


148. Sitzung, Montag, 5. März 2018, 8.15 Uhr

Vorsitz: Karin Egli (SVP, Elgg)

Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Ratsprotokoll zur Einsichtnahme Seite 9515
- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 9515
- Geburtstagsgratulation Seite 9515

1a. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Michael Welz, Oberembrach Seite 9516

1b. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt

 für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Michael Welz, Oberembrach
 KR-Nr. 59/2018 Seite 9517

2. Fahrverbot von Dieselfahrzeugen aus gesundheitlichen Gründen wie auch im Rahmen der Biodiversität

 Einzelinitiative Eugen Fischer, Zürich, vom 9. August 2017
 KR-Nr. 217/2017 Seite 9518

3. Keine finanzielle Unterstützung durch den Kanton Zürich für religiöse Organisationen mit undemokratischen Strukturen

 Einzelinitiative Marcel Blunier, Uster, vom 16. August 2017
 KR-Nr. 218/2017 Seite 9527

4. Obligatorische Information bezüglich «Trennung von Politik und Religion» durch alle Mitglieder des Kantonsrats

Einzelinitiative Marcel Blunier, Uster, vom 7. August 2017

KR-Nr. 219/2017 Seite 9530

5. Änderung Volksschulgesetz

Einzelinitiative Urs Wäfler, Dietlikon, vom 28. August 2017

KR-Nr. 242/2017 Seite 9534

6. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

Antrag des Regierungsrates vom 21. Juni 2017 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 12. Dezember 2017

Vorlage 5370a Seite 9537

7. Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2018/2019

Antrag des Regierungsrates vom 21. Juni 2017 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 12. Dezember 2017

Vorlage 5369..... Seite 9573

Verschiedenes

- Redezeit bei Einzelinitiativen..... Seite 9518
- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - Fraktionserklärung der SP zum Internationalen Tag der Frau..... Seite 9555
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 9578

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Karin Egli: Ich habe einen Nachtrag zur Traktandenliste: Der Nachfolger von Michael Welz legt heute sein Amtsgelübde

ab und soll auch gleich in die KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) gewählt werden. Diese beiden Traktanden sind auf der Traktandenliste vergessen gegangen und werden als Traktanden 1a und 1b geführt. Der Wahlvorschlag wurde Ihnen heute Morgen verteilt. Wir behandeln diesen wie gewohnt, gleich zu Beginn der Sitzung, wie bereits erwähnt.

Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Das ist nicht der Fall. Wir fahren fort wie vorgesehen.

1. Mitteilungen

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 145. Sitzung vom 12. Februar 2018, 8.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Genehmigung der Ersatzwahl eines Mitglieds des Spitalrates des Universitätsspitals Zürich**

Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5436

- **Klare rechtliche Grundlage für Sozialdetektive**

Parlamentarische Initiative KR-Nr. 79/2017

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

- **Fristenstillstand auch im Rekursverfahren**

Parlamentarische Initiative KR-Nr. 101/2017

Geburtstagsgratulation

Ratspräsidentin Karin Egli: Bevor wir zur Amtseinsetzung eines neuen Mitglieds des Kantonsrates kommen, möchte ich Erich Vontobel noch zu seinem heutigen Geburtstag herzlich gratulieren und alles Gute wünschen.

1a. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Michael Welz, Oberembrach

Ratspräsidentin Karin Egli: Wir dürfen heute ein neues Ratsmitglied begrüßen, und zwar anstelle von Michael Welz. Die Direktion der Justiz und des Innern hat uns folgende Verfügung zukommen lassen.

Ratssekretär Roman Schmid verliest die Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern vom 19. Februar 2018: «Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates für die Amtsdauer 2015 bis 2019 im Wahlkreis XVII, Bülach.

Die Direktion der Justiz und des Innern, gestützt auf Paragraph 108 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003, verfügt: Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis XVII, Bülach, wird für den zurücktretenden Michael Welz (Liste 09 EDU Eidgenössische-Demokratische Union) als gewählt erklärt:

Thomas Lamprecht, geboren 1966, Schreinermeister/Unternehmer, wohnhaft in Bassersdorf.»

Ratspräsidentin Karin Egli: Ich bitte, den Gewählten eintreten zu lassen.

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

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

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

Ratspräsidentin Karin Egli: Thomas Lamprecht, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen: «Ich gelobe es.»

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf): Ich gelobe es.

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

Das Geschäft ist erledigt.

1b. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Michael Welz, Oberembrach

KR-Nr. 59/2018

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen einstimmig vor:

Thomas Lamprecht, EDU, Bassersdorf.

Ratspräsidentin Karin Egli: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraf 38 Absatz 2 des Geschäftsreglements des Kantonsrates, Thomas Lamprecht als Mitglied der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl und wünsche ihm Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

Redezeit bei Einzelinitiativen

Ratspräsidentin Karin Egli: Es wurde der Wunsch geäussert, dass ich vorab wieder einmal die Redezeiten bekannt gebe. Das mache ich sehr gerne: Für die folgenden Traktanden 2 bis 5 – das sind Einzelinitiativen – wurde die Reduzierte Debatte beschlossen. Das heisst, der Initiant, wenn er da ist, hat zehn Minuten Redezeit und pro Fraktion hat ein Sprecher die Möglichkeit, sein Votum in fünf Minuten einzubringen. Weitere Sprecher sind nicht zugelassen.

