frage der Erreichbarkeit der KESB diskutieren muss, wir sehen es aber nicht als dringlich an. Denn in diesem Fall hier in Flaach hat die KESB ja eine Verfügung gesprochen und es wurde ein Rekurs gemacht. Dann war es der Bezirksrat, der nicht entschieden hat. Also ein Pickettdienst hätte an dieser Sache gar nichts geändert. Deshalb: Wir wollen die Frage gerne diskutieren, aber sachgerecht und zeitgerecht. Es ist für uns kein dringliches Anliegen und die EVP wird deshalb die Dringlichkeit nicht unterstützen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Für die Postulanten war ihr Anliegen schon immer dringend, das wäre es für sie zum Beispiel auch schon im letzten Herbst gewesen. Aber dringlich wäre es damals nicht gewesen. Auch jetzt gibt es also keinen Grund, diesen Vorstoss für dringlich zu erklären. Sinnvoller ist ohnehin eine gemeinsame Diskussion all dieser eingereichten Vorstösse von letzter Woche, die auf den ersten Blick ohnehin mehr von Aktivismus als von Dringlichkeit zeu-

gen. Inhaltlich kann man das prüfen innerhalb der vorgegebenen Kosten. Zielvorgabe muss Kostenneutralität sein. Abläufe müssen selbstverständlich immer überprüft werden, gerade auch nach so tragischen Fällen, bei denen einiges nicht geklappt hat, oder eben auch allgemein. Aber für diesen konkreten Fall ist ja eine Untersuchung bereits aufgegleist, ein Bericht ist hängig. Wir werden diese Dringlichkeit ablehnen.

Lorenz Schmid (CVP, Männedorf): Wir unterstützen die Dringlichkeit. Obschon wir hier im Parlament schlecht beraten sind, aufgrund eines ungeklärten Einzelfalls sogleich und dringlich Gesetze zu schreiben respektive Gesetze zu ändern. Wir unterstützen die Dringlichkeit, obschon genau diejenigen Massnahmen, die nun zur Legiferierung vorgeschlagen sind, wahrscheinlich zu 95 Prozent den Fall «Flaach» nicht hätten verhindern können. Wir unterstützen die Dringlichkeit allein als Zeichen der Betroffenheit, als Zeichen der Ohnmacht, als Zeichen der Trauer um die Verstorbenen. Vielleicht wäre es wirklich besser gewesen, wir hätten uns am letzten Montag zu einer Schweigeminute erhoben.

Heinz Kyburz (EDU, Männedorf): Wir haben am letzten Montag dargelegt, dass die Mutter, welche die Tat in Flaach gestanden hat, schuldig ist und der Vater, welcher aufgrund seines mutmasslich kriminellen Verhaltens die Familie ins Elend stürzte, eine Mitverantwortung am Tod der beiden Kinder trägt. Eine Schuld der KESB anzulasten, erachten wir auch aus heutiger Sicht bei laufenden Abklärungen als nicht gerechtfertigt. Wir finden es stossend, wenn nun die Grüne Fraktion den Eindruck erwecken will, die schreckliche Tat in Flaach wäre mit einem Pikettdienst der KESB nicht passiert, und die mit dem Tötungsdelikt verbundene Emotionalität nutzen, um ihren Vorstoss dringlich erklären zu lassen. Die für die Mutter wohl wichtigeren und näheren Bezugspersonen dürften ja ohnehin ihre Eltern und ihre Anwältin gewesen sein, um den Entscheid der KESB zu verstehen und einordnen zu können und mit dieser Situation klarzukommen. Zudem nimmt bei bereits angeordneten Kinderschutzmassnahmen der Beistand und nicht die KESB viele wichtige Funktionen wahr und ist die Kontakt- und Vermittlungsperson zwischen dem Heim und den Eltern. Der Kausalzusammenhang zwischen der Tat und der Erreichbarkeit der KESB ist in keiner Weise gegeben. Es ist einseitig politisch moti-

viert, wenn die Grünen nun diesen tragischen Todesfall dazu benutzen, die KESB weiter auszubauen, und einen Pickettdienst fordern. Wir werden daher die Dringlichkeit nicht unterstützen.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Sehen Sie, es ist doch ein Teil des Parlamentarismus, dass man durch Ereignisse auf Defizite stösst, dass Defizite transparent werden, und da können wir nicht schweigen, da müssen wir handeln. Das ist unser Ziel. Wir machen mit diesem Postulat eigentlich nichts anderes als das, was zum Beispiel die Freisinnigen gefordert haben. Wir wollen abklären: Was braucht es denn jetzt tatsächlich, um wieder einen Schritt weiterzugehen, damit solche tragischen Ereignisse nicht mehr stattfinden oder mindestens praktisch durch eine weitere Handlung ausgeschlossen werden. Das möchten wir versuchen, das tun wir hier. Wir wollen abklären: Wer? Wo? Wann? Und wer auch noch? Es ist offen. Wir fordern einen Bericht, der klärt: Braucht es nur für die KESB einen Pickettdienst? Muss zum Beispiel auch der Kinder- und Jugendpsychiatrische Dienst etwas tun? Braucht es die Präsenz 24 Stunden am Tag oder braucht es die Präsenz nur an Ostern und an Weihnachten, an solchen Feiertagen? Das wollen wir abklären aufgrund dieser Nachrichten. Und wir wissen, dass intern zurzeit rege Diskussionen stattfinden. Aufgrund dieser Nachrichten können wir am Schluss sagen, was wir jetzt tatsächlich brauchen. Es ist nicht die Rede davon, irgendwo aufzustocken, wir möchten es nur genauer wissen. Und dazu ist jetzt der Zeitpunkt, und zwar schnell. Darum bitten wir Sie, dieses Postulat – auch wenn es von uns kommt – um Himmels willen zu unterstützen. Ich danke Ihnen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Liebe Esther, ihr gebt vor, genau wissen zu wollen, was getan werden muss, dass ihr das untersucht haben wollt. Ihr habt offensichtlich absolut ausgespart, dass euer Regierungsrat eben genau in dieser Frage eine Untersuchung angeordnet hat. Aber offensichtlich traut ihr nicht einmal dem eigenen Regierungsrat über den Weg, sonst müsstet ihr jetzt nicht nachdoppeln. Es ist eine absolut überflüssige Übung. Wir können das abwarten. Es ist im Übrigen auch gar nicht das Problem der Erreichbarkeit der KESB als solcher, sondern es ist das Problem der Betreuung nach den angeordneten Massnahmen, die hier versagt hat und die eben korrigiert werden muss. Es kann nicht sein, dass eine so bürokratische Behörde einfach Anordnungen trifft und dann die Betroffenen allein lässt. Das

ist das Problem, das wir lösen müssen, und da können Sie mit diesem Postulat überhaupt nichts ausrichten.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Gemäss Paragraf 24a Kantonsratsgesetz braucht es für das Zustandekommen der Dringlichkeit 60 Stimmen.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 63 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Das Postulat ist dringlich erklärt. Der Regierungsrat hat dazu innert fünf Wochen begründet Stellung zu nehmen.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

3. Gesetzliche Grundlagen im Sozialhilfegesetz zur Benützung von Fahrzeugen

Antrag der Redaktionskommission vom 5. November 2014

KR-Nr. 169b/2013

Hans-Ueli Vogt (SVP, Zürich), Präsident der Redaktionskommission: Die Redaktionskommission hat diese Vorlage beraten und sie hat daran zwei sprachliche Änderungen vorgenommen. Sie hat einerseits das Marginale und den Titel, die bis anhin «Fahrzeuge» lauteten, korrigiert und an den eigentlichen Gesetzestext angepasst, welcher «Motorfahrzeuge» lautete, was eine Einschränkung ist. Sie hat diese Angleichung in der Meinung vorgenommen, dass «Motorfahrzeuge» dies richtig zum Ausdruck, also zum Beispiel ein Velo nicht erfasst sein soll. Dies aber einfach im Bemühen, Übereinstimmung zwischen dem Marginale und dem eigentlichen Gesetzestext herzustellen. Das ist die eine Änderung. Die zweite ist die: Sie hat den Absatz 2 klarer formuliert, um deutlich zu machen, dass die Benützung des Motorfahrzeugs zwingend erforderlich ist in alternativ einem der beiden folgenden Fälle, nämlich wenn für die Berufsausübung notwendig oder wegen einer Krankheit oder Behinderung. Das war vorher nicht deutlich formuliert, entspricht aber so, wie es vorgeschlagen, zweifelsohne der Meinung, die hinter dieser Vorlage steht. Das ist die Rechtfertigung

für die beiden Änderungen, die die Redaktionskommission an dieser Vorlage vorgenommen hat. Im Übrigen bitten wir Sie, entsprechend der Vorlage Beschluss zu fassen. Besten Dank.

Redaktionslesung

Titel und Ingress

I. Sozialhilfegesetz vom 23. September 2014

§ 24b.

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Wir kommen nun noch zum Dispositiv auf Seite 1 der Vorlage.

Titel und Ingress

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Die Vorlage ist redaktionell durchberaten.

Silvia Seiz (SP, Zürich): Die bürgerliche Mehrheit und die GLP handeln und verhalten sich inkonsequent. Bei jeder Gelegenheit rühmen Sie sich hier im Parlament und auch in Ihren Parteiprogrammen, der Verwaltungsaufwand sei tief zu halten, die Gesetzesflut sei abzuspecken und die Verwaltungsadministration sei dringend zu minimieren. Aber heute tun Sie das Gegenteil. Sie wollen durchgreifen und schaffen damit einen Gesetzesartikel, der weniger als 1 Prozent der Sozialhilfeempfangenden betrifft. Mit der parlamentarischen Initiative wollen Sie das Sozialhilfegesetz mit einer neuen Bestimmung zur Benutzung der Autos ergänzen.

Die SP ist klar der Meinung, dass mit den vorhandenen SKOS-Richtlinien (*Schweizerische Konferenz für Sozialhilfe*) auch die Be-

nutzung eines Fahrzeugs genügend geregelt ist. Wir halten an den SKOS-Richtlinien fest. Sie gewähren den Sozialhilfebezügerinnen und -bezügern in allen Kantonen ein gleichwertiges Vorgehen und Behandelt-Werden. Ihre Forderung ist völlig unverhältnismässig, schießt weit über das Ziel hinaus und verursacht mehr administrativen Aufwand, mehr Rechtsfälle und damit höhere Kosten für die wenigen Fälle bei den Sozialhilfebeziehenden, die im Besitze eines Autos sind. Alles Argumente, die Sie sonst hervorheben, sich dagegen zu wehren. Ich appelliere darum an Ihre Vernunft, Mass zu halten. Das Problem sind nicht die vorhandenen Autos, sondern die fehlenden Arbeitsplätze und damit das Recht, in die Selbstständigkeit zu gehen.

Im Handbuch der Sozialhilfebehörden sind die Schranken des Besitzes und der Gebrauch von Motorfahrzeugen durch Sozialhilfebeziehende sehr detailliert geregelt, ebenso die Sanktionen, die möglich sind. Das Handbuch der Sozialhilfebehörden ist verbindlich, sodass in jeder Gemeinde die gleichen Rechte wie auch Pflichten bestehen, und sie sind auch entsprechend umzusetzen. Das Anliegen einer wirksamen Vorgehensweise ist im Rahmen der geltenden Rechtsgrundlage grundsätzlich abgedeckt und wurde in der Kommissionsarbeit konkretisiert. Präzisierende Ergänzungen dazu wurden im Sozialhilfe-Handbuch des Kantons Zürich aufgenommen. Es benötigt keine weiteren gesetzlichen Rahmenbedingungen. Der Besitz und die Nutzung sind klar geregelt, wann ein Auto zwingend zugelassen ist: wenn es für die Ausübung einer Erwerbstätigkeit oder aus gesundheitlichen Gründen zwingend erforderlich ist. Wer im Besitz eines Autos ist und es nicht meldet, macht sich des Missbrauchs schuldig und kann sanktioniert werden. Das Auto wird auch als Teil des Vermögens angerechnet und wird nicht von der Sozialhilfe finanziert. Zusätzlich gibt es bereits Rechtsprechungen zum Thema, diese sind Ihnen wie mir bekannt. Zum Beispiel die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts des Kantons Graubünden zeigt auf, dass die Sozialbehörde der Gemeinde kein Recht hat, ein Auto grundsätzlich zu verbieten. Betroffene dürfen selbstständig über einen Teil des ihnen zustehenden Geldes frei verfügen. Es ist ihnen überlassen, ob sie lieber ein Auto besitzen, rauchen oder kulturelle Anlässe besuchen. Sie wollen die paar wenigen Sozialhilfebetroffenen genau hier disziplinieren, den Autoschlüssel und die Nummer abnehmen. Mindestens Herr Schmid (*Claudio Schmid*) sieht es so, das hat er in der KSSG (*Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit*) so gesagt. Bitte bedenken Sie, die Sozialbehörde ist nicht die Polizei, sondern für die Existenzsicherung, Hilfe und die Integri-

on in den Arbeitsprozess zuständig. Eigenständigkeit und Freiheit sind auch bei Sozialhilfebezug ein Recht. Ich bitte Sie, dies zu respektieren, lehnen Sie die Änderung des Sozialhilfegesetzes ab und sagen Sie Nein zu gesetzlichen Grundlagen zur Benutzung von Fahrzeugen.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Ein Fahrzeug darf nicht mehr als 4000 Franken wert sein für einen Bezüger von Sozialhilfe, sonst muss es verkauft werden. Das Sozialamt übernimmt keine Kosten für Fahrzeuge, übrigens genauso, wie es auch keine Kosten für Zigaretten oder fürs Bier übernimmt. Wer Sozialhilfe bezieht, kann keine grossen Sprünge machen damit. Knapp 1000 Franken müssen reichen für Nahrungsmittel, Kleider, Körperpflege, Telefon, Fernsehanschluss, den öffentlichen Verkehr, aber auch für kleine Vergnügungen wie Schwimmbad, Kino oder Zigaretten. Dass es in diesem engen Budget kaum Platz hat für ein Auto, ist wohl logisch. Absolut nicht logisch ist aber das Vorgehen von SVP, FDP und CVP. Sie wollen den Betroffenen das Autofahren im Kanton Zürich praktisch verbieten. Auf den ersten Blick klingt das nach Durchgreifen, nach Härte, nach einer knallharten Linie. Wenn man aber genau hinschaut, ist es nichts anderes als billiger Populismus. Wer die Fakten der Sozialhilfe kennt, der weiss, dass wir hier von einem kleinen Randproblem sprechen. Die Sozialbehörden in den Gemeinden haben zwar einige schwere Probleme zu lösen, aber das Auto für Sozialhilfebezüger gehört nicht zu den grossen Problemen in der Sozialhilfe. Denn das ist geregelt und die Sozialbehörden haben hier klare Anweisungen und Regelungen und einen Handlungsspielraum, den sie kennen und den sie anwenden müssen, wenn es sein muss, auch knallhart.

Was ich nicht verstehe: Uns ist allen klar, dass diese Gesetzesänderung keinen Franken an Sozialhilfe einspart. Was Sie hier beschliessen wollen, ist nichts anderes als purer Populismus. Denn für Sie wird diese Frage des Autofahrens zu einer Frage der Würde hochstilisiert. Und für Sie sind Bezüger von Sozialhilfe schlicht und einfach nicht würdig, um als Verkehrsteilnehmer ein Auto zu fahren. Das wollen Sie ihnen absprechen, auch wenn es eine alte «Schwarte» ist, auch wenn der Sozialhilfebezüger selber für den Unterhalt dieses Autos aufkommt. Nun, was soll denn das Nächste sein, was Sie ihnen wegnehmen wollen? Oder warum genau das Auto, warum nicht Fastfood oder Zigaretten, das Fleisch oder Süssgetränke, den Fernseher oder die Katze verbieten für Sozialhilfeempfänger? All diese Dinge dürfen sich Bezüger von Sozialhilfe nämlich leisten. Und die FDP spricht dann

von Eigenverantwortung und dass die Bürger nicht bevormundet werden sollen. Beim Auto gelten scheinbar andere Massstäbe.

Sie bevormunden aber auch die Sozialbehörden, denn diese haben heute den Spielraum, sachgerecht und situativ und angemessen zu entscheiden. Diesen Spielraum schränken Sie jetzt den Sozialbehörden ein. Ich sage es nochmals: Sie handeln populistisch und «populistisch» verstehen wir hier im Sinne von «publikumswirksam». Jürg Trachsel hat es im Radio ganz treffend gesagt: In der Bevölkerung herrsche ein ungutes Gefühl, dass Sie hier aufgreifen wollen. Liebe FDP, SVP und CVP, Gefühle sind zwar wichtig, aber mit Gefühlen sollte man nicht Gesetze machen, sondern Gesetze macht man mit Verstand. Wir lehnen diese geplante Gesetzesänderung ab.

Kaspar Bütikofer (AL, Zürich): Zur «Austretensdebatte» möchte ich nicht nochmals alle Argumente gegen das faktische Autoverbot in der Sozialhilfe aufzählen. Ich möchte lediglich auf neue Fakten hinweisen, die durch den Entscheid des Appellationsgerichts Basel-Stadt mit Entscheid vom 8. Oktober 2014 entstanden sind. Das Gericht musste eine sehr ähnliche Bestimmung beurteilen, wie sie jetzt in der PI Schmid (*Claudio Schmid*) vorgesehen ist. Auch in Basel gab es eine Bestimmung, wonach Sozialhilfebezüger, die nicht aus beruflichen oder gesundheitlichen Gründen auf ein Auto angewiesen sind, die Nummernschilder deponieren müssen. Wer dies nicht befolgt, dem werden die Fahrzeugkosten am Grundbedarf abgezogen. Wir haben hier also dieselbe Konstruktion, die zu einem faktischen Autoverbot in der Sozialhilfe führt. Das Appellationsgericht hat nun einer Einzelperson, die gegen die Basler Bestimmung geklagt hatte, recht gegeben und Basel hat nun das faktische Autoverbot wieder aufgehoben. Interessant ist, wie das Gericht argumentiert. Es stellt sich die Frage – ich zitiere –, «ob einer unterstützten Person nicht im Einzelfall der Nachweis offenstehen muss, dass sie die laufenden Betriebskosten eines eigenen Autos aufgrund des Verzichtes auf andere, in der Grundpauschale enthaltenen Bedarfspositionen ohne Verschuldung zu decken vermag, und ob ihr auch für diesen Fall eine allgemeine Weisung erteilt werden darf, die Kennzeichen ihres Fahrzeugs bei der Motorfahrzeugkontrolle zu hinterlegen». Und genau Letzteres wurde durch das Appellationsgericht dann im Entscheid verneint. Es stellte fest, ich zitiere erneut: «Es steht der unterstützten Person die Verwendung der entsprechenden Geldmittel grundsätzlich frei. Daher ist es nicht zu beanstanden, wenn sie diese, soweit verfügbar, zum Unterhalt eines

Privatfahrzeugs einsetzt. Dies gilt zumindest solange, als damit nicht aufgrund der Vernachlässigung anderer Ausgabepositionen eine menschenwürdige Existenz infrage gestellt wird.» Das Basler Gericht schützte somit die Persönlichkeitsrechte der Sozialhilfebezügerinnen und -bezüger. Das Gericht liess weiter durchblicken, auch wenn es nicht näher darauf einging, dass auch die verfassungsmässigen Grundrechte mit der kassierten Basler Sozialhilfe-Praxis verletzt wurden. Der Entscheid des Appellationsgerichts des Kantons Basel-Stadt reiht sich ein in zahlreiche andere kantonale Entscheide, die immer wieder darauf hinweisen, dass solche Gesetzesbestimmungen nicht zulässig sind. Es macht deshalb keinen Sinn, hier ein Gesetz zu beschliessen, das mit grosser Wahrscheinlichkeit bei der ersten Klage vor einem Gericht gleich wieder kassiert wird. Es macht keinen Sinn, heute ein Gesetz zu beschliessen, das unangemessen in die Persönlichkeitsrechte der Sozialhilfebezügerinnen und -bezüger eingreift. Ich bitte deshalb die FDP, die GLP und die CVP, heute mit Sachverstand zu legislieren. Lassen Sie sich nicht später durch ein Gericht wieder zurückpfeifen, sagen Sie Nein zur PI Schmid.