2. Fahrverbot von Dieselfahrzeugen aus gesundheitlichen Gründen wie auch im Rahmen der Biodiversität

Einzelinitiative Eugen Fischer, Zürich, vom 9. August 2017

KR-Nr. 217/2017

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Antrag:

Ersten: Es muss für alle alten Fahrzeuge, ausser Dieselnorm 6 + ein Fahrverbot per 1. Januar 2018 gesprochen werden.

Zweitens: Da die Nachrüstungen nicht durch die Autoindustrien vollzogen werden, und nur mittels der Software, kein Verlass, angeblich nachgerüstet werden soll, hierfür keine Garantien garantiert werden können ein Verbot aller Dieselfahrzeuge erfolgen, dass per 1. Januar 2018 ein gänzlich Fahrverbot gesprochen werden muss, auch für die LKW die ja erwiesenermassen auch auf Diesel im Verkehr befinden.

Drittens: Bei Fahrzeugen die ausserhalb der Gattung PW liegen kann übergangsweise eine einmalige Verlängerung der Inkraftsetzung per 31. Dezember 2018 verlängert werden.

Viertens: Bei Verlängerung von ausserordentlich Bewilligungen muss klar und gemäss den Typen staffelweise die Laufzeiten definiert und bestimmt werden.

Mit dieser Einzelinitiative beantrage ich die Prüfung des Verbotes zur Befahrung der Städte wie Zürich, Winterthur, eventuell auch für andere Städte zur Umsetzung. Der heutige Mensch soll vollumfänglich Anspruch haben, der zum seinem Schutz eingesetzt werden muss. Die Sicherheit ist vor alles zu stellen und entsprechende Massnahmen zur Verminderung von Stickoxyden einzugrenzen

Begründung:

Zunächst ist Stickstoffdioxid ein ätzendes Reizgas, das akut Schleimhautgewebe im Atemtrakt angreift und die Augen reizt, Ausserdem ist es als Vorläufersubstanz an der Entstehung von Ozon sowie von Feinstaub beteiligt, der ja in den vergangenen Jahren stark im Blick der Umweltmedizin stand. Auch langfristig soll eine hohe Stickstoffdioxid-Exposition Folgen für die Gesundheit haben. Da auch die Autoindustrien sich seit Jahren und Monaten gelogen und massiv falsche Fakten und Daten sich gezeigt hatten, doch auch Gerichte sind nun der Meinung, und dies wird nun der Anfang sein, denn das Klima ist massiv belastet, und sollte ja auch mit dem Klimaprotokoll von Paris ernsthafte Umsetzung in der Schweiz einhergehen. Da von allen Immissionen der Stickoxyde 67% Dieselfahrzeuge gemessen wurden, und Stickoxyde für den Feinstaub massgebend zuständig sich zeichnen, muss dringend der Autoindustrien Paroli geboten werden, denn die Politik solle sich den Gegebenheiten auch mal vor gerichtlichen Urteilen als Vorbildstrategien und für die zukünftigen Generationen auch von Seitens der Politik ihre Aufgabe erfüllend zu betrachten. Da seit Jahren die Autoindustrien sämtliche betroffenen belogen, mit falschen Informationen bereichert hatten, muss endlich gegen gesteuert werden, denn es geht ja auch um die Gesundheit der Bevölkerung wie auch im klare Verhältnisse, was überhaupt der Ehrlichkeit der Belastungen aufzeigen. Die Schweiz muss deshalb sich gegen Missbräuche, Verlogenheiten stark abgrenzen. Die Verlogenheiten der Autoindustrien muss dringlich Einhalt geboten werden, weil die Sicherheit der Bevölkerung als erste Prämisse dienlich sein muss, nicht kann.

Ratspräsidentin Karin Egli: Eintreten auf Einzelinitiativen ist obligatorisch. Gemäss Paragraf 139 des Gesetzes über die politischen Rechte ist festzustellen, ob die vorliegende Initiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird.

Martin Neukom (Grüne, Winterthur): Wenn Sie nach draussen schauen, dann sieht es so aus, dass die Luft eigentlich sauber erscheint. Wenn wir mit dem letzten Jahrhundert vergleichen, dann haben wir viele sichtbare Verschmutzungen entfernt. Die Luft ist aber trotzdem nicht sauber, denn es gibt noch viele Verschmutzungen, die nicht sichtbar sind. Denken wir an Stickoxide, sie sind nicht sichtbar, denken wir an Ozon, es ist nicht sichtbar, und auch der Feinstaub ist grösstenteils nicht sichtbar. Das AWEL (*Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft*) hat in der Publikation «Zürcher Umweltschutzpra-

xis» vom Oktober 2013 berechnet, was uns die Luftverschmutzung kostet. Und das AWEL kommt zum Schluss, dass die Luftverschmutzung uns im Kanton Zürich 880 Millionen Franken kostet, und das jedes Jahr. Sie sehen, das ist mehr als das Lü16-Programm (*Leistungsüberprüfung 2016*). Der grösste Anteil dieser Kosten sind Gesundheitskosten: Schlechte Luft macht krank, so einfach ist das. Es gibt zwei Verursacher oder Hauptverursacher von schlechter Luft, wenn man das analysiert: Das eine sind die Feuerungen, das andere ist ganz klar der Verkehr, und um den Verkehr geht es heute.

Und wir wissen es alle: In der Autoindustrie wurde jahrelange gelogen und betrogen, so ist das ganz offenbar im freien Markt. Es ist ein reines Politikversagen, weil die Politik – nicht in diesem Rat, sondern eine Stufe höher – nicht in der Lage ist, Regeln durchzusetzen, was die Luftreinhaltung angeht. Das AWEL macht Messungen und es zeigt sich ganz deutlich: Der Diesel ist nur auf dem Papier sauber, die realen Ausstösse des Diesels sind enorm und überschreiten den Grenzwert nicht um einige Prozente, sondern um Faktoren. Es wurde gelogen und betrogen. Deshalb ist der Inhalt dieser Einzelinitiative richtig. Der Inhalt ist richtig, dass Dieselfahrzeuge verboten gehören.

Was falsch ist an dieser Einzelinitiative, ist der Ort. Denn die Fahrzeugzulassung ist national geregelt. Selbst wenn wir wollen, können wir in diesem Kanton die Fahrzeugzulassung nicht so direkt beeinflussen. Deshalb werden wir diese Einzelinitiative nicht unterstützen. Wir sind national, das heisst, die Grüne Fraktion ist im Nationalrat diesbezüglich bereits vorstössig geworden. Wir unterstützen diese Einzelinitiative hier nicht. Danke.

Jürg Sulser (SVP, Otelfingen): Mit dieser Einzelinitiative wird die Prüfung des Verbotes zur Befahrung von Städten wie Zürich und Winterthur mit Dieselfahrzeugen beantragt, mit Ausnahme von Fahrzeugen der Dieselnorm 6+. Eventuell wären auch weitere Städte zur Umsetzung vorgesehen.

Moderne Dieselmotoren arbeiten ökologischer als Benziner. Sie stossen weniger CO₂ aus. Die Partikelfilter in Neufahrzeugen halten Russpartikel praktisch vollständig zurück. Würden die Städte zur Luftreinhaltung auch Lastwagen der Abgasnorm 5 aussperren, wäre zum derzeitigen Stand eine Versorgung der Kommunen schlicht unmöglich, denn sie erfolgt zu fast 100 Prozent mit Dieselfahrzeugen, ob bei Verteiler-LKW oder bei der wachsenden Flotte an Paketfahrzeugen. Alternativantriebe, wie längst praxistaugliche Erdgastransporter oder Erdgas-LKW, sind den Unternehmen oder deren Kunden, das

heisst uns allen, noch zu teuer respektive der derzeitige Betriebskostenvorteil zu gering. Elektro-Vans oder Lastwagen sind noch die Ausnahmen. Sie werden derzeit vorwiegend von Kleinserienherstellern angeboten. Ob jemals ein Elektro-LKW in Serie gehen wird, erscheint derzeit unwahrscheinlich.

Um das Ganze mit ein paar wenigen, aber sehr deutlichen Zahlen zu belegen: Für Dieselfahrzeuge, die unter der Euro-6-Norm liegen würden, müsste im Kanton ein Fahrverbot für folgende Fahrzeuge ausgesprochen werden: 40'326 Lieferwagen bis 3,5 Tonnen, 3513 Lastwagen, 709 Sattelmotorfahrzeuge und bei den Personenwagen wären es 159'637 Stück. Das wären total im Kanton Zürich 204'185 Fahrzeuge. Betrachtet man also nur die Güterverkehrsfahrzeuge, welche vom Verbot betroffen wären, so wären dies 44'548 Güterfahrzeuge im Kanton Zürich. Man bedenke, dass jedes einzelne dieser Fahrzeuge tagtäglich Güter an Firmen, Geschäfte oder Haushalte, sprich an uns alle, verteilt. Der Antragsteller formuliert, dass die Menschen vollumfänglichen Anspruch haben, vor den Immissionen der Stickoxide durch Dieselfahrzeuge geschützt zu werden und dass die Sicherheit vor alles zu stellen ist. Demzufolge seien entsprechende Massnahmen zur Verhinderung von Stickoxiden einzugrenzen.

Statt dabei aber immer die gewerblichen Fahrzeuge in den Fokus zu stellen, die unsere Versorgung sicherstellen, sollte man sich überlegen, dass der von den Lastwagen so stark verteufelte Anteil gerade mal bei 22 Prozent liegt. Hinzu kommt, dass die Besitzer von Lastwagen und Personenwagen, welche das Fahrverbot betreffen würde, an den Kanton Zürich Ansprüche bezüglich Entschädigung stellen könnten. Sie haben aus ökonomischen und ökologischen Gründen ein Dieselfahrzeug gekauft und sollen nun sanktioniert werden.