Linda Camenisch (FDP, Wallisellen): Heute geht es nicht darum, über den Besitz des Autos zu bestimmen, sondern über die Nutzung. Und da gibt es genau drei Gründe, die während der Zeit des Sozialhilfebezugs dafür sprechen, nämlich die berufliche Situation, Krankheit oder Behinderung. In der SKOS vorgegeben ist ganz klar die zweckmässige Verwendung des Grundbedarfs. Und auch ich werde jetzt zitieren: «Grundsätzlich sind Sozialhilfeempfänger frei, wie sie das Geld für den Grundbedarf einteilen. Aber es ist klar: Autos sind darin nicht vorgesehen. Wer Sozialhilfe bezieht, dem bleibt kein Geld für ein Auto, ausser er vernachlässigt andere Bedürfnisse, wie Körperpflege und Ernährung oder Kosten, die für Kinder anfallen.» Dieses Zitat stammt von der Geschäftsführerin der SKOS. Wenn jemand diesen Grundbedarf also anders verwendet, ist das zweckwidrig, und darum geht es genau. Mit der heutigen Gesetzesänderung werden die Sozialdienste gestärkt. Es gibt nämlich eine Umkehr. Ein Sozialhilfebezüger, welcher dringend auf das Auto angewiesen ist, muss dies belegen können. Er kommt zum Sozialdienst, bringt ein Arbeitszeugnis für zum Beispiel Schichtarbeit oder er bringt ein Arztzeugnis. Demzufolge kann er nachher das Auto nutzen und kann dann auch für die so beanspruchten Kilometer zum Beispiel Kilometergeld beantragen. Alle anderen können in dieser Zeit des Sozialhilfebezuges das Auto schlicht einfach

nicht nutzen. Es bleibt zu wenig Geld oder dann sagen Sie, dass der Grundbedarf so grosszügig bemessen ist, dass das möglich ist. Das denken wir nicht, deshalb wollen wir so eine Gesetzesänderung. Danke.

Stefan Hunger (BDP, Mönchaltorf): Der Vorstoss basiert auf ein paar einzelnen Sozialhilfemissbräuchen, die wir alle verurteilen. Mit der Anpassung des Gesetzes betreffend Autobesitz oder Autogebrauch werden wir keinen einzigen Missbrauch verhindern. Wie wollen Sie kontrollieren, wer wie oft und von wem ein fremdes Auto benützt? Würde die regelmässig zweimal wöchentliche Autonutzung eines von den Eltern zur Verfügung gestellten Autos bereits für einen Abzug genügen? Wenn wir den Gebrauch eines Autos ausschliessen, müssen wir auch die Nutzung der Handys oder anderer, nicht zwingender Konsumgüter verbieten. Die wirtschaftliche Hilfe ist dafür gedacht, Hilfsbedürftige in Notlagen zu unterstützen, um sie so rasch wie möglich wieder in die Selbstständigkeit entlassen zu können. Dies ist nur möglich, wenn die Sozialhilfeempfänger lernen, mit ihrem Geld umzugehen. Wir sind damit einverstanden, dass Sozialhilfebezügern ohne zwingende Begründung kein Auto finanziert werden soll. Dies muss jedoch mit der Höhe der ausbezahlten Sozialhilfegelder gesteuert werden und nicht mit einem gesetzlichen Ausschluss vom Besitz oder der Nutzung von ausgewählten Konsumgütern. Die BDP lehnt die Gesetzesänderung ab.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Die Diskussion hier drin wurde ja bereits vor zwei Monaten geführt und ich habe heute nichts Neues gehört. Aber die SP hat uns nicht zugehört oder vielleicht nicht zuhören wollen, weil es nicht ganz in ihr Bild von uns passt. Ich bitte die Rednerin, doch im Protokoll nachzulesen, was Stefanie Huber gesagt hat, eben sehr differenziert gesagt hat. Die GLP lehnt diese PI grossmehrheitlich ab. Grossmehrheitlich heisst, dass wir Einzelne haben, die nach intensiver Diskussion zu einem berechtigten anderen Schluss gekommen sind. Es gibt keinen Fraktionszwang, man soll hier frei entscheiden können, entscheiden dürfen.

Eigentlich, wurde in unserem Votum gesagt, reichen Sozialhilfegelder nicht für die regelmässige Benutzung eines Autos. Es kann Ausnahmen geben, an diesen Ausnahmen müssen wir arbeiten. Und egal, wie eng Sie die Regelungen machen, egal, wie eng Sie die Regelungen

ziehen, es wird immer für Einzelne dann halt noch «einzelner» Wege geben, sich den Regelungen zu widersetzen, die dann als Missbrauch gebrandmarkt werden und auch als Missbrauch gebrandmarkt werden sollen. Aber wegen diesen Einzelfällen wollen wir die Messlatte nicht enger ziehen, nicht noch enger ziehen. Der Freibetrag soll frei sein, «libre», liberal. Zusätzliche Kontrollen erachten wir in der grossen Mehrheit als wenig zielführend, als zu wenig liberal. Wir sind aber – und das will ich nochmals betonen und daher wahrscheinlich die Fehleinschätzung der SP bezüglich unserer Haltung –, wir sind für eine Gesamtschau dieser SKOS-Richtlinien und haben deshalb einen Vorstoss mitunterzeichnet. Auch dafür stehen wir weiterhin ein. Dieser Vorstoss hier, der auf den ersten Blick ja wahnsinnig gut klingt, ist reiner Populismus. Wir lehnen ihn grösstmehrheitlich ab. Danke.

Claudio Schmid (SVP, Bülach): Ich werde mich jetzt nicht mehr inhaltlich materiell dazu äussern, sondern möchte Herrn Kaspar Bütikofer noch zwei Ergänzungen auf den Weg geben, und zwar: Sie kritisieren, dass man, wenn dieses Gesetz denn jemals in Kraft ist, mit den Gerichten Probleme bekomme. Das ist möglich. Sie haben dann die Möglichkeit, wenn dieses Gesetz in Kraft ist, zu bestreiten. Wir sagen, dass ausserkantonale Gerichte keine Bedeutung für unsere Gesetzespraxis im Kanton Zürich haben, das zum Juristischen. Aber was mir wesentlich wichtiger erscheint, ist, Ihnen mitzuteilen, dass Sie ja die politischen Rechte wahrnehmen und möglicherweise das Referendum ergreifen können. Sie können die Diskussion also auf diesem Weg weiterführen, wie wir, die wir, wenn wir heute mit einem Zufallsentscheid verlieren würden, das Thema natürlich auch weiterverfolgen werden. Sie können sich selber ausrechnen, auf welchem Weg. Wir werden also auch mit der Gesamtschau, wie das Benno Scherrer ange-tönt hat, dieses Thema weiterbearbeiten. Wir sind jetzt seit fünf Jahren an dieser Diskussion und werden schauen, wie die Reise weitergeht. Besten Dank.

Heinz Kyburz (EDU, Männedorf): Die SVP hat ja einige Vorstösse gemacht und es ist auch so, dass die EDU einige Vorstösse zum Thema Sozialhilfe mittragen wird. Dieser Vorstoss ist in unserer Fraktion umstritten. Wir werden also, wie schon vor ein paar Wochen, geteilt abstimmen. Es gibt einige Leute, die der Meinung sind, dass dieser Vorstoss rechtlich nicht haltbar ist. Ein Teil der Fraktion ist der Mei-

nung, dass der Vorstoss rechtlich nicht haltbar ist, dass er übers Ziel hinausschiesst. Das wäre so die sachliche Beurteilung. Es gibt aber auch einen Teil in unserer Fraktion, der der Meinung ist, dass man hier politisch entscheiden muss, weil es einfach nicht sein soll, dass jemand, der Sozialhilfe bezieht, ein Auto hat, weil er sich das normalerweise nicht leisten kann. Und da werden wir deshalb geteilt abstimmen, weil man in dieser Frage sowohl sachlich wie auch politisch entscheiden kann.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Was mich an diesem Gesetzesartikel vor allem stört: Er entbehrt jeglicher liberalen Grundhaltung. Und er wird eine starke Kontrolltätigkeit des Staates hervorrufen, das heisst, es werden wieder Personen angestellt werden müssen, die diese Kontrollfunktion einnehmen müssen. Es ist ganz einfach: Wer am Schluss wieder sagt «Es ist zu teuer, wir müssen abbauen», das werden die Freisinnigen sein, die hier wirklich ihr liberales Credo völlig vergessen haben. Und es wird die SVP sein, die sagt, es sei alles zu teuer, der Staat sei zu teuer. Genau auf diese Art machen wir jedes Mal Gesetze, die etwas kosten. Und am Schluss übernehmen wir in diesem Haus, das heisst Ihre Seite, die Verantwortung nicht und wollen nicht zahlen. Danke.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Meine Kolleginnen und Kollegen auf der linken Ratsseite, Sie verweigern sich seit Monaten jeglicher Diskussion um die SKOS-Richtlinien. Sie wollen nicht wahrhaben, dass Korrekturen nötig sind nach diesen vielen Beschwerden, die wir in diesem Bereich erfahren mussten. Offensichtlich scheuen Sie die Diskussion in der KSSG (*Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit*), in der zuständigen Kommission, wie der Teufel das Weihwasser. Dabei hat sogar die SKOS erklärt, dass Korrekturen wahrscheinlich nötig seien. Mit Ihrer Haltung zementieren Sie allerdings die heute geltenden Richtlinien und machen es der SKOS, der institutionalisierten, professionalisierten Sozialhilfe-Organisation, einfach, zu erklären «Es ist alles in Ordnung, wir müssen nichts ändern». Wir werden diesen Vers, es sei nötig, diese Sozialleistungen auf dem bisherigen Niveau zu behalten, heute wahrscheinlich noch einige Male hören. Und Sie werden sich sicher gegen jeglichen Vorstoss von uns zu einer Diskussion und einer Gesamtschau wenden. Und wenn wir dann schon von der GLP hören, dass Sie für eine Gesamtschau sei,

dann müssen Sie eben hingehen und den Teppich ausbreiten, damit diese Anträge in die Kommission kommen und damit eine offene Diskussion über alle Themen stattfinden kann. Dazu möchte ich Sie auffordern, nebst dem, dass Sie demokratisch in der ersten Lesung in diesem Fall uns haben recht geben müssen, als Sie mit 84 zu 87 Stimmen Ihre Ablehnung verloren haben. Wenn wir nicht fähig sind, in Zukunft vernünftig über diese SKOS und über diese Regelungen, wie sie angewendet werden können oder angewendet werden und wie sie gerichtlich beurteilt werden, wenn Sie da nicht bereit sind, zu diskutieren, dann werden Sie eben Schiffbruch erleiden mit der Sozialhilfe als Gesamtes. Und das ist es nicht, was wir wollen. Wir sind dafür, denjenigen zu helfen, die notwendigerweise Hilfe brauchen. Aber wir sind gegen Missbrauch, wie er gerade in diesem Bereich mit der Benutzung des Autos gemacht wird. Wir wenden uns ja nicht grundsätzlich gegen die Benutzung eines Autos. Sei es krankheitshalber, sei es aus Arbeitsgründen, da sind wir ganz klar der Meinung, dass die Sozialhilfe, wenn es deklariert ist, diesen Ausgang benutzen. Aber dann muss sie auch die Gelder dafür sprechen, und das ist nicht der Fall bei einer normalen Unterstützung, bei der die Allgemeynkosten grundsätzlich auch nach Aussage der SKOS ein Auto nicht beinhalten. Ich bitte Sie, diesem Geschäft hier nun zuzustimmen.

Hans Lüubli (Grüne, Affoltern a. A.): Willy Haderer hat gerade eben einige Argumente geliefert, warum man gegen diesen Vorstoss sein muss. Gerade deshalb, weil die SKOS-Richtlinien nicht vorsehen, dass ein Sozialhilfebezüger ein Auto besitzt, muss man diesem Vorstoss auch nicht zustimmen. Derartige Vorstösse, wie sie jetzt produziert werden, sind nicht dazu da, dass man seitens der SVP irgendetwas verbessern will, sondern weil man, wie das x-fach gesagt wurde, mit Populismus fährt. Wie Willy Haderer richtig gesagt hat, sind die SKOS-Richtlinien ja immer wieder und permanent in Diskussion. Die SKOS diskutiert die Richtlinien, aber im Rahmen der SKOS. Und was sehr wichtig ist: dass die Richtlinien gesamtschweizerisch und überall so gehandhabt werden, damit nicht ein Sozialhilfe-Tourismus entsteht oder die Sozialbedürftigen von einer Gemeinde in die andere abgeschoben werden. Was hier praktiziert wird, ist nicht eine differenzierte Politik, sondern es ist das, was der Guru und das Politbüro der SVP befehlen und in den Exekutiven der Gemeinden ausgeübt wird. Dabei werden von Gemeindepräsidentinnen auch unverhohlenen Unwahrheiten erzählt. Und was peinlich ist an der ganzen Sache, ist, dass die FDP

dort in diesem Sumpf zu fischen versucht und die GLP in diesem Fahrwasser schwimmt. Das ist peinlich. Es ist Wahlkampf auf der billigsten Linie, auf Kosten der Ärmsten unserer Gesellschaft (*Protestrufe von der rechten Ratsseite*). Wir lehnen diese Art und Weise der Politik deutlich ab. Vielen Dank.

Eva Gutmann (GLP, Zürich): Die KSSG wurde erwähnt und die GLP wurde mehrmals erwähnt, deshalb sprechen wir mehrmals. Ich hatte teilweise den Eindruck, dass Einzelne, wie Willy Haderer, sich im Geschäft verirrt haben. Zur Klarstellung: Wir sind in der Redaktionslesung des Geschäfts «Autos und Sozialhilfe». Dieses Geschäft wurde in der KSSG ausführlich diskutiert, sehr sachnah, mit Argumenten und Gegenargumenten, und alle KSSG-Mitglieder haben sich intensiv und ernsthaft damit befasst. Die anderen Geschäfte sind noch nicht in der KSSG, aber wir sind noch nicht bei den anderen Geschäften, die kommen noch. Wir sind in der Redaktionslesung von «Autos und Sozialhilfe» und bereits in der ersten Lesung hat die GLP grossmehrheitlich – und ich bitte Sie jetzt zuzuhören –, grossmehrheitlich dieses Geschäft abgelehnt, unser Fraktionspräsident hat das bereits erklärt. Ich kann gerne auch nochmals die Begründung nachliefern: Wir haben das grossmehrheitlich abgelehnt, weil in diesem Betrag, den die Sozialhilfeempfänger bekommen, auch ein gewisser Freiraum liegt. Wir können auch verbieten, ein «Meersäuli» zu halten oder einen Hamster zu halten oder zweimal pro Woche zum Coiffeur zu gehen oder ein Auto zu halten. Es gibt ganz viele Sachen, die nicht unbedingt nötig sind, die aber in diesem kleinen Freiraum liegen, den auch die Sozialhilfeempfänger haben. Das ist die Begründung und so ist die Situation. Die anderen Tiraden können Sie nachher bei den folgenden Geschäften loslassen. Danke.

Markus Späth (SP, Feuerthalen): Wir verweigern uns keiner Diskussion. Allerdings verweigern wir Phantomdiskussionen, und das hier ist eine Phantomdiskussion. In meinen fünf Jahren als Sozialreferent bin ich bei mir in einer mittelgrossen Gemeinde nicht einmal auf den Fall, zu dem wir heute legiferieren, gestossen. Die SKOS selber ist bereit, kritisch eine Gesamtbilanz zu ziehen und uns Vorschläge für Verbesserungen zu machen. Dies geschieht nicht zuletzt aufgrund von Interventionen unseres Sicherheitsdirektors (*Regierungsrat Mario Fehr*). Insbesondere sind wir schon lange für eine Gesamtschau. Eine Ge-

samtschau muss auf schweizerischer Ebene passieren. Wir verlangen schon lange ein Rahmengesetz. Es ist Ihre Seite, die dieses Rahmengesetz bis jetzt boykottiert hat. Zur GLP: Ich bedaure die Fehleinschätzung in unserem ersten Votum und danke für die Unterstützung. Hoffentlich reicht's.

Regierungsrat Mario Fehr: Ich glaube, es ist wichtig, zunächst festzuhalten, dass wir hier nicht über die SKOS-Richtlinien als Ganzes sprechen. Hier hat der Regierungsrat eine klare Position: Er unterstützt einerseits grundsätzlich die SKOS-Richtlinien und er ist andererseits für eine Gesamtschau, für Reformen, eine Gesamtschau, wie sie übrigens auch die Grünliberale Fraktion in Bern mit einem Vorstoss angemahnt hat. Diese Gesamtschau unterstützen wir. Wir unterstützen Reformen, aber heute sprechen wir hier nur über diesen Teilbereich und wir sprechen nicht über alles.