Es gibt, zusammenfassend, keine Argumente für die Unterstützung dieser Einzelinitiative. Diese ist realitätsfremd und in ihren Forderungen völlig überzogen. Die SVP lehnt daher die Einzelinitiative ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir schliessen uns Martin Neukom an und auch die SP kann diese Einzelinitiative in dieser Form leider nicht unterstützen, weil wir wirklich die falsche Ebene sind. Aber ich gratuliere Herrn Fischer zu seinem Timing: Gerade jetzt haben wir in Deutschland eine gigantische Diskussion und wir haben in Deutschland von den Gerichten bestätigt bekommen, dass nach deutschem Recht ein Verbot für solche Fahrzeuge in den Innenstädten möglich wäre. Das ist eine Massnahme, die wir auch hier umsetzen können sollten. Luc Barthassat (*Genfer Staatsrat*) von der CVP beschreitet in

Genf genau diesen Weg. Er versucht nun aus, wie das in Genf einzeln möglich wäre. Ich bin sehr gespannt, wie das weitergeht und wünsche ihm und allen Genfern viel Erfolg.

Noch ein kurzes Wort zu Herrn Sulser. Sie haben das CO₂ bei den Diesellastwagen angesprochen, da haben Sie recht. Aber wir haben auch noch NO_x, die verschiedenen Stickstoffperoxide. Da ist der Diesel beim Ausstoss einfach wahnsinnig viel stärker als alle Benziner und diese NO_x-Ausstösse sind direkt gesundheitsschädigend für alle Menschen. Und genau diese Menschen stehen halt in unserer Politik im Zentrum – und nicht die Wirtschaft rundherum.

Und noch zu den Elektro-Lastwagen: Wir müssen das global betrachten, Tesla (*amerikanischer Hersteller von Elektro-Autos*) und China sind heftig daran, Elektro-Lastwagen zu entwickeln. Ich bin sicher, dass das relativ bald global zustande kommt.

Ich wünsche Herrn Fischer viel Erfolg mit seiner Einzelinitiative, auch wenn wir sie nicht unterstützen können. Also vielmehr dem Anliegen wünsche ich viel Erfolg. Wir sind in Bern alle dabei, das zu besprechen, hier im Kanton Zürich können wir diesbezüglich in dieser Form leider nichts machen.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Ich gebe vorab meine Interessenbindungen bekannt: Ich bin Vorstandsmitglied des ACS (*Automobil-Club der Schweiz*) Kanton Zürich sowie Präsident des AGVS (*Autogewerbeverband Schweiz*) Kanton Zürich, wobei das «A» jeweils für «Automobil» steht (*Heiterkeit*). Als Letzterer müsste ich dem Initiant fast dankbar sein für diese gute Idee, unser Gewerbe zu unterstützen. Die Initiative hätte durchaus Potenzial, unser Neuwagengeschäft zu beleben.

Der Initiant begründet seinen Vorstoss hauptsächlich damit, dass die Autoindustrie massiv gelogen hätte und dadurch die Luftbelastung mit Stickoxiden, Feinstaub und Ozon sehr hoch sei. Diese Behauptung hat Martin Neukom ebenfalls nochmals angeführt, und diese Behauptung ist einfach unhaltbar, da sie sich auf einzelne Hersteller bezieht. Deswegen können wir nicht die ganze Industrie in einen Topf werfen. Die Autoindustrie – das belegen die Zahlen der Luftuntersuchung – hat in den letzten Jahren sehr erfolgreich zur Verbesserung der Luftqualität beigetragen. Da man ja nicht generell Statistiken glauben soll, beziehe ich mich auf die Statistiken und Angaben, welche die Stadt Zürich auf ihrer Homepage veröffentlicht hat. Die dürften wohl nicht zugunsten des Automobils ausgelegt worden sein. Die Statistik Luftqualität der Stadt Zürich zeigt ein deutliches Bild: Die Belastung mit Stickstoffdi-

oxiden am Messpunkt Stampfenbachstrasse, welche als Referenz für die durchschnittliche Belastung der Stadt Zürich angegeben wird, ist seit 1990 um nahezu die Hälfte gesunken. Mit einem Jahresmittelwert von 31 Mikrogramm pro Kubikmeter im Jahr 2016 konnte die Belastung um beinahe 50 Prozent gesenkt werden, und liegt nur noch ein Mikrogramm pro Kubikmeter über dem Grenzwert. Auch die Anzahl mit Belastungen über dem Tagesgrenzwert ist heute im tiefen einstelligen Bereich zwischen null und drei Tagen je nach Messstelle.

Bei den Feinstaubbelastungen ist die Verbesserung noch deutlicher. In der Luftbilanz 2016 der Stadt Zürich ist dazu zu lesen: Selbst an stark verkehrsexponierten Standorten wird der Jahresgrenzwert nur noch punktuell überschritten. Ebenso der Anteil am lungengängigen PM (*Feinstaub*) 2,5 liegt mit 11 Mikrogramm pro Kubikmeter nur knapp über dem WHO-Grenzwert (*World Health Organization*) von 10 Mikrogramm.

Bei den Stickoxiden ist dabei der Anteil des Verkehrs nur die Hälfte des Gesamtausstosses. Der Anteil durch Personen und Lieferwagen sowie Zweiradfahrzeugen beträgt rund einen Drittel. Der Anteil Feinstaub wird nicht einmal zu einem Drittel durch den gesamten motorisierten Strassenverkehr verursacht.