In diesem Teilbereich hat der Regierungsrat eine klare Haltung: Er lehnt diesen Vorstoss ab. Ich will Ihnen dazu drei Dinge sagen: zunächst etwas zur Missbrauchsbekämpfung, dann zur Frage, um wie viele Leute es hier überhaupt geht, und dann noch etwas zu den juristischen Erwägungen, die Sie, wie ich meine, nicht einfach beiseitelassen können. Zum Ersten: Wir sind selbstverständlich gegen Missbräuche. Und es ist nicht so, dass wir nichts gemacht hätten. Wir haben beispielsweise seit dem 1. Januar 2012 ein Sozialhilfegesetz revidiert, mit einem verbesserten Informationsaustausch. Diesen verbesserten Informationsaustausch nutzen wir. Mit diesem verbesserten Informationsaustausch können wir einzelne Missbräuche verhindern. Wir haben zweitens, um die Missbräuche einzudämmen, das Behördenhandbuch revidiert im Verlauf dieses Prozesses. Das hat der Kommission eigentlich gefallen, sie hat nämlich gesagt, dass die erfolgte Ergänzung des Sozialhilfe-Behördenhandbuchs für die Kommissionsmehrheit der zielorientiertere Lösungsansatz sei, um Missbräuche zu verhindern, also nicht Placebos zu verteilen, sondern konkret etwas zu tun. Ich will Ihnen etwas zur Menge sagen: Um wie viele Leute geht es hier überhaupt? Wenn wir von all denen, die ein Auto besitzen und Sozialhilfe bekommen – das sind weniger als 10 Prozent –, diejenigen wegzählen, die aus gesundheitlichen oder beruflichen Gründen – das ist hier drin ja unbestritten – ein Auto besitzen dürfen, dann kommen wir gesamtkantonal auf wenige hundert Leute. Vielleicht sind es ja noch weniger, ich habe es zugunsten des Vorstosses geschätzt, es sind maximal einige hundert. Sie wollen also ein kantonales Gesetz für ei-

nige wenige machen. Und dann noch etwas – das können Sie meines Erachtens nicht ausser Acht lassen – zur juristischen Sachlage. Genau diese Übungsanlage, wie wir sie hier vor uns haben, wurde von den Verwaltungsgerichten der Kantone Solothurn und Graubünden nicht geschützt. Es gibt einen Zürcher Verwaltungsgerichtsentscheid aus dem Jahr 2009, der dies ebenfalls nicht schützt. Und es gibt einen neueren Verwaltungsgerichtsentscheid aus dem Kanton Basel-Stadt, der unter anderem sinnigerweise gesagt hat «Sozialhilfe macht nicht unfrei». Wir teilen, die Regierung teilt diese juristische Interpretation. Wir gehen davon aus, dass diese Gesetzesbestimmung vor dem Zürcher Verwaltungsgericht keinen Bestand hätte, weil der Abzug der Betriebskosten von der Sozialhilfe einem Verbot sehr nahe kommt. Für das Verbot haben wir schweizweit juristische Entscheide. Deshalb: Das ist die Sachlage und niemand hier in diesem Saal will diese Gesamtschau über die SKOS verhindern, niemand in diesem Saal ist nicht der Meinung, dass diese Reformdiskussion stattfinden muss. Aber das, was Sie hier beschliessen wollen und in der ersten Lesung beschlossen haben, ist überreglementiert. Es ist Benno Scherrer, dem Fraktionschef der GLP, ausdrücklich zuzustimmen, dass es wirkungslos sein wird. Es wird keinen zusätzlichen Nutzen haben. Und ich muss Ihnen schon sagen: Der Zürcher Regierungsrat unterstützt keine Gesetze, die wirkungslos sind. Das gilt auch für dieses.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 81 Stimmen (bei 1 Enthaltung), die Vorlage 169b/2013 abzulehnen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Keine Prostitution auf öffentlichem Grund (Strassenprostitution)

Motion von Heinz Kyburz (EDU, Männedorf), Michael Welz (EDU, Oberembrach) und Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.) vom 20. Januar 2014

KR-Nr. 8/2014, RRB-Nr. 278/5. März 2014 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat eine Gesetzesvorlage zu unterbreiten, wonach auf öffentlichem Grund das persönliche Anwerben zur Prostitution und die Prostitution (Strassenprostitution) untersagt sind. Begründung: Prostitution ist nach Bundesrecht zulässig. Es ist jedoch nicht einzusehen, weshalb Prostituierte auf öffentlichem Grund persönlich anwerben oder der Prostitution nachgehen sollen. Ein Verbot der Strassenprostitution ist zeitgemäss und angemessen, zumal es für dieses Gewerbe wie für andere Gewerbe keine Gründe gibt, den öffentlichen Grund in Anspruch nehmen zu müssen. Die Strassenprostitution entspricht auch nicht einem breiten öffentlichen Bedürfnis, wie etwa Strassencafés oder Marktstände, sondern führt für die ansässige Bevölkerung vielmehr zu belästigenden Begleiterscheinungen.

Nicht selten ist die Strassenprostitution mit der Ausbeutung sehr junger Frauen, Gewalt, Zuhälterei und Menschenhandel verbunden. Diese Straftatbestände sind durch die öffentliche Hand rigoros strafrechtlich zu verfolgen. Hingegen ist es nicht Sache der öffentlichen Hand, mit Verrichtungsboxen die Infrastruktur für die Ausübung der Prostitution zur Verfügung zu stellen.

Ein öffentlicher «Markt», wie ihn die Strassenprostitution mit sich bringt, ist menschenunwürdig und vergleichbar mit einer offenen Drogenszene, wie sie die Stadt Zürich früher mit dem Platzspitz und dem Bahnhof Letten hatte. Auch wenn die Strassenprostitution aktuell insbesondere die Stadt Zürich betrifft und diese selber entsprechende gesetzliche Bestimmungen erlassen hat, soll der Kanton Zürich im Rahmen des übergeordneten Rechts ein Verbot der Prostitution auf öffentlichem Grund erlassen, das für den ganzen Kanton Gültigkeit hat. Dadurch kann auch verhindert werden, dass sich die Strassenprostitution innerhalb des Kantons Zürich verlagern wird.

Der Bund hat die Kantone ermächtigt, Vorschriften über Ort, Zeit und Art der Ausübung der Prostitution und über die Verhinderung belästi-

gender Begleiterscheinungen aufzustellen und Zuwiderhandlungen mit Busse zu bestrafen, wobei die Vorschriften die Ausübung der bundesrechtlich zulässigen Prostitution nicht unverhältnismässig behindern dürfen. Der Kanton Tessin hat die Strassenprostitution explizit verboten. Der Kanton Zürich soll auch Verantwortung wahrnehmen und dem Beispiel des Kantons Tessin folgen.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Sicherheitsdirektion wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat hat in den letzten Jahren wiederholt zu Fragen im Zusammenhang mit Prostitution Stellung genommen. In der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 29/2009 betreffend Massnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels und der Ausbeutung von Frauen im Sexgewerbe hat er faktische wie rechtliche Gesichtspunkte der Prostitution im Kanton Zürich aufgezeigt. Rahmenbedingung bildet die Tatsache, dass Prostitution grundsätzlich durch die Wirtschaftsfreiheit geschützt ist und das Bundesgericht entschieden hat, dass kantonale Vorschriften die bundesrechtlich zulässige Prostitution nicht übermässig behindern dürfen (BGE 124 IV 66).

Vor diesem Hintergrund hat der Regierungsrat in der bereits erwähnten Anfragebeantwortung betont, dass die Bekämpfung der Zwangsprostitution im Zentrum der staatlichen Anstrengung stehen müsse. Handlungsbedarf erkannte er in erster Linie beim Bund, indem sexuelle Handlungen mit Unmündigen gegen Entgelt unter Strafe zu stellen seien (vgl. Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 327/2012 betreffend Kinder- und Jugendprostitution im Kanton Zürich). Der Regierungsrat hat sich deshalb in der Vernehmlassung klar für den Beitritt zur Konvention zum Schutz von Kindern vor sexueller Ausbeutung und sexuellem Missbrauch (Lanzarote-Konvention) ausgesprochen (RRB Nr. 1421/2011) und hat eine in die Zuständigkeit des Bundesgesetzgebers fallende Heraufsetzung des Schutzalters von 16 auf 18 Jahre für sexuelle Dienste im Rahmen der Prostitution begrüsst (vgl. auch Stellungnahme zur Motion KR-Nr. 116/2010 betreffend Verbot von Kinderprostitution / Erlass von Jugendschutzmassnahmen). Am 27. September 2013 haben die eidgenössischen Räte den Bundesbeschluss über die Genehmigung der Lanzarote-Konvention und die Gesetzesänderungen zu deren Umsetzung (Strafgesetzbuch, Strafprozessordnung) verabschiedet (BB1 2013, 7395). Die Referendumsfrist ist am 16. Januar 2014 unbenutzt abgelaufen, womit die Voraussetzungen für die

Ratifikation der Konvention und die Inkraftsetzung der Gesetzesänderungen durch den Bundesrat gegeben sind.

In der Stellungnahme zu dem in der Folge nicht überwiesenen Postulat KR-Nr. 57/2010 betreffend Kritische Überprüfung der Rahmenbedingungen für den Strassenstrich hat der Regierungsrat schliesslich die rechtliche und faktische Situation der Strassenprostitution dargestellt. Die damals gemachte Aussage, dass sich die Strassenprostitution im Kanton Zürich allein innerhalb der Stadt Zürich abspielt, trifft nach wie vor zu. Kantonaler Gesetzgebungsbedarf besteht umso weniger, als die Stadt Zürich mit der Prostitutionsgewerbeverordnung vom 7. März 2012 von ihrer Rechtsetzungskompetenz Gebrauch gemacht hat. Erst recht fiel es in die städtische Zuständigkeit, über die Erstellung eines Strichplatzes zu entscheiden, wozu im Übrigen am 11. März 2012 eine Volksabstimmung stattgefunden hat. Für eine zusätzliche kantonale Gesetzgebung besteht kein Bedarf.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 8/2014 nicht zu überweisen.

Heinz Kyburz (EDU, Männedorf): Die EDU-Fraktion möchte den Regierungsrat beauftragen, eine Gesetzesvorlage zu erarbeiten, wonach auf öffentlichem Grund das persönliche Anwerben zur Prostitution, also die Strassenprostitution, untersagt ist. Prostitution ist nach Bundesrecht zulässig, es gibt jedoch keinen Rechtsanspruch, den öffentlichen Grund für die Anwerbung oder die Ausübung der Prostitution zu nutzen, zumal die Strassenprostitution auch nicht einem breiten öffentlichen Bedürfnis, wie etwa Strassencafés oder Marktständen, entspricht, sondern für die ansässige Bevölkerung vielmehr zu einer belästigenden Begleiterscheinung führt. Ein Verbot der Strassenprostitution lässt sich in der heutigen Zeit aus rechtlicher Sicht durchaus damit begründen, dass dieses Gewerbe, wie die meisten anderen Gewerbe, keines öffentlichen Raums bedarf, um existieren zu können. Der weit grösste Teil der Prostitution findet ohnehin in geschlossenen privaten Räumen statt und auch die Anwerbung zur Prostitution erfolgt in den weitaus meisten Fällen durch Medienwerbung.

Es gibt zudem viele weitere Gründe, die für ein Verbot der Strassenprostitution sprechen und eigentlich keinen einzigen Grund, die Strassenprostitution weiterhin zu gestatten. Denn da diese weder im Interesse der Prostituierten noch der Freier liegt und auch ein klar überwiegendes gesellschaftliches Interesse an der Aufhebung der Stras-

senprostitution besteht. Nicht selten ist die Strassenprostitution mit der Ausbeutung sehr junger Frauen, Gewalt, Zuhälterei und Menschenhandel, also der Zwangsprostitution, verbunden. Wir sind uns alle einig, dass Vergewaltigung, Folter und Entführung durch die öffentliche Hand rigoros strafrechtlich zu verfolgen sind. Die Zwangsprostitution umfasst alle drei Verbrechen gleichzeitig, wird aber viel nachlässiger behandelt, verhältnismässig wenig ermittelt und gelinde bestraft. Das darf doch nicht sein. Die Stadt Zürich hat mit der Szene am Sihlquai erlebt, welches die Auswüchse eines nicht kontrollierten Strassenstrichs sind. Es dauerte viel zu lange, bis dieser endlich im August 2013 geschlossen werden konnte. In der Allmend Brunau und im Niederdorf wird die Strassenprostitution von der Stadt Zürich jedoch weiterhin als zulässig erachtet und in Altstetten wird mit den Sexboxen gar ein städtisches Baracken-Bordell angeboten.

Die EDU-Fraktion lehnt dies klar ab. Grundsätzlich unterstützt die EDU alle repressiven Massnahmen der Stadt Zürich, die darauf abzielen, die Strassenprostitution und überhaupt die Prostitution einzudämmen. Es ist auch wichtig, dass den Prostituierten geholfen wird, sich aus verschiedenen Abhängigkeiten und schlussendlich aus der Prostitution zu lösen. Die Stadt Zürich darf jedoch im Bestreben, die Notlagen einzelner Prostituierten zu mildern, nicht mit Sexboxen die gewerbsmässige Prostitution fördern. Ein öffentlicher Markt, wie ihn die Strassenprostitution mit sich bringt, ist jedoch dermassen menschenunwürdig, dass dafür kein öffentlicher Grund mehr zur Verfügung gestellt werden soll. Ein öffentlicher Prostitutionsmarkt ist vergleichbar mit der offenen Drogenszene, die es damals am Platzspitz und später am Bahnhof Letten gab und die erst unter Kontrolle gebracht werden konnte, als diese Szenen aufgehoben wurden. Ein öffentlicher Markt ist ein Anziehungspunkt für Touristen oder auch für Einheimische, die menschenverachtend Frauen wie Ware behandeln. Dem sollten wir mit einem Verbot der Strassenprostitution ein Ende bereiten. Ein Verbot der Strassenprostitution schützt auch die meist unsinnig handelnden Freier, welche dort jede Hygiene vermissende Praktiken verlangen, die gesundheitliche Folgen mit sich bringen können, die sowohl auf die Prostituierten wie auch auf die Freier zurückfallen können. Da die sich auf der Strasse prostituierenden Frauen oft die Schwächsten in ihrer Branche sind, weil sie vielleicht keine Aufenthaltsbewilligung haben, und aus finanziellen Gründen Risiken eingehen, fördern sie in besonderem Mass Geschlechtskrankheiten und

weitere Krankheiten, sodass ihr Fehlverhalten gesellschaftlich äusserst relevant wird.

Es ist richtig, dass die Strassenprostitution zurzeit nicht den ganzen Kanton Zürich betrifft, sondern insbesondere die Stadt Zürich davon betroffen ist. Dennoch macht es sich unsere Regierung zu einfach, wenn sie einseitig darauf hinweist, dass sie mit diesem Bericht schon alles unternommen habe und dass kein kantonaler Gesetzgebungsbedarf bestehe, weil die Stadt Zürich mit der Prostitutionsgewerbe-Verordnung von ihrer Rechtsetzungskompetenz Gebrauch gemacht habe. Denn der Schutz vor Zwangsprostitution ist eine Dauermassnahme und bedarf eines rollenden Prozesses, der nicht nur die Stadt Zürich, sondern auch die Kantone und den Bund betrifft. So hat zum Beispiel am 23. Oktober 2014 Bundesrätin Sommaruga (*Simonetta Sommaruga*) mit ihrer Ankündigung, den Cabaret-Tänzerinnen-Status ab 1. Januar 2016 aufzuheben, ein sehr gutes und wichtiges Zeichen gesetzt. Denn was früher in der Absicht, Frauen im Erotikbereich zu schützen, eingeführt worden ist, hat sich in der Zwischenzeit als schädlich erwiesen, weil die Tänzerinnen sehr häufig auch zur Prostitution und zur Alkoholanimation gezwungen werden. Ähnlich proaktiv könnte der Kanton Zürich vorgehen, wenn er, wie der Kanton Tessin, die Strassenprostitution verbietet und das Thema nicht einfach der Stadt Zürich überlässt, die sich zwar sehr willig zeigt, jedoch manchmal den Eindruck hinterlässt, sie sei nur am Reagieren und nicht am Agieren. Mit einem kantonalen Verbot der Strassenprostitution kann auch erreicht werden, dass es zu keiner Verlagerung der Strassenprostitution innerhalb unseres Verantwortungsbereichs kommen wird. Wie gesagt, es gibt eigentlich keinen Grund, der für die Strassenprostitution spricht. Selbst wenn Sie aus feministischer Sicht von «Sexarbeiterin» statt von Prostituierten sprechen, sollten Sie diesen bei ihrer Arbeit ein Dach über dem Kopf gönnen. Selbst wenn Sie aus Gewerbesicht von einer moralischen Wertung dieses Berufes bewusst absehen, sollten Sie die Arbeitsbedingungen einer Strassenprostituierten als menschenunwürdig erachten. Aus männlicher Sicht muss sich weiter allseits die Erkenntnis durchsetzen, dass Frauen geliebt und nicht benutzt werden dürfen. Aber eigentlich müssten uns alle Eltern am besten verstehen, denn wer würde seiner Tochter raten, sich beruflich Richtung Prostitution zu orientieren? Daraus ist ersichtlich, dass das Thema «Strassenprostitution» unweigerlich mit dem Thema «Prostitution» verknüpft ist und sich bei allen politischen Fragen immer auch ethisch-moralische Fragen und insbesondere Fragen nach der Würde

der Menschen und deren Umgang miteinander stellen. Wir sind uns bewusst, dass das grosse Thema der Prostitution und des Menschenhandels mit dieser Motion nicht gelöst werden kann. Das ist auch nicht das Ziel dieser Motion. Für uns ist die Motion ein Schritt in die richtige Richtung, da es wirklich keinen stichhaltigen Grund gibt, weiterhin den öffentlichen Grund für die Anwerbung und die Prostitution zur Verfügung zu stellen. Wir ersuchen Sie daher, ein Zeichen zu setzen und die Motion zu überweisen. Danke.

Rolf Stucker (SVP, Zürich): Die EDU fordert mit ihrer Motion ein Verbot. Die Missachtung von Verboten hat Strafen zur Folge. Wenn wir Politiker Gesetze erlassen, die Strafen zur Folge haben, müssen wir uns jedoch immer bewusst sein, dass solche Gesetze niemals auch dem Willen des Souveräns entsprechen, wenn sie nicht umgesetzt werden können. Klassisches Beispiel dafür ist das Vermummungsverbot. Im Kanton Zürich ist die Strassenprostitution in einer Gemeinde bekannt: in der grössten, der Stadt Zürich. Insbesondere die mit Bildern und Reportagen schweizweit bekannt gewordenen Zustände der sich verkaufenden Frauen am Sihlquai erschreckten die Bevölkerung. Für die Anwohner waren die Verhältnisse an der Ausfallstrasse aus der Innenstadt Richtung Zürich West unhaltbar. Die verantwortlichen involvierten Departemente, sprich Polizei, Soziales und Gesundheit, haben einerseits mit Aufklärung der Frauen und andererseits griffigen Lösungen die Problematik beim Strassenstrich am Sihlquai beenden können. Der Preis, den die Steuerzahlenden aus Zürich für dieses per Volksabstimmung getroffene Konzept bezahlen, wird hier nicht Teil meiner Argumentation gegen diese Motion.