Auch bei der Belastung durch Ozon konnten wesentliche Verbesserungen erreicht werden. Hier kommt jedoch erschwerend hinzu, dass nur ein kleiner Anteil, laut Luftbilanz der Stadt Zürich 10 bis 20 Prozent, hausgemacht ist. Der grosse Teil besteht hier aus regionalen bis internationalen Emissionen. Und Sie haben vielleicht den zynischen Artikel im Tages-Anzeiger von den Ingenieuren der ETH Zürich gesehen, welche sagen: Eigentlich müssten wir ja sogar dankbar sein, dass wir etwas Ozon produzieren, um die zurückgehende Ozondecke in der unteren Luftschicht zu kompensieren. Aber das ist natürlich zynisch, so weit wollen wir hier nicht gehen. All diese Verbesserungen konnten erreicht werden durch die stetige Weiterentwicklung der Motorentechnologie sowie Verbesserungen in der Abgasnachbehandlung. Wenn man bedenkt, dass der Bestand an Dieselfahrzeugen seit 1990 um 1600 Prozent gestiegen ist beziehungsweise sich in den letzten zehn Jahren mehr als verdoppelt hat, werden die Fortschritte noch eindrücklicher.

Nicht zuletzt verdanken wir dem Dieselmotor auch einen wesentlichen Anteil der Reduktion des Treibhausgases CO₂. Das heisst, mit einem Fahrverbot für Dieselfahrzeuge in den Städten Zürich und Winterthur, so wie dies die Initiative fordert, würde nur wenig bis gar nichts bei der Verbesserung der Luftqualität erreicht. Der volkswirtschaftliche

Schaden wäre indes enorm, auch die Versorgung der Stadt Zürich zum Beispiel mit frischen Lebensmitteln wäre aufgrund der sehr kurz angesetzten Fristen nicht mehr sicher. Wir können hier nicht nur die Kosten der Luftverschmutzung anführen, sondern wir müssen auch im Auge behalten, was der volkswirtschaftliche Schaden wäre.

Die Entwicklung bei den verschiedenen Antriebsarten für Motorfahrzeuge sowie Verbesserungen an der Infrastruktur, wie zum Beispiel der Realisierung des Rosengartentunnels, können hier viel mehr dazu beitragen, die Grenzwerte zu erfüllen und die angestrebte Luftqualität zu erreichen. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Die Grünen und die SP haben Sympathien für ein Verbot von Dieselfahrzeugen gezeigt, weil in der Vergangenheit so viel gelogen und betrogen wurde. Die Grünliberalen setzen hier auf eine andere Politik: Wir wollen nicht mit Verboten arbeiten, wenn das Problem die Umsetzung von Regeln ist und nicht die Regeln an sich sind. Zur Behebung eines Problems wollen wir das Übel an der Wurzel packen und setzen deshalb bei den Kontrollen an. So haben die Grünliberalen in einer seltenen Koalition mit SVP und FDP eine Motion eingereicht, die einen verstärkten Einbezug der Garagisten bei der Kontrolle von Umwelts- und Sicherheitsauflagen anstrebt *(KR-Nr. 297/2016)*. So stellen wir uns eine liberale Umweltpolitik vor.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Die CVP-Fraktion lehnt die Einzelinitiative ab. Das Bashing von Dieselfahrzeugen, insbesondere deutscher Bauart, ist momentan sehr populär, offensichtlich auch bei uns im Zürcher Kantonsrat. Doch ist dieses Bashing denn auch angebracht? Das wagen wir zu bezweifeln, dies vor allem deswegen, weil die Verhältnisse in Deutschland, auf die gerne abgestellt wird, kaum mit jenen hier bei uns in der Schweiz vergleichbar sind. Dies selbst dann nicht, wenn die Stickoxidemissionen je nach Wetterlage gelegentlich auch in der Schweiz und auch in Zürich, etwa an der Rosengartenstrasse, über den Grenzwerten liegen. Denn erstens werden die gesetzlichen Grenzwerte in der Schweiz deutlich weniger oft überschritten und zweitens sind die Grenzwerte in der Schweiz selbst deutlich tiefer, restriktiver als in Deutschland. Aufgrund dieser Ausgangslage nun ein bürokratisches, unverhältnismässiges und untaugliches Fahrverbot zu verhängen, ist fehl am Platz. Die Formulierung der Einzelinitiative lässt schliesslich auch die Frage offen, ob von einem solchen Fahrverbot beispielsweise auch die Busse des öffentlichen Ver-

kehrs betroffen wären, die mit Diesel fahren. Gemäss dem Geschäftsbericht 2016 der VBZ (*Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich*) umfasste die Busflotte 2016 insgesamt 220 Busse. Wie viele davon mit Diesel betrieben werden und allenfalls unter ein solches Verbot fallen würden, weiss ich nicht. Fakt ist jedenfalls gemäss dem Geschäftsbericht, dass 2016 der Dieserverbrauch für den Busbetrieb, verglichen mit 2014, um 4 Prozent gestiegen ist. Man muss kein Prophet sein, um zu erkennen, dass ein Verbot auch dem öffentlichen Verkehr einen Bärendienst erweisen würde.

Wir lehnen daher die Einzelinitiative ab.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Der Schadstoffausstoss ist und bleibt ein dringend zu lösendes Problem. Teile der Autoindustrie haben in der kürzeren Vergangenheit allerdings viel von ihrer Glaubwürdigkeit betreffend Schadstoffmessung verspielt. Der Initiant fordert darum die Prüfung eines Verbotes, zum Beispiel zur Befahrung der Städte. Verbote können in gewissen Momenten berechtigt sein, bedeuten aber immer auch eine Holzhammermethode.