Ich habe vorhin das Durchsetzen von Gesetzen angesprochen. Die Motion der EDU verlangt nichts anderes als ein hermetisches Absperren, Verriegeln des Rotlichtviertels im Stadtkreis 4. Die Forderung der EDU wäre auch mit einem enormen personellen Aufwand nicht zu lösen. Denn das Milieu reagiert sehr rasch auf Eingriffe von aussen, das heisst die «sexworkenden» Männer und Frauen würden auf andere Stadtgebiete ausweichen, in die Agglomeration, aber immer noch auf der Strasse arbeiten. Die vorliegende Motion löst die Probleme nicht. Die Stadt Zürich hat im Jahr 2012 mit der Prostitutionsgewerbeverordnung ein Instrument geschaffen, welches unter anderem das Betreiben von Salons der Bewilligungspflicht unterstellt und damit einen gewissen Schutz für Sexworking bietet. Die noch verbliebenen Strichzonen im Zürcher Niederdorf und draussen in der Allmend sind

räumlich klar bezeichnet, ebenso, zu welchen Zeiten dem Gewerbe – einem legalen Gewerbe – nachgegangen werden darf. Anschaffen auf der Strasse ist immer mit weiteren Immissionen verbunden. Ich meine damit herumkurvende Autos, gaffende, lärmende Freier. Hängen sexarbeitende Frauen am offenen Fenster, sprich gehen sie der Fensterprostitution nach, sind die Immissionen etwa dieselben wie bei der Strassenprostitution. Die Motion der EDU ist ein Eingriff in die Gemeindeautonomie. Das würde auch heissen, dass eine von der Stadt Zürich ausgearbeitete und sich langsam griffig zeigende Verordnung zugunsten eines nicht kontrollierbaren Verbotes aufgehoben werden müsste. Personelle Ressourcen der Polizei sind für die Bekämpfung des Menschenhandels und nicht für die Umsetzung eines nicht umsetzbaren Gesetzes zu verwenden. Lehnen Sie die Motion ab.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Die EVP ist in Bezug auf die gravierenden Missstände des Menschenhandels und der Ausbeutung überwiegend junger Frauen, welche in der Prostitution noch immer viel zu oft vorkommen, auf Bundesebene durch Nationalrätin Marianne Streiff-Feller schon lange aktiv. Die Schweiz stand bisher immer wieder in der Kritik, Menschenhändler zu wenig hart zu bestrafen. Zu wenige und zu milde Urteile gehörten zum juristischen Alltag. Nationalrätin Streiff hat deshalb vom Bundesrat die Prüfung eines allgemeinen Verbotes der Prostitution gefordert. Mit dem verlangten Bericht soll geprüft werden, inwiefern ein Verbot der Prostitution und des Kaufs von sexuellen Dienstleistungen in der Schweiz machbar wäre. Einen interessanten Ansatz zur Bekämpfung dieses Problems zeigt uns Schweden. Schweden hat als erstes Land der Welt 1999 ein Gesetz erlassen, das den Kauf sexueller Dienstleistungen verbietet. Die Freier werden bestraft, nicht aber die Prostituierten. Die positiven Evaluationsresultate bezüglich der Auswirkungen überraschen selbst anfängliche Zweifler. Unser Nachbarland Frankreich erwägt dieselben Massnahmen zu ergreifen. Ich denke, niemand bestreitet die Dringlichkeit des Kampfes gegen die immer noch allzu oft vorkommende Ausbeutung von unzähligen jungen Frauen in der Prostitution. Auch die Regierung will noch mehr dagegen unternehmen. Interessanterweise hat sie wohl gerade deshalb keine Argumente gegen ein Verbot der Strassenprostitution in ihrer Antwort eingebracht. Ich muss den Motionären recht geben, dass es sich der Staat auch auf indirektem Weg über das Zur-Verfügung-Stellen von öffentlichem Grund nicht leisten kann und darf, dass er damit mindestens duldet, dass junge

Frauen zur Prostitution gezwungen und ausgebeutet werden. Hier werden wir, ob wir es wollen oder nicht, mitschuldig am schrecklichen Unrecht an diesen Frauen. Und weil der Staat in dieser Beziehung auch weiterhin nicht annähernd eine Garantie für den Ausschluss dieses menschenunwürdigen und gravierenden Missstandes auf öffentlichem Grund abgeben kann, zeigt die vorliegende Motion einen möglichen Weg aus diesem Dilemma auf. Die EVP unterstützt die Stossrichtung der Motion und wird sie überweisen.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Mit ihrer Motion möchte die EDU die Strassenprostitution im Kanton Zürich verbieten. Die Fraktion der Grünen mit AL und CSP unterstützt diese Motion nicht. Es gibt mehrere Gründe, warum wir die Motion der EDU ablehnen. So existiert die Strassenprostitution einzig in der Stadt Zürich. Mit verschiedenen Massnahmen versucht die Stadt Zürich, den Strassenstrich ansatzweise in den Griff zu bekommen. Zum einen ist seit Juli 2012 eine Prostitutionsgewerbe-Verordnung in Kraft, mit der vier Ziele verfolgt werden: Schutz der Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Prostitutionsgewerbes, Schutz der Prostituierten vor Ausbeutung und Gewalt, Schutz der öffentlichen Ordnung und Schutz der Gesundheit der am Prostitutionsgewerbe beteiligten Personen sowie Sicherstellung der gesundheitlichen und sozialen Prävention. Zum andern hat die Stimmbevölkerung am 11. März 2012 den sogenannten Verrichtungsboxen zugestimmt. Der neue Strichplatz am Depotweg ist seit etwas mehr als einem Jahr in Betrieb. Ob die Stadt Zürich mit diesen beiden Massnahmen die Situation für Prostituierte verbessern kann, muss sich noch zeigen. Auf jeden Fall ist es nötig, die Massnahmen zu einem späteren Zeitpunkt auf ihre Wirkung hin zu evaluieren. Denn die Ziele, die sich die Stadt Zürich damit gesteckt hat, sind sehr ambitiös. Vor allem das hochgesteckte Ziel «Schutz der Prostituierten vor Ausbeutung und Gewalt» ist meiner Meinung nach mit der Prostitutionsgewerbe-Verordnung und der Einrichtung von Sexboxen nicht zu erreichen. Denn das heutige aktuelle Sexbusiness ist durch und durch kriminell, baut auf Ausbeutung auf und ist patriarchal geprägt. Vereinfacht gesagt: Vom Sexbusiness profitieren mehrheitlich Männer.

In seiner Antwort auf die Motion der EDU schreibt der Regierungsrat, dass er Handlungsbedarf in erster Linie beim Bund ausmacht. Das ist gut so, denn auf Bundesebene tut sich einiges. So ist Justizministerin Simonetta Sommaruga aktiv geworden. Sie will vor allem auch Licht in die dünne Datenlage zum Sexgewerbe in der Schweiz bringen und

damit auch eine Basis für Lösungen schaffen. Es gibt viele offene Fragen: Wer sind die Akteure, wer die Zuhälter, die Prostituierten, die Freier? Wie gestalten sich die internationalen Verflechtungen? Wie sehen die bundesrechtlichen Rahmenbedingungen aus? Können die Prostituierten arbeitsrechtlich geschützt werden? Wie sehen die Geschäftsmodelle der Betreiber der Etablissements aus? Wer profitiert von der Prostitution? Auf Bundesebene hat der Bundesrat einen ersten Pflock eingeschlagen. Ende Oktober 2014 teilte der Bundesrat mit, dass das Cabaret-Tänzerinnen-Statut per 1. Januar 2016 aufgehoben wird. Das Bundesamt für Migration, welches das Statut regelmässig auf seine Schutzwirkung überprüfte, ist in seinem Bericht zum Schluss gekommen, dass das Statut einzig Ausbeutung und Menschenhandel begünstigt. Das Gesetz, das 1995 zum Schutz der Cabaret-Tänzerinnen eingeführt worden ist, hat eine gegenteilige Wirkung, so das Fazit der Bundeskriminalpolizei. Es sei davon auszugehen, dass Menschenhandel, Förderung der Prostitution und zahlreiche weitere Delikte zum Geschäft mit den Cabaret-Tänzerinnen gehören und die Arbeitsbedingungen als prekär einzustufen sind. Im Nachgang um die Arbeiten zur Abschaffung des Cabaret-Statutes setzte der Bundesrat eine breitabgestützte nationale Expertengruppe ein, die sich mit Schutzmassnahmen für Frauen im Erotikgewerbe beschäftigte. Im vergangenen Frühling hat die Expertengruppe ihren Bericht veröffentlicht. Die Expertengruppe schlägt verschiedene Massnahmen vor, mit denen der Schutz der Prostituierten gestärkt werden soll. Für die Expertengruppe sind Verbote nicht zielführend, vielmehr empfiehlt sie ein koordiniertes Vorgehen im Bund ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Regine Sauter (FDP, Zürich): Vorausschicken zu dieser Debatte möchte ich eine persönliche Bemerkung: Ich persönlich finde es grauenhaft, dass es Frauen gibt – und immer wieder gibt –, die gezwungen sind, für ihren Lebensunterhalt ihren Körper zu verkaufen. Noch grauenhafter aber finde ich, dass es dafür einen «Markt» gibt. Ich frage mich immer, was für bedauernswerte Männer das sind, die für ihr Glück bezahlen müssen. In diesem Zusammenhang sollte unsere Sorge, so sind wir der Meinung, primär den Frauen gelten, die diesem Business nicht aus eigenem Wunsch nachgehen, sondern die gewissermassen dazu gezwungen sind – hierzu die Stichworte «Menschenhandel» und «Zwangsprostitution» – zum einen und zum andern auch den Auswirkungen, welche die Strassenprostitution auf die Gesellschaft haben kann. Wir haben die negativen Auswüchse davon am

Sihlquai gesehen. Nur bin ich eben gerade nicht der Meinung, dass ein Verbot der Strassenprostitution hier etwas helfen oder bewirken könnte. Es würde lediglich dazu führen, dass diese Frauen in die Illegalität gedrängt würden, dass sie sich neue Orte suchen müssten, wo sie bedeutend weniger gut geschützt wären, als wenn dies gewissermassen ein wenig auch unter den Augen der Öffentlichkeit geschieht. Einen guten Weg ist hier die Stadt Zürich mit der Bereitstellung dieser Verrichtungsboxen gegangen. Ich finde das persönlich ein grauenhaftes Wort, aber sei's drum. Aber zumindest konnten damit auch die negativen Auswirkungen für die Quartierbevölkerung am Sihlquai eingedämmt werden und diese Frauen können in besseren Verhältnissen arbeiten. Dies gesagt, möchte ich darauf hinweisen, dass ein solches Verbot im Übrigen auch aus Sicht der Bundesrechtsprechung nicht mit der Bundesverfassung vereinbar wäre. Immerhin gibt es die Handels- und Gewerbefreiheit und die gilt auch für dieses Gewerbe, weshalb ein Verbot nicht zulässig wäre. Wennschon, dann müssen wir hier ganz konsequent vorgehen, eben gegen die Hinterleute, die Hintermänner in diesem Business, also solche, die daraus Kapital schlagen, die damit Geld verdienen können und hier rigoros vorgehen. Diese Leute machen sich strafbar und gegen diese gilt es vorzugehen.

Zusammenfassend: Die FDP-Fraktion wird diese Motion nicht unterstützen, weil nicht zielführend und unnötig.

Angelo Barrile (SP, Zürich): Meine Vorrednerinnen und -redner haben eigentlich die wichtigsten Argumente schon vorgetragen, wir werden die Motion auch ablehnen. Ich spreche hier aber als langjähriger Anwohner des Sihlquais, wir wurden ja mehrmals angesprochen. Was ich über Jahre am Sihlquai jeden Abend vor meiner Haustür gesehen habe, war und ist tatsächlich menschenunwürdig und eigentlich beschämend für uns alle als Gesellschaft. Das ist wirklich so. Man sieht natürlich die Exzesse von Ausbeutung und Menschenhandel, Zuhälterei, Gewalt und so weiter, wir haben es gehört. Und es ist auch richtig, dass das geahndet werden muss. Da ist die öffentliche Hand absolut zuständig und in der Pflicht. Aber so ein Verbot, wie es hier verlangt wird, bringt wirklich nichts, das wurde gesagt. Es ist eigentlich nur eine Scheindebatte, vielleicht auch etwas scheinheilig, weil da gesagt wird: Dort, wo es die Anwohnenden am meisten stört – ich würde eher sagen, dort, wo es die Autofahrenden, die durchfahren, stört –, wollen wir es aus dem Auge bannen und sonst stört es uns nicht. Diese unwürdigen Verhältnisse herrschen überall in der Prosti-

tution und es ist wirklich schlimm, das kann man sagen, und zwar nicht nur bei der Strassenprostitution.

Kollege Heinz Kyburz hat auch gesagt, es entspreche nicht einem öffentlichen Bedürfnis, einem breiten Bedürfnis. Ja, kommt drauf an, wie man es definieren möchte. Es besteht tatsächlich ein Markt, das hat Kollegin Regine Sauter gesagt, und es ist leider ein sehr grosser Markt, das kann ich als Augenzeuge bestätigen (*Heiterkeit*), als Anwohner. Ja, Sie können lachen, aber so viele Leute, Männer, die dort angehalten haben, das ist leider wirklich ein grosser Markt. Und da müssen wir etwas machen, aber das hat nichts mit diesem Verbot zu tun. Die Stadt Zürich hat das sehr seriös geprüft, diskutiert, Frau Kollegin Stofer (*Judith Anna Stofer*) hat das auch vorgetragen. Es läuft das Pilotprojekt, schauen wir mal, wie die Auswertungen aussehen. Und natürlich müssen wir was machen, aber diese Motion ist nicht die richtige Lösung. Vielen Dank.

Rico Brazerol (BDP, Horgen): Diesen Vorstoss sollten wir so schnell als möglich abhaken. Lassen Sie ihn uns abhaken unter «gut gemeint, aber leider gemeingefährlich». Vielleicht wäre es zielführender gewesen, wenn die Rotlicht-Experten der EDU im Vorfeld das Gespräch mit der einen oder anderen Sexarbeiterinnen gesucht hätten. Was passiert, wenn wir den Strassenstrich verbieten? Das Ganze verlagert sich im besten Falle in private Hinterzimmer. Sicher ist: Ein Verbot macht Sexworkerinnen und Freier quasi unsichtbar. Niemand kann allen Ernstes erwarten, dass ein Verbot des Strassenstrichs dazu führt, dass die Prostitution nicht mehr stattfindet. Es gibt sie weiterhin, nur eben im Verborgenen. Und dort ist es definitiv schwieriger, die Frauen zu schützen. In dieser Motion ist von Gewalt, Zuhälterei und Menschenhandel die Rede, ja, alles das gibt es und das ist mit aller Macht zu bekämpfen. Mit einem generellen Verbot würden wir aber nichts anderes machen, als die Sexarbeiterinnen zu kriminalisieren, die ihre Tätigkeit freiwillig ausüben, wobei hier «freiwillig» nicht zwingend mit «gerne» gleichgesetzt werden darf.

Wir sprechen von Gewerbefreiheit und wir sprechen von der wirtschaftlichen Realität. Viele schaffen an, weil sie das Geld brauchen für die Wohnung, das Essen, die Kinderkrippe oder was auch immer. Und wenn eine Frau innert drei Tagen so viel verdienen will wie andere in einem Monat als Putzfrau oder an der Aldi-Kasse, dann kann man zwar moralische Bedenken haben, aber es ist ihr gutes Recht.

Diese Entscheidung ist zu respektieren und diese Frau ist weder kriminell noch Opfer. Wir sollten grundsätzlich unterscheiden zwischen freiwilliger erlaubter und erzwungener gesetzeswidriger Prostitution: Das eine ist Sexarbeit, das andere Menschenhandel. Die vorliegende Motion haut alles in einen Topf, Hauptsache, die Strassen sind sauber. Das ist heuchlerisch. Ein Verbot des Strassenstrichs führt zu einer massiven Verschlechterung der Lebenssituation vieler Sexarbeiterinnen – wirtschaftlich, rechtlich, sozial, aber vor allem bezüglich der persönlichen Sicherheit.

Silvia Steiner (CVP, Zürich): Ich schicke es voraus: Wir sind auch gegen diese Motion, das wird Sie ja kaum gross erstaunen. Ich gebe aber einfach der Form halber meine Interessenbindung bekannt: In meiner beruflichen Tätigkeit widme ich mich vorwiegend der Bekämpfung von Auswüchsen im Sexmilieu, konkret führe ich Verfahren wegen Menschenhandels. Ich habe deshalb keinesfalls ein Interesse, im Sinne einer Arbeitsbeschaffung möglichst viele solche Verfahren zu führen, aber ich habe das grösste Interesse daran, die Auswüchse in diesem Gewerbe besonnen und ausgewogen zu bekämpfen. Zu dieser Motion sind drei Vorbemerkungen anzubringen. Erstens: Die Problematik der Strassenprostitution beziehungsweise des Strichplans betrifft nur die Stadt Zürich, das hat auch die Regierung erneut und ausdrücklich festgehalten. Zweitens: In dieser Motion geht es nicht um den Schutz von Strassenprostituierten oder von Prostituierten ganz allgemein, es geht nur darum, die Strichplätze abzuschaffen. Drittens: Das gewünschte Verbot betrifft die unterste Hierarchie der Prostitution, die Strassenprostitution. Mit einem Verbot würden die Strassenprostituierten und übrigens auch ihre Freier in Zürich gänzlich in die Illegalität getrieben. Vollzug und Kontrolle würden selbstverständlich in der Verantwortung der Stadt Zürich liegen. Die Stadt Zürich hat inzwischen die Auswüchse der Prostitutionsszene am Sihlquai in den Griff bekommen, das kann man wirklich sagen. Es braucht zur Bekämpfung von Auswüchsen nicht umfassende Verbote, sondern umfassende Gesamtkonzepte. Das Konzept in Zürich ist ein Drei-Säulen-Konzept, wie wir es in anderen Bereichen auch schon hatten. Erste Säule: Es wird ein geschützter Rahmen für einen kleinen Kreis von Strassenprostituierten geschaffen, das sind eben die ominösen Sexboxen. Zweite Säule: An anderen Orten wird die Prostitution auf der Strasse nicht geduldet und die Polizei weist Personen weg, die dagegen verstossen, ebenfalls die Freier. Dritte Säule: Die Staatsanwaltschaft und

die Polizei führen intensive Ermittlungen und machen die schlimmsten Menschenhändler und Zuhälter dingfest. In Zürich wurden, gestützt auf solche Ermittlungen, in den letzten Jahren empfindliche Strafen ausgesprochen. Der Spitzenreiter wurde verwahrt und kassierte 14 Jahre. Das hat sich in der Szene herumgesprochen und man kann sagen, dass die Zürcher Polizei in diesem Bereich und ebenfalls auch die Staatsanwaltschaften vorbildlich sind – schweizweit –, und der nationale Aktionsplan, den Judith Stofer vorhin erwähnt hat, sich auf andere Kantone bezieht und für andere Kantone geschaffen wurde. Es ist also falsch, wenn gesagt wird, der Kanton Zürich mache in diesem Bereich nichts. Die Ermittlungen sind aufwendig und ein wichtiger Teil für die Beruhigung der Szene. Der Kanton hat hier also einen grossen Beitrag geleistet. Dass das Cabaret-Statut aufgehoben wird, ist übrigens auch auf unsere Intervention aus Zürich zurückzuführen und auf verschiedene Verfahren, die wir in diesem Bereich geführt haben. Die Stadt Zürich, die Polizei und die Staatsanwaltschaften haben also in den letzten Jahren in aufwendiger Arbeit dieses Drei-Säulen-System konsequent umgesetzt. Heute haben wir wieder akzeptable Zustände. Die Zahl der Zuhälter und der Strassenprostituierten hat sich verringert.

Es ist Folgendes zu ergänzen: Das Bundesgericht hat schon vor längerer Zeit entschieden, dass ein gänzlich Verbot der Strassenprostitution der Handels- und Gewerbefreiheit widersprechen würde, dies völlig zu Recht. Man muss wissen, dass es im Sexmilieu verschiedene Segmente beziehungsweise Dienstleistungssektoren gibt. Nicht jede Prostituierte kann in jedem Sektor arbeiten. Das ist an und für sich menschenverachtend, aber es ist so. Eine Strassenprostituierte kann nicht in einem Saunaclub arbeiten und eine Sexarbeiterin eines «Edelpuffes» würde nie auf der Strasse anschaffen. Die Strassenarbeiterinnen können also nicht an einen anderen Ort wechseln, ein Verbot würde wiederum die unterste Hierarchie und die Schwächsten im Sexgewerbe treffen.

Ich erlaube mir unter diesen Umständen folgende Frage: Weshalb diskutieren die Motionäre nicht über ein gänzlich Verbot des Freiens und griffigere Gesetze zur konsequenten Bestrafung von Freiern? Oder seien Sie doch so ehrlich und fordern Sie ein gänzlich Verbot der Prostitution auf Bundesebene! Es gäbe aber auch noch einen anderen Weg der gesellschaftlichen Sensibilisierung, auf der Nachfrageseite beispielsweise. Das heisst, bei den Konsumenten müsste sich allenfalls die Erkenntnis durchsetzen, dass es nicht normal ist, wenn ein

Mensch seinen Körper verkauft und man diesen Körper kaufen kann. Im Leben ist nicht alles käuflich, das gilt übrigens nicht nur im Sexmilieu. Ich bitte Sie deshalb, lehnen Sie die Motion ab. Danke.