Die EVP ist klar für die Ergreifung von konkreten Massnahmen zur Verbesserung unserer Luftqualität. Änderung bezüglich gesetzlicher Regelungen diesbezüglich müssen jedoch auf der richtigen Ebene eingebracht werden, und das ist in diesem Fall die Bundesebene. Aus diesen Gründen können wir diese Einzelinitiative nicht unterstützen.

Peter Häni (EDU, Bauma): Mit dieser Einzelinitiative wird die Prüfung des Verbots zur Befahrung von Städten wie Zürich und Winterthur mit Dieselfahrzeugen beantragt, mit Ausnahme von Fahrzeugen der Dieselnorm Euro 6+. Wenn man nachschaut und etwas von der Materie versteht: Euro 6+ existiert nicht. Es gibt Euro 6c, Euro 6d und Euro 6temp. Schon beim ersten Antrag beweist der Initiant, dass er von der Materie nicht viel versteht, da er alle Fahrzeuge ausser Euro 6 als alt bezeichnet. Die Abgasnorm Euro 6 ist seit 1. September 2015 bei Neuzulassungen Vorschrift. Ein zweieinhalb Jahre altes Fahrzeug als alt zu bezeichnen, ist in den Augen der EDU an den Haaren herbeigezogen. Natürlich werden auch die LKW, die den grössten Teil unserer Konsumgüter anliefern, davon nicht ausgenommen. Vermutlich will der Initiant auf E-Bikes mit Anhänger umsatteln, um die Anlieferungen zu tätigen. Nicht zu vergessen sind die Entsorgungs- und Reinigungsfahrzeuge der Städte, für die wir alle dankbar sind und die jeden Tag im Einsatz stehen, damit der Kehrriech nicht zum Himmel stinkt. Und auch dort haben nicht alle Euro-6-Norm. Eine solche For-

derung kann nur jemand stellen, der von Kosten und Biodiversität nichts versteht. Oder wurde die Verschrottung und Entsorgung der sogenannten alten Fahrzeuge etwa vergessen? Wir sprechen von total 204'185 im Kanton Zürich immatrikulierten Dieselfahrzeugen, die nicht mehr in den Städten verkehren dürften. Denken Sie denn wirklich, dass alle betroffenen Fahrzeugbesitzer das hinnehmen und keine Ansprüche auf Entschädigungen stellen?

Die EDU setzt sich für einen sorgfältigen Umgang mit unseren Ressourcen ein. Aber wenn uns die Gesundheit wirklich so wichtig ist, gibt es andere Gebiete, die weitaus schädlicher sind. Um zu einer solchen realitätsfremden Forderung zu kommen, reicht das Einatmen von Abgasen der alten Fahrzeuge nicht. Die EDU wird die Einzelinitiative nicht unterstützen. Danke.

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau): Zufälligerweise ist eine Initiative zur rechten Zeit da. Um uns herum wird das Thema hochgespielt und hochgejubelt, sogar mit Gerichtsentscheiden. Aber bereits eine Woche später hören wir, dass die Umsetzung auch von diesem Gerichtsentscheid mehr als nur Ärger bringt, man weiss nämlich gar nicht, wie man es tun soll und was es tatsächlich bedeutet. Sicher, der Minimierung von unseren Abgaswerten oder Verschmutzungen, dem sollte sich doch grundsätzlich eigentlich niemand verwehren. Das aber für den Kanton Zürich allein oder nur für bestimmte Orte im Kanton Zürich zu wollen, ist aber sicher der falsche Ansatz. Ich bin sehr froh, hat Martin Neukom das auch so gesehen und klar gesagt: Es ist eine nationale Aufgabe. Wenn wir etwas tun, müssen wir es national lösen – und nicht auf der kantonalen Ebene. Und wenn jetzt die grüne oder, wenn ich es etwas salopp sage, die linke Seite die ideologischen Argumente bringt und sagt «Das Zeug muss weg» und die Rechte sagt «Ihr schadet dem Gewerbe» und dort ihre Linie fährt – das alles bringt nichts. Wir müssen sachlich, ruhig in die Zukunft schauen. Wir müssen Lösungen für uns, die hier leben, finden – und das gemeinsam und nicht auf der ideologischen Schiene.

Eben, weil wir auch sagen, es ist eine nationale Aufgabe, und entsprechende Vorstösse dort zur Diskussion stehen, werden wir die Einzelinitiative nicht unterstützen.

Martin Neukom (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Lieber Christian Müller, zwei Aussagen kann ich nicht stehen lassen. Sie haben gesagt, es seien ja bloss einzelne Firmen betroffen und es sei völlig gemein von mir, wenn ich sage, es sei allgemein. Wenn Sie's mir

nicht glauben, dann glauben Sie es vielleicht dem Regierungsrat. Ich empfehle Ihnen, die Antwort auf die Anfrage 224/2017 zu lesen, darin steht: «Gemäss den Messungen stossen neuere Dieselfahrzeuge durchschnittlich fünf- bis sechsmal so viel NO_x aus, wie aufgrund der Abgasnorm erwartet werden sollte.» Neuere Dieselfahrzeugen stossen im Allgemeinen durchschnittlich fünf- bis sechsmal so viel aus, wie sie dürften. Und das Zweite noch zum Ozon: Es spielt eine sehr grosse Rolle, wo das Ozon ist. Denn das Ozonloch, von dem man spricht, ist die Ozonschicht in 10'000 Metern Höhe und nicht unten am Boden. Danke.