Andreas Hauri (GLP, Zürich): Ich mache es kurz: Dieser Vorstoss ist moralisierend und weltfremd und hilft schlussendlich den Prostituierten überhaupt nichts. Und eine kantonale Regelung ist unnötig. Es gibt einerseits eine übergeordnete, auf Bundesstufe festgelegte Regelung zur Prostitution. Auf der anderen Seite ist es Sache der Gemeinden, im Fall von Zürich lediglich der Stadt, Vorschriften über Ort, Zeit und Art der Prostitution und über die Verhinderung belästigender Begleiterscheinungen aufzustellen. Es kann doch nicht sein, dass hier der Kanton der Stadt Zürich sagt, was zu tun ist. Würden wir diese Motion annehmen, dann müsste die Stadt den Strichplatz beispielsweise wieder schliessen. Dieser Strichplatz befindet sich in meinem Wahlkreis 3 und 9 und ich kann Ihnen versichern, nur schwer moralisierende Kräfte wehren sich heute noch dagegen. Grundsätzlich bewährt sich dieser Platz bestens. Und nicht nur dies, liebe EDU, er bietet den Prostituierten heute deutlich mehr Schutz als in der Zeit davor. Wir lehnen diese Motion ab. Besten Dank.

Heinz Kyburz (EDU, Männedorf) spricht zum zweiten Mal: Ich höre aus den Worten von Herrn Kollega Hauri, dass es bei der GLP offensichtlich keine Moral gibt. Es ist offensichtlich ein Problem bei den liberalen Kräften, dass man die Moral effektiv ausser Acht lässt, das finde ich eigentlich schade. Wenn Sie als Politiker das archaische Strassenmodell stützen wollen, obschon es doch heute ausreichend Häuser gibt, frage ich Sie, wo da Ihr Herz bleibt. Wie kann man in der heutigen Zeit die Frauen auf die Strasse schicken, wo sie sich dem unwürdigsten Gewerbe hingeben müssen und wo kein hinreichender Schutz zur Verfügung steht? Bei einem Haus gibt es immerhin einen Eigentümer und einen Mieter, der kontrolliert und unter Umständen zur Verantwortung gezogen werden kann. Ich verweise auf den Artikel im Tages-Anzeiger vom 22. November 2014 mit dem Titel «Der Würger vom Sihlquai». Drei Delikte hat er begangen, an einer 50-jährigen, an einer 38-jährigen und an einer 18-jährigen Frau. Schwere Vergewaltigung, Lebensgefahr zum Teil. Er ging mit ihr auf einen Parkplatz einer Sportanlage in Wangen-Brüttisellen. Hätte es kein Sihlquai gegeben, hätten wir auch keinen Sihlquai-Würger. Gleiches

kann auch in der Allmend Brunau passieren. Es ist also nicht so, dass das nicht mehr passieren kann, weil das Sihlquai weg ist. Der Strassenstrich beinhaltet am wenigsten Schutz für die Opfer. «80 Prozent auf dem Strassenstrich arbeiten unter Zwang», das sind die Worte von Regierungsratskandidatin Silvia Steiner, das hat sie in der Zeitung geschrieben. 80 Prozent arbeiten unter Zwang. Da wundere ich mich schon, muss ich sagen, wenn Sie 80 Prozent in der Zwangsprostitution, ein so hohes Segment von Prostituierten auf der Strasse haben, und Sie das Verbot als CVP-Regierungsratskandidatin trotzdem ablehnen. Das kann ich nicht verstehen. Ich kann auch die SVP nicht verstehen, die sich sonst für Recht und Ordnung einsetzt und hier einfach kapituliert und sagt, «Ja, das bekommen wir eh nie in den Griff, das Rotlichtmilieu bekommen wir nicht in den Griff». Das erwarte ich vor allem von einem Polizisten (*Rolf Stucker*) nicht und hoffentlich auch nicht vom Regierungsrat, der sich für Recht und Ordnung einsetzen sollte. Wir haben glücklicherweise die Strassenprostitution auf diese drei Gebiete eingedämmt, aber diese drei Gebiete braucht es einfach nicht. Man kann sie wirklich ganz aufheben. Und dass Sie diese drei Gebiete in den Griff bekommen, dass sie aufgehoben werden, das erwarte ich eigentlich von der Polizei. Das sollte möglich sein. Also all diejenigen, die mutlos sind, die nichts verändern wollen, die disqualifizieren sich selber. Ich habe wirklich kein gutes Argument gehört, das gegen diesen Vorstoss spricht. Das liberale Gedankengut, das moralisierende, das überzeugt mich einfach nicht. Es ist auch nicht so, dass es schlimmer wird, wenn man die Strassenprostitution aufhebt. Es wird wirklich nur besser, weil dort wirklich die ärmsten Prostituierten sind. Von daher sollte man das klar unterstützen. Auch die Positionen von linker Seite, von links-grüner Seite, wo man sich für das feministische Schwedenmodell starkmacht und einfach nur den Mann als Täter hinstellt und die Frau als Opfer, das ist auch sehr, sehr einseitig. Die Stadt Zürich versteht offensichtlich Prostitution auch als Teil des Service public, so verstehe ich mindestens das Votum von Herrn Barrile (*Angelo Barrile*) und bin entsetzt darüber. Auch die Grünen machen in der Stadt Zürich, statt sich hier zu wehren und etwas zu verbessern, einen Vorstoss, dass man Kondome gratis abgeben soll. Das ist eine menschenverachtende Politik, die Sie da haben, und zeigt auf, wie wenig Ihnen das Wohl der Prostituierten am Herzen liegt. Von daher bin ich verständlicherweise sehr enttäuscht. Ich habe wirklich keine guten Argumente gehört von unseren Gegnern. Es ist so, dass Sie nichts verändern wollen, nichts verbessern wollen. Sie

sind mutlos, Sie sind schwach. Sie fördern einfach das Gewerbe, dieses moralisch verwerfliche Gewerbe, und das sollten wir nicht. Und wir sollten vor allem nicht den öffentlichen ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Angelo Barrile (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Kollege Kyburz, ich habe nicht von Service public gesprochen. Genauso wenig ist nämlich ein Café oder ein Markt oder ein Scientology-Stand an der Bahnhofstrasse ein Service public und trotzdem dürfen sie dort sein. Sie haben gesagt, Sie hören keine Argumente. Eines will ich doch nochmals wiederholen: Das Bundesgericht hat beschlossen und gesagt, es wäre bundesgesetzeswidrig. Das sollte ein Argument sein, das auch Ihnen einleuchtet. Danke.

Regierungsrat Mario Fehr: Ich glaube, die rechtliche Lage ist klar: Wir können das nicht verbieten, selbst wenn wir es wollten, wir wollen es aber auch nicht. Soweit zur rechtlichen Lage. Was wichtig ist – und ich glaube, hier müsste ich Herrn Kyburz (*Heinz Kyburz*) gleich zu Beginn widersprechen: Es ist nicht so, dass wir nichts gemacht haben. Es ist selbstverständlich so und Frau Steiner (*Silvia Steiner*) hat es ja sehr eindrücklich geschildert, wie Polizei und Staatsanwaltschaft zusammenarbeiten. Wir nehmen die negativen Begleiterscheinungen der Prostitution in jeglicher Form von Ausbeutung ernst. Wir haben beispielsweise mit der Stadt Zürich gemeinsam eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die Fachleute vom AWA (*Amt für Wirtschaft und Arbeit*), das Migrationsamt, das Sozial- und Polizeidepartement der Stadt Zürich umfasst. Und nicht zuletzt aus dieser Arbeitsgruppe ist die Prostitutionsgewerbe-Verordnung der Stadt Zürich erwachsen, eine Prostitutionsgewerbe-Verordnung, die übrigens in einer Volksabstimmung bestätigt wurde, mindestens der Strichplatz, der eine Folge dieser Prostitutionsgewerbe-Verordnung ist. Herr Stucker (*Rolf Stucker*) hat hier alles gesagt, was es dazu zu sagen gibt. Diese Prostitutionsgewerbe-Verordnung zeigt Wirkung. Wir haben aber noch mehr getan. Wir haben bei der Kantonspolizei eine Fachgruppe Menschenhandel eingerichtet, die primär der Erkennung von Opfern von Menschenhandel und der Bekämpfung von Zwangsprostitution dient. Wir arbeiten hier sehr eng mit der Staatsanwaltschaft zusammen. Wir haben aber, Herr Kyburz, noch mehr getan. Wir haben uns als Regierung beim Bund dafür eingesetzt im Vernehmlassungsverfahren, dass die sogenannte

Lanzarote-Konvention anerkannt worden ist. Das Bundesparlament hat den Beitritt zur Lanzarote-Konvention beschlossen. Dabei wurde unter anderem das Schutzalter für die Prostitution von 16 auf 18 erhöht, also auch hier ist etwas geschehen. Wir versuchen hier sehr pragmatisch vorzugehen. Wir arbeiten selbstverständlich auch nicht nur repressiv. Es gibt beispielsweise runde Tische, bei denen auch Polizei und Frauenorganisationen eng zusammenarbeiten. Wir versuchen einen vernünftigen Weg zu finden zwischen Banalisierung und Stigmatisierung. Ich glaube, wir sind insgesamt auf einem guten Weg und ich glaube, dass gerade die Frauen – es geht Ihnen ja um den Schutz der Frauen, Herr Kyburz –, dass gerade die Frauen, die gegen ihren Willen als Prostituierte nach Zürich gebracht werden – das gibt es selbstverständlich –, dass diese Frauen in einem offenen, toleranten Klima eher die Chance wahrnehmen, sich an Arbeitskolleginnen, an Sozialarbeiterinnen, an die Polizei zu wenden. Ich glaube, mit diesem offenen, toleranten Klima gegenüber den Prostituierten tun wir mehr dafür, Zuhälter und Menschenhändler auszubooten, statt einfach alles zu verbieten. «Augen zu, weg aus unserer Stadt, weg aus unserem Kanton!», ich glaube, das ist kein vernünftiger Weg. Ich glaube, in diesem Bereich – das können wir wirklich mit gutem Gewissen sagen – haben Kanton und Stadt Zürich viel getan in den letzten Monaten und Jahren. Eine kantonale Gesetzgebung braucht es hier nicht.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Ich muss noch etwas klarstellen: Es wird hier drin immer wieder gesagt, es sei nicht zulässig gemäss dem Bund. Der Kanton Tessin kennt das Strassenprostitutions-Verbot und der Kanton Tessin ist meines Wissens auch immer noch der Schweizerischen Eidgenossenschaft zugehörig. Der Strassenstrich ist ziemlich die unterste Schublade im Sexgewerbe und diesem muss der Riegel geschoben werden. Der Strassenstrich ist diejenige Form der Prostitution, die am engsten mit Ausbeutung und Menschenhandel verflochten ist. Dafür soll nicht der öffentliche Grund missbraucht werden.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 153 : 8 Stimmen (bei 5 Enthaltungen), die Motion 8/2014 abzulehnen.

Das Geschäft ist erledigt.

Fraktionserklärung der Grünliberalen zur Zivilfliegerei in Dübendorf

Stefanie Huber (GLP, Dübendorf): Keine Einführung der Zivilaviatik in Dübendorf über eine Salomitaktik à la WEF (*World Economic Forum*), hier geht es um die Bevölkerung.

Letzte Woche war das Thema «Abwicklung des WEF-Flugbetriebs in Dübendorf» ein grosses Thema. Warum komme ich erst heute? Das WEF beginnt diesen Mittwoch und nicht schon letzte Woche. Wir fordern die Bevölkerung auf, bis zum Wochenende hinzuhören, wie sich die Lärm- und Verkehrssituation in der Flugplatzregion Dübendorf in diesen Tagen entwickelt. Wollen wir längerfristig in diese Richtung? Dass der ehemalige Militärflugplatz Dübendorf als Parkplatz für WEF-Flugzeuge genutzt wird, kennen wir schon lange. Auch wurde schon länger diskutiert, die ganze Abwicklung dort vorzunehmen, um Parkierungsflüge zu vermeiden. Dass dies ökologisch und lärmtechnisch Sinn macht, verstehen wir als Grünliberale. Der Zeitpunkt der Einführung dieses temporären zivilen Flugplatzes passt aber leider ins Bild, wie der Bund die Zivilfliegerei in Dübendorf gegen den Willen eines Grossteils der Bevölkerung und der Politik durchdrücken will. Dass die Anrainergemeinden ebenfalls gerademal kurz vor der Bekanntgabe informiert, aber nicht in die Planung einbezogen wurden, spricht ebenfalls Bände. Darum sagen wir heute öffentlich und protokolliert – letzte Woche wäre es, glaube ich, auch nicht durchgekommen: Das WEF als Einzelfall geht für uns in Ordnung, vor allem aus ökologischen Gründen. Wir stemmen uns aber weiterhin gegen die Einführung der Zivilaviatik über Salomitaktik. Kommen Sie uns nie damit: «Das WEF habt ihr akzeptiert, damals habt ihr nicht aufgeschrien, warum jetzt?» Ich danke Ihnen im Namen der GLP und der betroffenen Bevölkerung für die Aufmerksamkeit und den Medien für die Aufnahme unserer Aufforderung an die Bevölkerung, während den nächsten Tagen hinzuhören. Danke.

Persönliche Erklärung von Hanspeter Haug, Weiningen, zum Hafenkran am Limmatquai

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Ab heute wird zu Schrott, was schon lange Schrott war. All den Kunstliebhabern blutet das Herz ob dem traurigen Ende des zur Kunst gewordenen Alteisenhaufens. Ich rufe Ihnen zu: Weinet nicht, denn Hilfe ist nahe. Dies in der Gemeinde Oetwil an der Limmat. Dort hat der Dichter, Bauer und Eisenplastiker

Jakob Alt – und dies ist tröstlich – ebenfalls einen Hafenkran geschaffen. Er nennt ihn «den Standhaften». Richtet euch auf, wandert durchs «Wiesetäli», «der Standhafte» wird Balsam sein für das Herz aller Kunstliebhaber und Leidtragender. Ich danke Ihnen. (*Heiterkeit.*)

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Zuerst wandern wir aber in die Pause.

13. Vaterschaftsurlaub für kantonales Personal

Parlamentarische Initiative von Andreas Daurù (SP, Winterthur), Johannes Zollinger (EVP, Wädenswil) und Ornella Ferro (Grüne, Uster) vom 12. Mai 2014

KR-Nr. 111/2014

Die parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Personalgesetzes des Kantons Zürich soll wie folgt ergänzt werden:

§ 43 lit. b. wird ergänzt: ... den Anspruch der männlichen Angestellten auf mindestens 2 Wochen bezahlten Vaterschaftsurlaub,

Begründung:

Gemäss dem Personalgesetz gehört die Gleichstellung der Geschlechter zu den Grundsätzen der Personalpolitik des Kantons. Während der Kanton von einer angestellten Mutter einen Urlaub von 16 Wochen und einen Anspruch auf anschliessende Reduktion des Beschäftigungsgrades zugesteht, sehen das kantonale Personalrecht und die entsprechende Vollzugsverordnung (VVO) nichts vor, um die Rolle der Väter zu stärken.

Die Bundesverwaltung geht hier bereits mit gutem Beispiel voran und gewährt werdenden Vätern zwei Wochen bezahlten Urlaub und somit eine Woche mehr, als dies die aktuelle Vollzugsordnung zum Personalgesetz des Kantons Zürich für seine männlichen Angestellten vorsieht. Auch sollen seit kurzem beim Bund Gesuche um mehrmonatigen unbezahlten Urlaub aufgrund von Vaterschaft «wohlwollend geprüft werden» und sprächen keine triftigen betrieblichen Gründe dagegen, der unbezahlte Urlaub gewährt werde. Beim Kanton Zürich ist ein unbezahlter Urlaub im Zusammenhang mit der Vaterschaft auf einen Monat beschränkt und «beim Festlegen des Zeitpunkts und der

Aufteilung des unbezahlten Urlaubs ist auf die betrieblichen Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen». Die Vollzugsverordnung zum Personalgesetz sollte in diesem Zusammenhang auch dahingehend geändert werden, dass auch den Vätern eine Reduktion des Beschäftigungsgrades zugestanden wird.

Ein Vaterschafts- oder Elternurlaub kann unter anderem massgeblich dazu beitragen, dass sich die Mutter und der Vater unmittelbar nach der Geburt gleichzeitig in das neue Familiengefüge einleben können und insbesondere Väter von Beginn weg intensiv an der Familie teilhaben und sich an der Betreuung und Erziehung des Kindes sowie der Hausarbeit beteiligen können.

Auch der Bundesrat ist der Ansicht, dass ein solcher Urlaub zu einer partnerschaftlicheren Rollenverteilung in der Familie beitragen kann, wie er im Oktober 2013 auf die Erfüllung eines Postulats im Bundesparlament schreibt. Somit zählt der Urlaub zu den Massnahmen, welche die Vereinbarkeit von Familie und Erwerbstätigkeit für junge Familien zu verbessern vermögen.

Einige grosse Arbeitgeber in der Schweiz, wie z.B. Mobility, die Alternative Bank, Clariant, die Stadt Bern und Raiffeisen, gehen aber noch weiter und gewähren ihren Vätern sogar 15 Tage mehr voll bezahlten Vaterschaftsurlaub.

Andreas Daurù (SP, Winterthur): In Schweden geht er bis zu drei Monate, die Alternative Bank oder Mobility (*Schweizer Carsharing-Unternehmen*) gewähren vier Wochen, die Stadt Bern und die Raiffeisenbank kennen ihn über drei Wochen, der Bund gewährt mittlerweile ebenfalls deren zwei Wochen – den Vaterschaftsurlaub. Und wo steht hier denn der Kanton Zürich? Der Kanton Zürich ist nicht nur knausrig bei der Lohnentwicklung seiner Angestellten, nein, er ist es auch bei seinen männlichen Angestellten, welche ihren Vaterpflichten und -freuden nachkommen wollen. Er gewährt ihnen nämlich nur mickrige fünf Tage bezahlten Vaterschaftsurlaub, obwohl im Personalgesetz die Gleichstellung der Geschlechter zu den Grundsätzen gehört. Die Rolle der Väter wird so sicher nicht genügend gefördert beziehungsweise gestärkt. Auch der unbezahlte Urlaub, den ein beim Kanton arbeitender Vater beziehen könnte, beschränkt sich auf lediglich maximal einen Monat. Und – Zitat – «beim Festlegen des Zeitpunktes und der Aufteilung des unbezahlten Urlaubs ist auf die betrieblichen Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen.» Dies tönt in dieser Hinsicht nicht gerade

nach einem attraktiven Arbeitgeber für junge Männer beziehungsweise werdende Väter. Das Bewusstsein der jungen Männer, dass auch gerade sie in einer ersten Zeit in einer frischgebackenen Familie ihren Beitrag leisten sollen und wollen, ist geschärft und je länger desto mehr vorhanden. Das ist äusserst positiv und in der heutigen Zeit ja auch selbstverständlich. Hier muss der Arbeitgeber entsprechend mitgehen. Ein Vaterschaftsurlaub bildet einen wesentlichen Bestandteil einer zeitgemässen Familienpolitik. Darüber hinaus ist es jedoch auch äusserst wichtig, dass auch den Vätern eine eventuell gewünschte Reduktion des Beschäftigungsgrades zugestanden wird. Hier hat der Kanton ebenfalls grossen Nachholbedarf. Wenn man sich in der Verwaltung oder in den Betrieben, insbesondere auch im Gesundheitswesen, umhört, ist dies noch nicht einmal für Mütter überall unkompliziert möglich. Eine Mehrheit der Eltern und auch der Familienexpertinnen und -experten ist heute der Ansicht, dass die Präsenz der Väter nach der Geburt eines Kindes unerlässlich ist für einen guten Start ins Familienleben. Die Zeit unmittelbar nach der Geburt ist entscheidend. Beim ersten Kind müssen sich die frischen Eltern in der neuen Situation einleben und eine Beziehung zum Neugeborenen aufbauen. Auch diverse Studien kommen immer wieder zum Schluss, dass eine bessere Work-Life-Balance verhindert, dass Männer, und natürlich auch Frauen, einseitig belastet werden. Dies tut letztlich auch den Unternehmen, konkret hier dem Kanton und seinen Betrieben, gut. Arbeitnehmer, die in Teilzeit arbeiten, sind ausserdem ihrem Unternehmen treuer und motivierter, sagen Studien. Aber vor allem eines ist klar: Eine ausgeglichene Work-Life-Balance beginnt schon mit dem Vaterschaftsurlaub, wirkt sich auf das Familienleben positiv aus, und dies wiederum auch auf das Kind und somit auf die Zukunft unserer ganzen Gesellschaft.

Zwei Wochen Vaterschaftsurlaub ist das Mindeste, was wir hier nun mit dieser PI dazu beitragen können. Die Gewerkschaften gehen mit Recht noch weiter und fordern vier Wochen Vaterschaftsurlaub, anlehnend auch an einige Schweizer Unternehmen, die ich einleitend ja schon genannt habe und die das jetzt schon tun. Geben wir uns einen Ruck! Versuchen wir mit der Unterstützung dieser PI den Kanton als Arbeitgeber familienfreundlicher, konkurrenzfähiger und attraktiver zu machen. Besten Dank.

Roman Schmid (SVP, Opfikon): Ich bin weder kantonaler Angestellter noch sollte ich in den nächsten Monaten Vater werden. Es ist aber so:

Ich verstehe Sie, Herr Daurù, Sie schauen für Ihre Leute, Sie machen das gut, das kann hier auch mal gesagt werden. Sie mögen sich vielleicht erinnern, vor Jahren haben wir in der Schweiz darüber abgestimmt, ob der Mutterschaftsurlaub auf 14 Wochen erhöht werden soll, so in der Bundesverfassung festgeschrieben. Sie wissen ja, die SVP war damals gegen die Verlängerung des Mutterschaftsurlaubs. In unserem Kanton haben zum Beispiel Mütter Anrecht auf 16 Wochen Mutterschaftsurlaub, nicht auf 14 Wochen. Jetzt möchten Sie, dass die kantonalen Angestellten, Männer, welche Väter werden, neu zehn statt fünf Tage Vaterschaftsurlaub erhalten sollen, also mindestens eine Verdoppelung. Herr Daurù, klar, Sie setzen sich für die Väter, für die kantonalen Angestellten ein. Eine Idee wäre vielleicht, wenn man dieses Thema auf eidgenössischer Ebene diskutieren würde. Verstehen Sie mich nicht falsch, die SVP würde eine solche Idee eidgenössisch nicht unterstützen. Wir sind der Meinung, dass wir uns die zusätzlichen Kosten nicht leisten könnten. Wie hoch wären dann diese Kosten, Herr Daurù? Ich schätze, das würde gegen 1 Million Franken gehen pro Jahr, wenn man annimmt, dass in unserem Kanton, in der kantonalen Verwaltung 400 Männer pro Jahr Vaterschaftsurlaub beziehen würden. Und wenn dieser verdoppelt würde, dann würde dies etwa 900'000 bis 1 Million Franken Mehrkosten für unseren Kanton verursachen, da geben Sie mir vielleicht recht, wenn Sie mich so anschauen und mit dem Kopf nicken. Gut, dann habe ich das richtig berechnet. Wir sind der Meinung, dass wir uns eine solche Verdoppelung nicht leisten sollten. Es ist tatsächlich richtig, dass wir eine Geburt mit einem Urlaub honorieren sollen. Laut der SVP-Meinung in diesem Kantonsrat reichen fünf Tage dafür aus. Sie haben recht, es gibt Personen, die mehr Vaterschaftsurlaub haben, man kann sich auch dann frei nehmen, wenn man will. Es gibt aber auch solche, die weniger Vaterschaftsurlaub haben. Bitte folgen Sie der Meinung der SVP-Kantonsratsfraktion und unterstützen Sie diese parlamentarische Initiative nicht. Ich danke Ihnen,

Mattea Meyer (SP, Winterthur): Früher war die Mutter Hausfrau und Ehefrau, für die Betreuung und den Haushalt zuständig. Die Küche und die Kinderstube waren ihr Reich. Das Reich des Ehemannes waren die Wirtschaft, die Politik, der Arbeitsmarkt. Auch wenn vielleicht gewisse Exponentinnen und Exponenten hier drin dies noch heute gern so sähen, die Realität sieht zum Glück anders aus. Wie wir hier sehen können, sind endlich auch die Frauen in der Politik stimm- und

mitspracheberechtigt. Kinderbetreuung im 21. Jahrhundert wird wie Politik und Wirtschaft und Gesellschaft von beiden, von Frauen und Männern gemacht. Die Forderung nach einem verlängerten Vaterschaftsurlaub ist längst nicht das Einzige, um Gleichstellung zu realisieren, aber es ist ein sehr wesentlicher und wichtiger Schritt. Viele Frauen stehen gerade bei Anstellungen vor dem Problem, dass sie Mütter werden können, dementsprechend mindestens 14, im Fall des Kantons 16 Wochen am Arbeitsplatz fehlen werden, und das auch ein Hinderungsgrund sein kann, dass sie angestellt werden. Bei Männern ist das nicht der Fall, obwohl auch Männer Väter werden, obwohl auch Männer diese Rolle wahrnehmen wollen und sollen. Es ist wesentlich für die Entwicklung des Kindes, aber auch wesentlich für die Beziehung der Eltern, dass beide Teile von Anfang an – und damit meine ich auch wirklich von Anfang an – gleichermassen bei der Entwicklung, bei der Erziehung des Kindes dabei sind, dass der Mann nicht zum Statisten oder Lehrling der Frau wird in der Kinderbetreuung. Roman Schmid, Sie haben die volkswirtschaftlichen Kosten angesprochen, dass wir es uns nicht leisten könnten, den Vätern bescheidene zwei Wochen Urlaub zu geben. Wenn wir bedenken, dass in der Schweiz nach wie vor die Wehrpflicht gültig ist, damit schweizweit volkswirtschaftliche Kosten von rund 1 Milliarde Franken jährlich entstehen, dann würde ich hier jetzt mal behaupten, ist es nicht eine Frage, ob wir uns das leisten können, sondern eine Frage, ob wir politisch gewillt sind, diesen wichtigen Schritt in Richtung Gleichstellung zu tun, oder ob wir eben dem Bild hinterherhinken, dass die Frauen nach wie vor an den Herd gehören. Die zwei Wochen Vaterschaftsurlaub sind ein kleiner aber wichtiger Schritt in Richtung mehr Gleichstellung, in Richtung einer fortschrittlichen Familienpolitik, im Sinne von «für alle statt für wenige». Ich bitte Sie, die PI zu unterstützen. Herzlichen Dank.

Martin Farner (FDP, Oberstammheim): Als Vater von drei Teenagern kann ich sehr gut zu diesem Thema sprechen. Auf den ersten Blick tönt dieser Vorstoss positiv. Doch heute haben wir viele verschiedene Arbeitszeitmodelle – Gleitzeitmodelle, Jahreszeitmodelle, Überzeitkompensationen, Bezug von Ferien. Dass die Mutter einen Urlaub von 16 Wochen hat, ist sicher gerecht und nicht bestritten. Heute ist es selbstverständlich, dass die Männer auch zu Hause zupacken und ihre Frauen und die Familien bei ihrer täglichen Arbeit unterstützen, bei der Erziehung und auch im Haushalt. Durch die heutigen Arbeitszeit-

modelle ist es auch für die Väter möglich, sich an diesen Freudentagen mit der Frau und den Kindern über den Nachwuchs zu freuen und kürzer zu treten. Die PI ist Wunsch, aber realitätsfremd. Die FDP wird die PI nicht unterstützen.

Ornella Ferro (Grüne, Uster): Der Regierungsrat hat die Gleichstellung von Frau und Mann und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie als wichtige Legislaturziele definiert. Diese parlamentarische Initiative ist ein wichtiger Schritt zur Gleichstellung der Väter und unterstützt die partnerschaftliche Familienarbeit. Die Regelung, wonach die Mütter einen Mutterschaftsurlaub nach der Geburt eines Kindes erhalten, beruht auf traditionellen Vorstellungen über die Rolle von Frauen als Betreuerinnen der Kinder und der Männer als Ernährer der Familie. Diese Vorstellungen sind vor dem Hintergrund des gesellschaftlichen Wandels nicht mehr tragbar. Väter und Mütter haben ein vergleichbares Interesse, vom ersten Tag an eine soziale und emotionale Bindung mit dem Kind aufzubauen. Vaterschaftsurlaub muss gleich wie Mutterschaftsurlaub für alle Väter möglich sein, die eine Auszeit für ihr Kind nehmen wollen, und nicht nur für diejenigen, die sich eine Auszeit finanziell leisten können. Die Möglichkeit, unbezahlten Vaterschaftsurlaub nehmen zu können, reicht dazu nicht aus. Studien gehen davon aus, dass ein Zusammenhang besteht zwischen Vaterschaftsurlaub, der Übernahme von Familienarbeit durch Männer und der Entwicklung eines Kindes. Väter, welche unmittelbar nach der Geburt ihres Kindes insbesondere während zwei oder mehr Wochen, eine berufliche Auszeit nehmen, sind auch später mehr in das Leben ihrer Kinder involviert. Der Vaterschaftsurlaub kann zu einer partnerschaftlicheren Rollenteilung in der Familie beitragen, indem er der Mutter und dem Vater bereits unmittelbar nach der Geburt des Kindes die Möglichkeit eröffnet, sich intensiv an der Betreuung und Erziehung sowie der Hausarbeit zu beteiligen. Beide Eltern können ihre familiären Aufgaben wahrnehmen, ohne dass sie gezwungen werden, ihre Erwerbstätigkeit zugunsten der Familie aufzugeben. Bedenken wir, dass seit dem 1. Juli 2014 die gemeinsame elterliche Sorge gesetzlich verankert und somit die Regel ist, besteht noch mehr Grund, den Vätern den Vaterschaftsurlaub zu ermöglichen. Und ehrlich gesagt, sind zwei Wochen noch weit entfernt von einer Gleichstellung zu den Müttern.

Zu Roman Schmid: Der Vorstoss führt zu keiner Privilegierung kantonalen Angestellten. In der Privatwirtschaft ist es schon seit Läng-

rem üblich, Vaterschaftsurlaub zu gewähren, und zwar mehr als zwei Wochen. Sogar im Detailhandel – Coop, Migros – kennt man das. Die Migros hat im neuen Landes-Gesamtarbeitsvertrag ab 1. Januar 2015 drei Wochen – hören Sie gut: drei Wochen – Vaterschaftsurlaub. Und ich kann es Ihnen vorlesen, da aus dem «Brückenbauer» (*früherer Name des heutigen Migros-Magazins*): «Für die Mütter 18 Wochen bei vollem Lohn, Mutterschaftsurlaub verlängert.» Je mehr sich Väter an der Familienarbeit beteiligen, desto mehr steigt die gesellschaftliche Akzeptanz, dass beide Elternteile und nicht nur die Mütter ihr Arbeitspensum reduzieren, zumindest zeitweise. Die Möglichkeit, dass Väter Teilzeit arbeiten, erleichtert die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Aber es gibt noch viel mehr Gründe für den Vaterschaftsurlaub. Und um diesen einzuführen, bitte ich Sie, mit uns diese PI zu überweisen. Danke vielmals.

Yvonne Bürgin (CVP, Rüti): Momentan liegt der Kanton Zürich mit der Gewährung von fünf Tagen Vaterschaftsurlaub in der goldenen Mitte der Schweiz. Was will man also mehr? Tatsache ist, dass die Bundesverwaltung seit gut einem Jahr zehn Tage Vaterschaftsurlaub bietet. Und warum geht die Tendenz in diese Richtung? Weil dies zeitgemässe Familienpolitik ist und weil die Förderung partnerschaftlicher Rollenverteilung dabei hilft, dass Mütter wieder vermehrt ins Berufsleben einsteigen. Das wird ja immer mehr gefordert. Drohender Fachkräftemangel und das ungenutzte Potenzial der Mütter waren mehr als einmal Headline im letzten Jahr. Also stellt sich doch die Frage: Wo müssen wir ansetzen, damit wir die Mütter zurück in die Berufswelt bringen? Ich bin überzeugt, dass ein verlängerter Vaterschaftsurlaub hilft, die Weichen möglichst früh in die richtige Richtung zu stellen. Wer Kinder hat, weiss, dass das Leben von Vätern und Müttern total auf den Kopf gestellt wird mit der Geburt des ersten Kindes. Früher hatten die Mütter oftmals Verwandtschaft um sich herum, die in den ersten Wochen geholfen hat. Heute sind Mütter auf sich alleine gestellt, sobald der Vater wieder arbeiten geht. Ich kenne einige Väter, die noch so froh waren, endlich wieder arbeiten gehen zu dürfen. Vaterschaft ist kein Urlaub, es ist eine völlig neue Lebensaufgabe, in die Väter möglichst von Beginn an integriert werden müssen. Die Chancen sind infolgedessen grösser, dass Jobsharing später besser funktioniert.

Noch ein Punkt zur Kostenfrage. Studien belegen: Vaterzeit tut gut. Es führt zu einer besseren Work-Life-Balance, und das wiederum kommt

den Unternehmen zugute. Väter wagen später öfter, Teilzeit zu arbeiten, und sind dadurch motivierter. Und dank all dieser positiven Aspekte sind diese Väter zweifellos weniger Burnout-gefährdet, was wiederum Kosten sparen würde. Und zu guter Letzt: Ein Vorstoss auf Bundesebene verlangt, einen Vaterschaftsurlaub von zehn Tagen für alle Väter einzuführen, finanziert über die Erwerbsersatzordnung. Somit würden alle Väter gleichgestellt und nicht diejenigen bevorzugt, die bei der öffentlichen Hand oder einer grossen Firma arbeiten. Aus all diesen Gründen unterstützt die CVP diese PI vorläufig. Besten Dank.

Johannes Zollinger (EVP, Wädenswil): Diese parlamentarische Initiative nimmt ein Anliegen auf, für das ich bereits im Jahr 2006 einen fast gleichlautenden Vorstoss eingereicht habe. Damals als Postulat, das der Regierungsrat wie üblich ablehnte. Dann aber 2007 hat es die Regierung überraschend doch noch gewagt, einen Schritt in die richtige Richtung zu tun. Und seither können Väter immerhin fünf Tage Urlaub beziehen. Nicht ganz das, was wir damals wollten, aber immerhin «öppis». Ich habe heute Morgen beschlossen, mich nicht mit falscher Bescheidenheit zu belasten. Deshalb: 2006 war mein Postulat schon gut und die PI ist es heute auch, ich habe sie mitunterzeichnet. Die EVP-Fraktion wird sie unterstützen, tun Sie das bitte auch. Danke.

Stefan Hunger (BDP, Mönchaltorf): Die BDP identifiziert sich in hohem Mass mit der traditionellen Familie und unterstützt gleichermaßen moderne Gemeinschaftsformen mit berufstätigen Eltern. Nicht zuletzt auch aus der Überzeugung, dass die Wirtschaft mehr denn je auf Frauen angewiesen ist und von ihnen profitieren kann. Wir setzen uns in diesem Sinn für die Stärkung und Verbesserung der Lebenssituation der Familien und Kinder ein. Ein Vaterschaftsurlaub kann in diesem Sinn durchaus eine Entlastung für eine junge Familie bedeuten, insbesondere, wenn es sich bei der Geburt um das zweite oder dritte Kind handelt. Martin Candinas von der CVP hat auf Bundesebene eine PI eingereicht, die verlangt, das EOG (*Erwerbsersatzgesetz*) und das OR (*Obligationenrecht*) so anzupassen, dass Väter nach Geburt eines eigenen Kindes analog zum Mutterschaftsurlaub ein zweiwöchiger bezahlter Vaterschaftsurlaub gewährleistet wird. Wie der Mutterschaftsurlaub soll auch der Vaterschaftsurlaub über die Erwerbsersatzordnung finanziert werden. Ein Vaterschaftsurlaub würde

paritätisch finanziert und von allen Erwerbstätigen getragen. Die für die Unternehmen entstehenden Kosten wären dadurch moderat und unabhängig von der Belegschaft. Die BDP ist der Meinung, dass, wenn wir einen Vaterschaftsurlaub gewähren, dieser für alle arbeitstätigen Väter gelten sollte und nicht nur für eine ausgewählte Gruppe der kantonalen Verwaltungsangestellten. Hinsichtlich einer gerechten Behandlung aller berufstätigen Männer möchten wir das Resultat in Bern abwarten und werden die PI nicht unterstützen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Zwei Wochen für das Kind auch für Väter – für die GLP soll es nicht bei diesen zwei Wochen bleiben, die Väter sollen sich auch nachher engagieren, unabhängig von einem Vaterschaftsurlaub. Aber als Initialzündung macht so ein Vaterschaftsurlaub Sinn. Aber selbstverständlich ist es jeder Familie selber überlassen, wie sie sich organisieren will direkt nach der Geburt und vor allem eben auch nachher. Ob beide Teilzeit arbeiten, ob jemand 100 Prozent arbeitet oder nicht, das soll dadurch nicht präjudiziert werden. Aber zwei Wochen für das kantonale Personal wird von einer Mehrheit von uns unterstützt. Wir haben ähnliche Bedenken wie der Vorredner von der BDP, aber sagen wir einmal: Der Kanton kann hier ein besserer Arbeitgeber sein als andere. Oder zumindest gleichziehen, würde es sonst heissen. Wir werden also mehrheitlich vorläufige Unterstützung signalisieren. Danke.

Erich Vontobel (EDU, Bubikon): Die EDU setzt sich ein für die Ehe und für Familien mit Vater, Mutter und Kindern. Dies sind Grundlagen für eine gesunde Jugend und einen gesunden Staat, auch in Zukunft. Ein Volk, eine Gesellschaft, die Ehe und Familie zerfallen lässt, zerstört sich selbst. Im Weiteren setzt sich die EDU ein für die Ermunterung junger Männer zur verbindlichen und verantwortungsvollen Vaterschaft, womit wir beim Thema dieser PI wären. Es ist absolut richtig, wenn Väter bei der Geburt ihres Kindes mit dabei sind und ihrer Frau in dieser doch sehr speziellen Situation beistehen. Das steht ausserfrage, ich spreche aus Erfahrung. Und es ist ebenso richtig, wenn sich Väter anschliessend viel Zeit für die Unterstützung zu Hause nehmen. Dazu müssen Prioritäten neu gesetzt und Termine in der Agenda gestrichen werden. Für das, was einem viel wert ist, nimmt man das gerne in Kauf. Die meisten Arbeitgeber gewähren für die Geburt eines Kindes drei Tage Urlaub. Zudem kann ein Teil der Ferien

dazu verwendet werden, mehr zu Hause zu sein. Und last but not least gibt es vielerorts die Möglichkeit, unbezahlten Urlaub zu nehmen oder für eine gewisse Zeit das Arbeitspensum zu reduzieren. Klar, das alles hat irgendwo mit Verzicht zu tun, aber Verzicht für eine Sache, die es mir wert sein muss.