Ratspräsidentin Karin Egli: Für die vorläufige Unterstützung einer Einzelinitiative braucht es wenigstens 60 Stimmen.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der parlamentarischen Initiative 217/2017 stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Keine finanzielle Unterstützung durch den Kanton Zürich für religiöse Organisationen mit undemokratischen Strukturen

Einzelinitiative Marcel Blunier, Uster, vom 16. August 2017

KR-Nr. 218/2017

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Antrag:

Diese Einzelinitiative bezweckt eine Änderung der kantonalen Gesetze in dem Sinne, dass religiöse Glaubensgemeinschaften und andere religiöse Organisationen, welche aufgrund ihrer inneren Struktur undemokratisch aufgebaut sind, vom Kanton Zürich sofort keine finanziellen Mittel mehr erhalten dürfen.

Begründung:

Das System «Demokratie» hat einen gewaltigen Fehler: Es ermöglicht undemokratischen Organisationen mit demokratischen Mitteln an die

Macht zu kommen, und dann die Demokratie zum Machterhalt zu missbrauchen.

Wenn undemokratische Organisationen einmal die Macht erreicht haben, dann läuft das Weitere immer etwa in der gleichen Weise ab: Die Machthaber ändern Gesetze zu ihren Gunsten, schaffen die Meinungsäusserungsfreiheit ab, schaffen die freien Medien ab, schaffen die Gewaltentrennung ab, hängen oppositionellen Politikern absurde Strafverfahren an, überwachen alles und jeden, schüchtern das Volk durch Prügel-Staffeln oder Geheimdienste oder Polizei oder Militär ein, und ändern baldmöglichst die Verfassung zum Nachteil der Opposition und zum eigenen Vorteil.

Möglicherweise wird dann eine Scheindemokratie aufrechterhalten, damit eine Diktatur wenigstens noch den Anschein einer Demokratie hat.

Das ist vor dem zweiten Weltkrieg in Deutschland geschehen, das hat die Muslimbruderschaft in Ägypten gemacht, das geschieht in der Türkei, das geschieht immer wieder auch in anderen Ländern der Erde. Und Regierungen von demokratischen Ländern schauen dem einfach zu.

Es ist nicht gerade klug, wenn man offensichtlich undemokratischen Organisationen, oder wenn man anderen Organisationen die von undemokratischen Organisationen massgeblich beeinflusst werden, demokratische Rechte zugesteht und sie auch noch finanziell unterstützt.

«Der Westen liefert uns noch den Strick an dem wir ihn aufhängen».

Die katholische Kirche ist bekannterweise religiös-konservativ und undemokratisch, ausser alten konservativen Männern an der Spitze hat sonst niemand etwas zu sagen und Frauen werden diskriminiert.

Undemokratische religiöse Organisationen setzen finanzielle Mittel welche sie von einem Staat erhalten, wohl kaum zur Förderung von Demokratie ein, sondern im Wesentlichen wohl zum Erhalt und zur Ausweitung ihrer undemokratischen Organisationen.

Solche Organisationen streben es anzunehmender Weise an, möglichst viele ihrer Anhänger strategisch in allen politischen Parteien, in gesetzgebenden Parlamenten sowie auch in der öffentlichen Verwaltung zu positionieren. Damit diese Personen dafür sorgen, dass der Staat religiöse Organisationen finanziell unterstützt, damit die Gesetze des Landes möglichst derart gestaltet sind und nicht geändert werden, dass religiöse Organisationen möglichst noch lange davon profitieren.

Man kann sich fragen, ob im Kanton Zürich bei den kantonalen politischen Parteien, «innerparteiliche Entscheidungen», wer denn zum Führungskader der kantonalen Parteien gehören solle und wer auf den

Wahllisten zuoberst platziert werden solle, in Chur, in Rom, und in Jerusalem getroffen werden, und dann von innerparteilichen religiösen Seilschaften auch so umgesetzt werden.

Wer in der Schweiz politisch Karriere machen will, kommt an den politischen Parteien nicht vorbei. Wenn politische Parteien durch religiöse Seilschaften gesteuert werden, müssen selbst nichtreligiöse SVP-, FDP-, SP-Parteimitglieder und Parlamentarier aufgrund der verlangten Parteidisziplin religiöse Anliegen oder religiöse Parteimitglieder unterstützen. Das nennt man dann wohl einen «Teufelskreis».

Strafgesetzbuch Art. 312 Amtsmissbrauch Mitglieder einer Behörde oder Beamte, die ihre Amtsgewalt missbrauchen, um sich oder einem andern einen unrechtmässigen Vorteil zu verschaffen oder einem andern einen Nachteil zuzufügen, werden mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe bestraft.