Die kantonalen Angestellten haben Anspruch auf einen bezahlten Vaterschaftsurlaub von fünf Tagen, also zwei Tage mehr als die meisten anderen Angestellten. Zudem haben sie einen garantierten Anspruch auf einen Monat unbezahlten Urlaub im ersten Lebensjahr des Kindes, auch das etwas, das die meisten anderen Angestellten so nicht haben. Die EDU ist nicht gegen einen Vaterschaftsurlaub, denkt aber, dass die gegenwärtig geltende Regelung für das kantonale Personal sehr gut ist. Und wären noch grosszügigere Lösungen innerhalb des bestehenden Personalbudgets machbar, gäbe es kaum Gründe dagegen. Die Lösungen müssen aber kostenneutral sein und die Steuerzahler nicht zusätzlich belasten.

Ja, es ist wichtig, dass sich die Eltern viel Zeit für ihre Kinder nehmen. Umso unverständlicher ist es, dass genau dieselben Kreise, die sich hier einerseits so familien- und kinderfreundlich geben, es andererseits fördern, dass die Kinder möglichst früh in Krippen gegeben werden. Die EDU ist der Meinung, dass man auch bei diesem Thema auf zwei Seiten des Pferdes runterfallen kann. Wenn wir die heutige Lösung für das kantonale Personal beibehalten, sitzen wir gut im Sattel. Die EDU wird somit diese PI nicht vorläufig unterstützen.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Für die vorläufige Unterstützung einer parlamentarischen Initiative braucht es mindestens 60 Stimmen.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der parlamentarischen Initiative 111/2014 stimmen 80 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: 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.

14. Verkehrsabgaben Veteranenfahrzeuge

Parlamentarische Initiative von Bruno Amacker (SVP, Zürich) und Roland Scheck (SVP, Zürich) vom 23. Juni 2014

KR-Nr. 147/2014

Die parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

Es soll § 10 Abs. 3 des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des Strassenverkehrsrechts des Bundes (Verkehrsabgabengesetz; LS 741.1) wie folgt geändert werden.

§ 10

Abs. 1 [unverändert]

Abs. 2 [unverändert]

Abs. 3 Die Verkehrsabgaben für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge und Veteranenfahrzeuge sind niedrig zu bemessen. Landwirtschaftliche Anhänger sind abgabefrei

Begründung:

Veteranenfahrzeuge sind meist privat gehegtes technisches Kulturgut. Ab einem Alter von 30 Jahren können sie unter bestimmten, vom ASTRA näher definierten Voraussetzungen offiziell als «Veteranenfahrzeuge» zugelassen werden. So muss sich beispielsweise das Fahrzeug in gut gepflegtem Originalzustand befinden und darf nach Erteilung des entsprechenden Eintrags im Fahrzeugausweis jährlich nur noch 2000 Kilometer zurücklegen. Veteranenfahrzeuge sind somit nicht einfach alte Autos, sondern eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung, welche nicht nur dem Eigentümer, sondern auch einer breiten Öffentlichkeit viel Freude bereiten; Oldtimertreffen sind wahre Publikumsmagnete.

Da die Veteranenfahrzeuge nicht dem Personen- und Gütertransport dienen, ist es auch nicht sachgerecht, sie rechtlich, insbesondere aber fiskalisch, wie solche zu behandeln. Die derzeitige Gleichbehandlung

stellt eine eigentliche Diskriminierung der Veteranenfahrzeuge gegenüber anderen Fahrzeugkategorien dar, welche sich ebenfalls kaum im Strassenverkehr bewegen, wie beispielsweise landwirtschaftliche Motorfahrzeuge. Diese Ungleichbehandlung ist mit der vorgeschlagenen Gesetzesänderung aufzuheben.

Bruno Amacker (SVP, Zürich): Ich gebe ja gerne zu, dass von diesem Vorstoss nicht das Wohl des Kantons Zürich abhängt, wir haben gewiss dringendere Probleme. Aber es ist auf der anderen Seite auch so, dass auch kleine Missstände ein Recht darauf haben, beseitigt zu werden. Das ist auch so, wenn ich Transparenz schaffe, dass ich von diesem Vorstoss nicht profitieren werde: Ich habe kein Fahrzeug, das diese Voraussetzungen erfüllt. Auch der Mitunterzeichner Roland Scheck hat kein Veteranenfahrzeug. Er hat ja noch nicht einmal ein normales Auto, er fährt, wie wir wissen, privat nur Tram. Ich kann Ihnen auch sagen, aus welchen Kreisen der Anstoss zu diesem Vorstoss kommt: Er kommt aus den Kreisen, die immer grösser werden, nämlich derjenigen Leute, die sich hier um den Erhalt von historischen Nutzfahrzeugen kümmern, das sind im Wesentlichen Lastwagen, Postautos der Firmen Saurer, Berna, FBW, also Schweizer Produkte, auch Zürcher Produkte. All diese Leute investieren sehr viel Engagement in ihr Hobby, Herzblut, aber letztlich auch Geld. Und vor allem bei diesen grossen schweren Fahrzeugen gehen die Verkehrsabgaben ins Geld. Ich will nochmals sagen: Es geht hier nicht einfach darum, dass man alte Karren subventioniert. Damit ein Fahrzeug als Veteran vom Strassenverkehrsamt anerkannt wird, muss es mindestens 30 Jahre alt sein, darf nicht mehr als 2000 Kilometer pro Jahr zurücklegen und muss in perfektem technischem Zustand sein. Auch die kommerzielle Nutzung ist nicht zulässig. Also nochmals: Leute, die sich als Alltagsfahrzeuge irgendein altes Auto halten, profitieren da nicht. Ebenso wenig würde jemand davon profitieren, der Oldtimer hat und diese für Hochzeitsfahrten nützen würde. Auch der würde nicht davon profitieren, es gibt also kein Missbrauchspotenzial. Und damit eines auch klar ist, ich bin zum Teil im Vorfeld darauf angesprochen worden: Es geht auch nicht darum, irgendwelchen Millionären, die sich als exquisites Hobby noch ein paar alte Ferraris halten, ihr teures Hobby zu subventionieren. Sie können davon ausgehen, dass in diesen Kreisen und bei den Kosten von diesen Fahrzeugen die Motorfahrzeugsteuern nicht ins Gewicht fallen. Es profitieren also Fahrzeuge, deren Zweck es ist, in ihrem Ursprungszustand erhalten zu

werden. Es geht eben um Fahrzeuge, die nicht gebraucht werden, um Personen oder Güter von A nach B zu transportieren, sondern sie werden lediglich dann bewegt, wenn sie an irgendeine Ausstellung müssen oder wenn es darum geht, Standschäden zu verhindern. Für diese Art von Fahrzeugen, die eben die Strassen eigentlich faktisch gar nicht benutzen, hat der Gesetzgeber ja zum Glück ein Einsehen. Er hat bei den Verkehrsabgaben beispielsweise für landwirtschaftliche Fahrzeuge besonders tiefe Abgaben angesetzt. Auch landwirtschaftliche Fahrzeuge dürfen zwar die öffentlichen Strassen benützen, sie machen dies aber nur, damit sie an ihren eigentlichen Einsatzort ausserhalb der Strassen gelangen können. Das sind dann nicht etwa, wie böse Zungen behaupten, versteckte Subventionen, sondern weil diese den Strassenraum nicht nutzen. Also Sie sehen, das Ganze hat mit Verkehrs- und Umweltpolitik überhaupt nichts zu tun. Es geht um den Erhalt von Kulturgut und da spielt eben die jeweilige verkehrspolitische Ideologie überhaupt keine Rolle. Ich kann Ihnen sagen: Ich war ja über zehn Jahre im Stadtzürcher Gemeinderat. Ich habe stets sämtliche Tramverlängerungen konsequent bekämpft. Ich habe gegen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs gekämpft, soweit dieser schienengebunden sein sollte. Ich habe mich aber mit der gleichen Vehemenz stets für die Unterstützung des Trammuseums eingesetzt, weil auch das Trammuseum sich für den Erhalt von lebendigem Kulturgut, für den Erhalt eines Stücks Schweizer und auch Zürcher Industriegeschichte einsetzt. Um das geht es mit diesem Vorstoss. Wer also mit Autos nicht viel am Hut hat, der kann die Vorlage mit gutem Gewissen unterstützen. Sie fördern damit nicht den Autoverkehr, sondern die Pflege von lebendigem Kulturgut.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Dieses Thema ist für uns ein Partikularinteresse, das wir nicht unterstützen können. Die Strassennutzung soll für alle kosten, die die Strasse wirklich nutzen wollen. Die öffentlichen Strassen sind dazu da, dass sie genutzt und dafür entsprechend Kosten gezahlt werden. Auf Privatgelände dürfen Sie abstellen, was Sie wollen. Für mich ist dieses Thema sehr wohl ein umweltpolitisches Thema. Gerade diese alten Motoren sollten für mich möglichst selten eingesetzt werden und darum nicht auf den öffentlichen Strassen. Deshalb werden wir diese parlamentarische Initiative vorläufig nicht unterstützen.

Antoine Berger (FDP, Kilchberg): Als Besitzer eines 1958 erbauten Oldtimers gebe ich Ihnen auch gleich meine Interessenbindung bekannt. Dieses Veteranenfahrzeug ist also älter als die meisten von Ihnen, die hier im Rat sitzen. Um den Status eines im Fahrzeugausweis eingetragenen Veteranenfahrzeugs gerecht zu werden, darf man nicht mehr als 2000 Kilometer im Jahr fahren. Wegen dieser Beschränkung ist es auch nicht gerecht, die gleichen Verkehrsabgaben zu verrechnen wie bei einem Fahrzeug, das bis das Zwanzigfache im Jahr an Kilometern zurücklegt. Ferner sind Veteranenbesitzer meist Tüftler, die aus Idealismus alte Autos restaurieren und so ein wichtiges Kulturgut erhalten und all ihr Geld in die Restauration der Autos stecken. Da die Restauration und Faszination von Veteranenfahrzeugen wie eine Droge wirkt, haben viele Sammler gleich mehrere Oldtimer. Somit kann das Problem auch nicht mit einer Wechselnummer gelöst werden. Die Gefahr bei der Wechselnummer ist auch, dass man jeweils den grösseren Hubraum bezahlt, was bei Veteranenfahrzeugen schnell mal möglich ist. Auch habe ich hier eine Liste mit 165 Oldtimer-Veranstaltungen im Jahr 2014 in der Schweiz mitgebracht. Diese Liste ist sicher nicht vollständig, zeigt aber, was für einen Stellenwert die Oldtimer als Kulturgut in der Schweiz haben. Es ist nun einfach diese Ungerechtigkeit abzuschaffen, indem man die Veteranenfahrzeuge im Verkehrsabgabengesetz den landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen gleichstellt. Ich bitte Sie, es wie die FDP-Fraktion zu machen und diese PI zu unterstützen. Ich danke Ihnen dafür.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Fahrbares Alteisen weckt immer wieder erstaunliche Emotionen, was mit diesem Vorstoss einmal mehr bestätigt wird. Tatsächlich können Verkehrsabgaben auf Veteranenfahrzeugen zu einer erheblichen finanziellen Belastung werden. Das trifft aber nicht auf Traktoren zu. Ebenso hat man für Autos die Möglichkeit der Wechselnummern. Da dürfte die Belastung erträglich sein. Die beiden Initianten konnten uns aber davon überzeugen, dass das bei den Lastwagen anders ist. Die Grünen haben auf ihrem Fraktionsausflug 2013 das FBW-Museum in Wetzikon besucht. Das Lebenswerk des Franz Brozincevic aus Wetzikon ist auch aus Sicht der grünen Technikgeschichte vom Feinsten, genauso wie der nun definitiv zu Schrott werdende Hafenkran aus Rostock, der ehemaligen DDR. Wenn dieser Vorstoss helfen kann, solche Technikgeschichte zu erhalten, dann können wir uns dem anschliessen. In diesem Sinne unterstützen wir die parlamentarische Initiative vorläufig.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Jetzt ist es natürlich nur noch halb so lustig, wenn der Grüne auch schon seine Zustimmung signalisiert hat. Ich hoffte da auf eine «Unique selling proposition» im Prinzip. Mein Sohn kommt aus dem Staunen nicht heraus, wenn Oldtimer vorbeifahren, vor allem, wenn es alte Traktoren sind. Es gibt ja kaum etwas Tolleres als alte Traktoren. So riesige alte Autos, glauben Sie mir, haben sogar auf mich eine grosse Anziehungskraft, eine faszinierende Sache. Ich bin ja auch Historiker und in der Museumsdidaktik will man ja eben alte Güter zeigen, die auch funktionieren. Eine alte Sägerei, die nicht sägt, ist eben keine alte Sägerei mehr, sondern ein Rosthaufen. Und tatsächlich ähnlich verhält es sich bei alten Fahrzeugen, die eben fahren müssen, um zu zeigen, dass es alte Fahrzeuge sind. Von dem her haben auch wir wenige Hemmungen, diesen Vorstoss jetzt mal laufen zu lassen. Es gibt ja klare Einschränkungen bezüglich Kilometerleistung und da spielt es jetzt keine riesige Rolle mehr, ob da ein kleines Partikularinteresse bewirtschaftet wird. Wir könnten das Problem natürlich ganz souverän in den Griff kriegen mit einer Zustimmung zur Energie- statt Mehrwertsteuer, dann können wir vielleicht auf die Motorfahrzeugsteuer verzichten. Und wir belasten dann tatsächlich die Kilometerleistung, aber auch die fällt hier nicht wahnsinnig gross ins Gewicht. Also im Sinne des Erhalts dieses Kulturgutes – zum Teil wurden sie ja auch in der Schweiz produziert, auch wenn von diesen kaum noch Fahrzeuge fahren. Lassen wir diese PI laufen.

Silvia Steiner (CVP, Zürich): Ich kann mich in dem Fall kurz fassen, nicht ohne meine Interessenbindung vorher bekannt zu geben: Ich bin Gönnerin des «Pikett Glatttal», das ist eine Vereinigung, die antike Feuerwehrautos pflegt und unterhält. Sie können sich vorstellen, dass das nicht nur viel Eigenarbeit erfordert, sondern auch relativ viel Geld. Mich beeindruckt solche Sachen, weil genau diese Institutionen dazu beitragen, dass eine breite Bevölkerung solche Autos besichtigen oder sogar damit fahren darf. Das ist eben auch Kulturgüterschutz und das sollte man auch von staatlicher Seite her unterstützen. Ich kann Ihnen zudem sagen, dass den Veteranenstatus nicht wirklich jeder bekommt. Das Strassenverkehrsamt legt da sehr strenge Massstäbe an den Tag. Nur wenn ein Auto als gepflegt und schützenswert erachtet wird, erhält es den Veteranenstatus. Das wird nicht nur am Alter aufgeknüpft, es gibt eine entsprechende Weisung des Strassenverkehrsamtes, so dass wir sicher sein können, dass niemand einen Veteranenstatus für

eine «Rostmühle» hat, die einen sehr hohen CO₂-Ausstoss hat. Ich bitte Sie deshalb, die PI ebenfalls zu unterstützen.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Für die vorläufige Unterstützung einer parlamentarischen Initiative braucht es mindestens 60 Stimmen.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung parlamentarischen Initiative 147/2014 stimmen 116 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: 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.

15. Standesinitiative zur Abschaffung der Abzugsfähigkeit von Bussen vom geschäftsmässigen Aufwand

Parlamentarische Initiative von Thomas Marthaler (SP, Zürich) vom 23. Juni 2014

KR-Nr. 148/2014

Die parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

Der Kanton Zürich reicht bei den Bundesbehörden eine Standesinitiative mit folgendem Wortlaut ein:

Der Bund wird eingeladen eine Regelung schaffen, die sicherstellt, dass Zahlungen von Bussen aller Art im In- und im Ausland nicht zum geschäftsmässig begründeten Aufwand einer juristischen Person zugerechnet werden können. Thomas Marthaler

Begründung: Die Schweizer Rechtsordnung ermöglicht Unternehmen Bussen aller Art, als geschäftsmässig begründeten Aufwand zu deklarieren. Dieser Abzug reduziert die Steuerschuld von juristischen Per-

sonen. Der Grundsatz der Gleichbehandlung aller Steuersubjekte sowie die Einheit der Rechtsordnung werden durch die Tatsache verletzt, dass juristische Personen, im Gegensatz zu Einzelfirmen und unselbständig Erwerbenden Bussen vom Gewinn abziehen dürfen. Gesetzmässig verhängte Bussen, als Folge widerrechtlichen Verhaltens von Unternehmen, werden so auf die Allgemeinheit überwältzt. Dieser Sachverhalt ist stossend und sollte in der gesamten Eidgenossenschaft unterbunden werden.

Die Grossbanken lieferten seit der Finanzkrise, weder im Kanton noch in der Gemeinde Zürich Steuern ab. Trotzdem wurde den Chefangestellten Millionensaläre ausgerichtet. Die beiden Grossbanken nutzen Zürichs Infrastruktur und beanspruchen öffentliche Dienstleistungen, wie Sicherheit, Verkehrsanbindung und vieles mehr. Vor Auszahlung von exorbitanten Löhnen sind diese Unternehmen zu verpflichten sich an den staatlichen Kosten zu beteiligen.

Der Kanton Zürich sowie die Stadtgemeinde Zürich sind durch den vorliegenden Missstand besonders betroffen. Die Bundesbehörden sind daher aufzufordern, den heutigen Missstand umgehend zu beheben, so dass die Steuermoral im Kanton Zürich und in der ganzen Eidgenossenschaft gefestigt wird.

Thomas Marthaler (SP, Zürich): Schluss mit den Steuerprivilegien, insbesondere der Abzugsfähigkeit von Bussen! In der Steuerpolitik haben wir von der SP im Kantonsrat einen schweren Stand. Ob es um die Transparenz betreffend Steuerprivilegien von zugezogenen Firmen oder ob es um Sondersteuersätze von Holdinggesellschaften geht oder, wie vorliegend, um einen weiteren Schandfleck in der eidgenössischen Steuerpolitik: die Abzugsfähigkeit von Bussen bei den Gewinnsteuern. Seit die Grossbanken nach der Aufdeckung der nachrichtenlosen Vermögen in den USA – Sie erinnern sich noch an den Wachmann Meili (*Christoph Meili*) – Millionenbussen bezahlten, sind Jahre verstrichen. Bundesbern sah keinen Handlungsbedarf und verzichtete darauf, griffige Regeln zu erlassen. Stattdessen proklamierte Bundesrätin Schlumpf (*Eveline Widmer-Schlumpf*) – naiv oder scheinheilig oder beides – die Weissgeldstrategie und die Banker versprachen, diese umzusetzen. Trotzdem berichtet die Presse täglich von kriminellen Handlungen in der Finanzindustrie, ob es sich um die Aufarbeitung von alten Geschichten wie im Prozess mit Herrn Weil (*Raoul Weil*) von der UBS (*Schweizer Grossbank*), jetzt zwar freigesprochen, oder

um Steuervermeidungsstrategien in Europa, wie im Steuerbetrugsfall der Bank Sarasin, handelt. Schweizer Banken werden weiterhin hohe Bussen bezahlen müssen.

Die Schweizer Rechtsordnung ermöglicht es Unternehmungen, Bussen aller Art als geschäftsmässig begründeten Aufwand zu deklarieren. Dadurch wird die Steuerforderung des Staates von juristischen Personen reduziert. Rechtmässig verhängte Bussen als Folge widerrechtlichen Verhaltens von Unternehmungen können so auf die Allgemeinheit überwältigt werden. Dieser Sachverhalt ist stossend und sollte in der gesamten Eidgenossenschaft unterbunden werden. Der Grundsatz der Gleichbehandlung aller Steuersubjekte, so die Einheit der Rechtsordnung, wird durch diesen Umstand verletzt. Einzelfirmen oder Unselbstständigerwerbende können Bussen nicht vom geschäftsmässigen Gewinn in der Steuerrechnung abziehen. Einem Angestellten käme es nie in den Sinn, irgendeine Busse von den Steuern abzuziehen. Ein anderes Beispiel, als die AL die Haltung des Regierungsrates zur Abzugsfähigkeit von Bussen wissen wollte, hatten wir im Zusammenhang mit der Interpellation (123/2014) gehört, was die Haltung des Regierungsrates zur Abzugsfähigkeit von Bussen ist. Die Frau Gut (*Regierungsrätin Ursula Gut*) – leider ist sie heute ja nicht da – hielt sich damals ja bedeckt und sagte, obwohl bei der heutigen Gesetzgebung dem Kanton Zürich Steuereinnahmen in Millionenhöhe entgingen, liege die Kompetenz zur Regulierung beim Bund. Die bürgerlichen Parlamentarier unterstützen die Haltung der Regierung regelmässig und sprechen sich für eine Sonderbehandlung der Unternehmungen aus.

Wir sagen: Bevor die Banken ihren Chefangestellten Millionensaläre ausrichten, sollen sie, wie alle anderen Personen auch, Steuern abliefern. Die Finanzbranche ist bekanntlich ganz besonders auf staatliche Dienstleistungen, wie Sicherheit, Verkehrsanbindung und vieles mehr, angewiesen. Darum ist es nicht einsehbar, warum die Grossbanken die letzten sieben Jahre keine Steuern zahlen mussten, obwohl sie Bussen ins Ausland ablieferten. Nachdem der Bundesrat und Bundesparlamentarier den Handlungsbedarf ignorieren, liegt der Ball bei den Kantonen. Der Kanton Zürich ist besonders betroffen von diesem Umstand, sodass die Zurückhaltung der bürgerlichen Parlamentarier und auch der Regierung für mich absolut unverständlich ist. Der Bund müsste den heutigen Missstand umgehend beheben, sodass die Steuermoral in der ganzen Eidgenossenschaft gefestigt wird und durch die Abzugsfähigkeit der Bussen keine Fehlanreize gesetzt werden. Die

Steueroase Schweiz ist zur Zeit im Fokus der EU. Die EU verlangt eben, wie ich bereits erwähnt hatte, dass Sondergesellschaften, Domicil-, Holding- und gemischte Gesellschaften den Gesetzen der ordentlichen Unternehmungen angeglichen werden. Das ist ein laufender Prozess. Aber die Geschichte mit der Abzugsfähigkeit von Bussen ist ein Missstand, der seit Jahren besteht. Immer wieder beklagt man sich, aber es ist an der Zeit, dass der Stand Zürich ein Zeichen setzt und Bern den Auftrag erteilt, dass dies geregelt wird. Ich bitte euch, eine Gleichbehandlung der Steuersubjekte im Kanton Zürich und der ganzen Eidgenossenschaft zu unterstützen. Bitte unterstützen Sie die vorliegende Standesinitiative. Vielen Dank.

Regine Sauter (FDP, Zürich): Kollege Marthaler hat nun sehr viel gesagt und dabei auch sehr viele Themen miteinander vermischt, die hier eigentlich gar nicht Gegenstand sind. Zum einen mal zur Klärung: Bei der Abzugsfähigkeit von Bussen geht es nicht um ein Steuerprivileg. Wenn nämlich Bussen als geschäftsmässig begründeter Aufwand betrachtet werden, dann verringern sie entsprechend den Gewinn. Es geht mit anderen Worten darum, wie hoch der Gewinn ausfällt, und das ist kein Privileg, sondern ein normales Steuerprinzip. Zum Weiteren: Warum die Grossbanken keine Steuern bezahlen, hat damit auch nichts zu tun. Sie haben grosse Verluste eingefahren und diese Verluste können vorgetragen werden. Im Moment für sieben Jahre, das heisst so lange werden keine Steuern bezahlt. Das hat aber auch mit den allenfalls möglichen Bussen ebenfalls nichts zu tun. Und weiterhin nichts damit zu tun hat auch die zurzeit angelaufene Unternehmenssteuerreform III, bei der es darum geht, die privilegierte Besteuerung von einzelnen Gesellschaftsformen abzuschaffen; das, wie gesagt, auf Druck unter anderem der EU und der OECD. Alles Themen, die pendent sind, aber nichts mit der Abzugsfähigkeit von Bussen zu tun haben.

Nun zu dieser Abzugsfähigkeit: Der Regierungsrat hat in seiner Antwort zur Interpellation klar dargelegt, dass hier vieles zurzeit im Fluss ist. Zum einen ist noch überhaupt nicht geklärt, ob diese Bussen an die Grossbanken tatsächlich unter diese Abzugsfähigkeit fallen würden. Diese Frage ist noch offen. Zum andern wird auf Bundesebene zurzeit an diesem Thema intensiv gearbeitet. Und hier sollen Regelungen in sehr detaillierter Art und Weise erfolgen, das ist aufgegleist. Nun zu sagen, dass man hier auf Bundesebene das Thema nicht erkannt hätte, ist somit falsch. Mit anderen Worten, ich habe das schon bei der Dis-

kussion über die Interpellation gesagt: Es braucht keinen «Zürich-Finish». Zürich ist hier in dem Sinn nicht anders zu behandeln als andere Kantone. Es braucht in diesem Sinne auch kein Voranschreiten mit einer Standesinitiative des Kantons Zürich. Das alles ist nicht nötig, weil bereits, wie gesagt, entsprechende Aktionen auf Bundesebene im Gange sind. Wir werden deshalb diese Standesinitiative sowohl aus grundsätzlichen Überlegungen, aber auch aus systematischen Überlegungen nicht unterstützen. Danke.

Beni Schwarzenbach (GLP, Zürich): Wir sprechen ja heute nicht das erste Mal über dieses Thema, aber ich lege Ihnen gerne nochmals die Position der Grünliberalen dar. Eigentlich ist es logisch: Wenn eine Privatperson oder der Inhaber einer Einzelfirma eine Busse erhält, kann diese nicht vom steuerbaren Einkommen abgezogen werden. Wieso sollte eine juristische Person das können? Durch den Abzug von geschäftsmässig begründetem Aufwand werden die Kosten für die Busse zum Teil sozialisiert, was ihrem Geist, nämlich der Bestrafung eines Fehlverhaltens, zuwiderläuft und den unschuldigen Steuerzahler zur Mithaftung zwingt. Die krassesten Fälle finden wir eben doch bei einigen wenigen unbelehrbaren und renitenten Banken. Die Bussen für jahrelange Beihilfe zur Steuerhinterziehung, Marktmanipulationen und so weiter stellen einen der Hauptgründe dar, weshalb einige dieser Banken seit Jahren keine oder nur geringe Steuern bezahlen. Aus meiner Sicht ist es fragwürdig, das der Busse zugrunde liegende Fehlverhalten überhaupt als geschäftsmässig begründet zu taxieren, wie das die Steuerbehörde in gewissen Fällen tut. Ein Bundesgerichtsentscheid existiert noch immer nicht. Das Thema ist aber in Bern auch bereits einigen Politikern sauer aufgestossen. Es gibt derzeit mindestens drei hängige Vorstösse zum Thema von CVP, BDP und SP. Drei Interpellationen der Grünliberalen, der SP und der Grünen wurden bereits behandelt. Der Bundesrat hat zu den Interpellationen Stellung genommen, ich zitiere: «Der Bundesrat teilt die Auffassung der eidgenössischen Steuerverwaltung, wonach Bussen keinen geschäftsmässig begründeten Aufwand darstellen. Sie sind entsprechend steuerlich nicht abzugsfähig. Anders verhält es sich bei finanziellen Sanktionen im Sinne einer Gewinnabschöpfung, welche keinen Strafzweck verfolgen. Diese sind als geschäftsmässig begründeter Aufwand grundsätzlich steuerlich abziehbar. Der Bundesrat erachtet es als sinnvoll, die Frage der steuerlichen Behandlung von Bussen oder finanziellen Verwaltungssanktionen natürlicher und juristischer Personen bei Bund

und Kantonen vertieft zu prüfen. Er wird einen Bericht zu dieser Frage ausarbeiten. Der Bundesrat wird sich im genannten Bericht auch mit der Sicherung einer rechtskräftigen Praxis bei Bund und Kantonen befassen und allfälligen Handlungsbedarf in diesem Bereich aufzeigen.»

Das Anliegen ist aus Sicht der Grünliberalen ebenso wie aus Sicht der genannten Fraktionen berechtigt. Das heisst, in der Sache sind wir uns völlig einig. Eine Standesinitiative macht jedoch keinen Sinn, da, wie erwähnt, in der Bundesversammlung bereits mehrere Vorstösse zum Thema hängig sind. Die Grünliberalen werden die parlamentarische Initiative nicht vorläufig unterstützen.

Silvia Steiner (CVP, Zürich): Dass die Abzugsfähigkeit von Bussen aus ethisch-moralischer Sicht diskutiert werden muss, ist durchaus auch unsere Meinung. Was wir nicht wollen, ist eine Doppelbestrafung von Unternehmungen, die dann ihren wirtschaftlichen Bestand gefährden. Wir stellen fest, dass die nötigen Schritte auf Bundesebene eingeleitet worden sind. Wir stellen ein weiteres Mal fest, dass eine Standesinitiative zur Behebung allfälliger Missstände das falsche Instrument ist, vor allem wenn dieses aus Zürich kommt. Wir werden deshalb diese PI nicht unterstützen, aber dies vor allem deshalb, weil wir die Standesinitiative als falsches Instrument ansehen. Ich danke Ihnen.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Unserem Robin Hood aus dem Kreis 5, Thomas Marthaler, reichten die Beantwortung und Diskussion der Interpellation von Markus Bischoff nicht. Wir haben es in der kürzlich geführten Debatte gehört: Beim eidgenössischen Parlament sind zahlreiche Vorstösse betreffend Abzugsfähigkeit auf der Traktandenliste. Mit der Standesinitiative möchte Thomas Marthaler seiner Auffassung auf Bundesebene Schub geben. In der EVP sind wir der Meinung, dass wirtschaftliche Vergehen und Verbrechen mehr über das Strafrecht sanktioniert werden sollen. Heute gibt es viele Banker und ehemalige Banker, die sich nicht mehr ins Ausland getrauen. Etwas pauschal sieht Thomas Marthaler den Zusammenhang zwischen Millionenälären und dem Nichtbezahlen von Steuern der Grossbanken seit der Finanzkrise. Richtig ist: Die Grossbanken sind nach dem Fall der Mauer in eine Kapitalismus-Euphorie verfallen und haben vergessen, dass eine Marktwirtschaft nur mit ethischen Grundsätzen funktionie-

ren kann. Das grosse Geld zog in den Banketagen die falschen Leute an. Bei dem exzessiven Kapitalismus der 2000er-Jahre liess man auf den Finanzmärkten die Besen tanzen. Als man sie später wieder in die Ecke stellen wollte, tanzten sie selbstständig weiter. Die Abzugsfähigkeit von Bussen heisst klar, dass die Verluste sozialisiert werden. Davon profitiert die Firma als sozialer Organismus und Arbeitgeber sowie der Aktionär, wie zum Beispiel die Vorsorgeeinrichtungen. Die Abzugsfähigkeit von Bussen bezweckt die Weiterführung der Firma ohne lebensbedrohliche Beschädigung. Ein viel grösseres Problem als die Abzugsfähigkeit von Bussen ist die siebenjährige Verrechnungsfrist der Verluste. Eine Verkürzung dieser Dauer wäre ein Fitnessprogramm für die Banken. Wo bist du, Robin Hood? Ein Teil der EVP-Fraktion unterstützt die PI.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Regine Sauter hat ja, glaube ich, die wichtige Frage gestellt: Braucht es einen «Zürich-Finish» für diese Sache oder braucht es keinen? Es ist ja so, in Bern sind verschiedene Vorstösse hängig. Es wird darüber nachgedacht, ob gehandelt wird, wissen wir noch nicht. Es ist aber nicht so, dass Zürich ein Kanton wie jeder andere ist, wie Frau Sauter gesagt hat. Das gilt in fast allen Fragen des politischen Lebens in Zürich und der Schweiz, vor allem auch in wirtschaftlichen Fragen und ganz besonders natürlich beim Bankensektor. Ich habe heute in der Ratspost so eine schöne Broschüre gehabt. Früher wäre das noch Hochglanz gewesen, jetzt ist es schon fast republikanisch nüchtern, farbig, herausgegeben von der Volkswirtschaftsdirektion und vom Zürcher Bankenverband. Und da steht drin, wenn ich diesen Statistiken Glauben schenken kann, dass die Region Zürich 44 Prozent der Wertschöpfung der Schweiz im Bankensektor hat und dass 40 Prozent der Erwerbstätigen des Bankensektors in der Region Zürich arbeiten. Also mit anderen Worten: Wir sind doch der Wirtschaftsmotor und vor allem Zürich gilt ja, glaube ich, auch als der fünftwichtigste Finanzplatz der Welt. Da können Sie doch nicht sagen, das sei kein Signal, das wir nach Bern senden würden. Ob wir für die Abzugsfähigkeit der Bussen bei den Steuern sind, Ja oder Nein, ist eine entscheidende Frage. Wir wissen, die Grossbanken haben seit sieben Jahren keine Steuern bezahlt. Wenn sie diese Bussen noch abziehen können, dann können sie diese Frist noch weiter verlängern. Das drückt also aufs Portemonnaie unseres Kantons und der Gemeinden. Da müssen wir doch Stellung nehmen. Es kann ja nicht angehen, dass man noch Steuern minimieren kann, wenn man «be-

scheisst». Das geht nicht, deshalb bitte ich Sie, diese PI zu unterstützen.

Rafael Steiner (SP, Winterthur): Es geht hier um einen groben Missstand, den wir jetzt beheben müssen. Frau Sauter (*Regine Sauter*), es geht hier um eine Privilegierung. Die Ungleichbehandlung von juristischen Personen gegenüber den natürlichen Personen stellt eine Privilegierung dar, nämlich von Grossfirmen und von Banken, die solche hohen Bussen zu bezahlen haben. Es geht hier nicht um eine Doppelbestrafung. Werden denn natürliche Personen doppelt bestraft? Kommt bald der Vorstoss, man solle Verkehrsbussen und Geldstrafen von der Steuerrechnung abziehen können? Das machen Sie nicht, weil es keinen Sinn macht. Deshalb sollte das auch hier nicht so sein. Es ist eine Privilegierung und es ist ein grober Missstand, welchen wir jetzt beheben müssen und können – und nicht auf Bern warten, bis vielleicht irgendwann mal was kommt. Dankeschön.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Für die vorläufige Unterstützung einer parlamentarischen Initiative braucht es mindestens 60 Stimmen.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der parlamentarischen Initiative 148/2014 stimmen 59 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Nachrufe

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Ich bitte Sie um Ihre Aufmerksamkeit für zwei Nachrufe.

Zum Hinschied des ehemaligen Kantonsrates und Rektors der Universität Zürich, Professor Doktor Konrad Akert: Am 10. Januar 2015 ist Konrad Akert-Giger im 96. Altersjahr nach langer Krankheit verstorben.

Konrad Akert wurde 1963 im damaligen Wahlkreis der Stadtkreise 7 und 8 sowie Zollikon für die Freisinnige Partei in den Kantonsrat gewählt. Der damalige Extraordinarius der Universität war Mitglied der ständigen Petitionskommission und – wie könnte es anders sein – Mitglied zahlreicher nicht ständiger Kommissionen, die Geschäfte der Universität, Spitäler oder der Studentenschaft beziehungsweise des studentischen Wohnens behandelte. Der Gesundheitspolitiker machte sich insbesondere für den Neubau der Frauenklinik und für die Gesundheitsversorgung des Kantons stark, und zwar nicht nur in der Stadt, sondern auch auf dem Land, zum Beispiel für das Spital Limmattal.

Der renommierte Hirnforscher amtierte als Kantonsrat nur für die Dauer einer Legislatur. Die akademische Tätigkeit und Karriere wurden zentraler. Er blieb aber der Politik insofern verbunden, als er verschiedene akademische Führungspositionen an der Universität übernahm und von 1984 bis 1988 als Rektor der Universität amtierte. Das kurze Gastspiel im Kantonsrat war ihm dabei sicher von Nutzen.

Wir ehren das Geleistete des Verstorbenen für den Kanton Zürich und behalten ihn in guter Erinnerung. Der Trauerfamilie spreche ich mein herzliches Beileid auch in Ihrem Namen aus.

Zum Hinschied des ehemaligen Kantonsrates Richard Gubelmann-Dihr, ehemaliger Schulpräsident: Am 12. Januar 2015 ist Richard Gubelmann-Dihr im 86. Altersjahr verstorben.

Richard Gubelmann wurde 1979 im Wahlkreis der Stadtkreise 11 und 12 für die CVP in den Kantonsrat gewählt. Er wirkte während zwei Legislaturen im Kantonsrat und präsidierte in dieser Zeit fünf Kommissionen. Zu seinen politischen Themen gehörte zum einen das Bildungswesen. Hier wirkte er unter anderem als Förderer des dualen Bildungssystems. Sein zweites politisches Wirkungsfeld war die Familienpolitik, die er mit seinem Engagement für die gesetzliche Verankerung der Kinderzulagen für Arbeitnehmende mitgestaltete. Des Weiteren machte er sich als Präsident der Justizverwaltungskommission im Parlament verdient.

Als treuer Teilnehmer an der alle zwei Jahre stattfindenden traditionellen Zusammenkunft der ehemaligen Mitglieder des Kantonsrates liess er es sich bis zuletzt nicht nehmen, mit seinen parlamentarischen Kolleginnen und Kollegen in Kontakt zu bleiben.

Wir gedenken Richard Gubelmann als geschätztes Kantonsratsmitglied und sind dankbar für seinen Einsatz im Dienste des Kantons. Der Trauerfamilie sprechen wir unser herzliches Beileid aus.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Auswirkungen des Entscheides der Schweizerischen Nationalbank (SNB), den Mindestumwandlungskurs aufzugeben, auf die Volkswirtschaft im Kanton Zürich**
Dringliches Postulat *Markus Bischoff (AL, Zürich)*
- **Eigenständige KESB auch im Bezirk Andelfingen**
Parlamentarische Initiative *Konrad Langhart (SVP, Oberstammheim)*
- **Aufwand der Gemeinden für die Kleinkinderbetreuungsbeiträge KKBB**
Interpellation *Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf)*
- **Aufnahme syrischer Flüchtlinge sowie Opfer von Folter und religiöse Minderheiten im Kanton Zürich**
Anfrage *Ornella Ferro (Grüne, Uster)*
- **Schulraumstrategie im Raum Limmattal/Knonaueramt**
Anfrage *Moritz Spillmann (SP, Ottenbach)*
- **Salafistische Moschee in Embrach**
Anfrage *Hans Egli (EDU, Steinmaur)*

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Wir sehen uns am nächsten Montag zu einer Doppelsitzung und voraussichtlich am Dienstag ebenfalls zu einer Doppelsitzung. Ich wünsche Ihnen bis dahin alles Gute.

Schluss der Sitzung: 11.45 Uhr

Zürich, den 19. Januar 2015

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 2. Februar 2015.