«Unrechtmässig» wäre die Gewährung eines Vorteils durch (nichtreligiöse) Parlamentarier wohl dann, wenn, beispielsweise durch eine (religiöse) Parteiführung, eine Nötigung (StGB Artikel 181) ausgesprochen würde, sich bei einer Abstimmung im Kantonsrat bezüglich einer religiösen Angelegenheit in einer bestimmten Weise zu verhalten, abweichende Parlamentarier ihre weiteren politischen Karrieren ansonsten sogleich vergessen könnten.

Mitglieder des Zürcher Kantonsrats müssten ihre weitere Karriere anzunehmenderweise wohl auch dann sogleich vergessen, wenn sie eine (parlamentarische) Initiative wie diese hier einreichen würden. Für, unter Anderem, diesen Fall hat der Gesetzgeber, - das Volk ! - , deshalb in der Zürcher Kantonsverfassung den Artikel 24 Absatz c vorgesehen: «Eine Initiative können einreichen: (...) c. eine einzelne stimmberechtigte Person (Einzelinitiative).»

Der Initiant ist zwar politisch interessiert, ist aber nicht Mitglied einer politischen Partei und beabsichtigt auch keine politische Karriere, ist also politisch unabhängig und kann von keiner Partei genötigt werden eine bestimmte Ansicht zu vertreten oder die Einreichung unbequemer Initiativen zu unterlassen.

Ratspräsidentin Karin Egli: Eintreten auf Einzelinitiativen ist obligatorisch. Gemäss Paragraph 139 des Gesetzes über die politischen Rechte ist festzustellen, ob die vorliegende Initiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird.

Wird das Wort zur Frage der Unterstützung der Einzelinitiative gewünscht? Das ist nicht der Fall.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der parlamentarischen Initiative 218/2017 stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Obligatorische Information bezüglich «Trennung von Politik und Religion» durch alle Mitglieder des Kantonsrats

Einzelinitiative Marcel Blunier, Uster, vom 7. August 2017

KR-Nr. 219/2017

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Antrag:

Diese Einzelinitiative bezweckt eine Änderung des Kantonsratsgesetzes in dem Sinne, dass für Wählerinnen und Wähler Transparenz geschaffen wird, indem jedes Mitglied des Kantonsrats auf der Website Kantonsrat.zh.ch unverzüglich als Interessenbindung obligatorisch Auskunft geben muss, ob es «Trennung von Politik und Religion» befürworte oder nicht, oder ob dazu keine Angabe gemacht werde.

Begründung:

Gemäss Medienmitteilungen von Mitte Juni und Anfang Juli 2017 (TA, NZZ, ZO) wollen die Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ) ab Mitte 2018 an der Schöntalstrasse, wo jetzt noch eine private jüdische Tagesschule eingemietet ist, einen Neubau mit 70 Wohnungen erstellen. Das Gebäude an der Schöntalstrasse sei dieser jüdischen Schule im Jahr 2010 als – befristete Zwischenlösung - angeboten worden. Es habe sogar auch die Möglichkeit für einen Landabtausch mit Realersatz bestanden. Obwohl diese Schule somit mehrere Jahre Zeit hatte, habe sie jedoch weder ein anderes Gebäude gefunden um den Schulbetrieb rechtzeitig verlagern zu können, noch habe sie für die EKZ bis Ende 2016 einen Realersatz gefunden.

Sonja Rueff-Frenkel, FDP-Kantonsrätin, verlangt gemäss den Medienmitteilungen, zusammen mit vielen anderen Mitgliedern des Zürcher Kantonsrats, mittels einer Petition dass die EKZ mit der jüdischen Schule nochmals Verhandlungen aufnehme. Das Engagement von Frau Rueff-Frenkel erstaunt nicht: Gemäss der Website Kantonsrat.zh.ch bestand von Frau Rueff von 06.2005 bis 02.2017 eine Inte-

ressenbindung zum israelitischen Frauenverein Zürich, als Vorstandsmitglied.

Man kann sich fragen, ob da von Seite dieser Schule mit der nötigen Motivation vorgegangen wurde, oder ob man allenfalls davon ausging, dass religiöse Mitglieder des Kantonsrats die Sache dann so hinbiegen, wie es dieser religiösen Organisation am besten gefällt.

Bei Mitgliedern von offensichtlich christlich ausgerichteten politischen Parteien (CVP, ...) ist auch offensichtlich, dass diese die Interessen ihrer Religionsgemeinschaften vertreten. Bei den grösseren politischen Parteien ist allerdings überwiegend unklar, ob die betreffenden Mitglieder jeweils zusätzlich zu den politischen auch noch religiöse Interessen vertreten. Die SVP und die FDP weisen relativ hohe Anteile religiöser Mitglieder auf, die SP hingegen etwas weniger.

Welche der gewählten Mitglieder des Zürcher Kantonsrats nicht nur nichtreligiöse sondern auch religiöse Interessen vertreten, wird weder von den Mitgliedern selbst noch von den politischen Parteien publiziert, wird auch nicht vor den Wahlen bekanntgegeben. Somit müssen Wählerinnen und Wähler insbesondere bei der SVP, bei der FDP und bei der SP bezüglich religiöser Ausrichtung der von den politischen Parteien unterstützten Politiker «die Katze im Sack kaufen».

Wie diese Petition zeigt, existiert im Zürcher Kantonsrat hintergründig auch eine grosse «Religiöse Partei» welche sich aus Mitgliedern verschiedener Religionsgemeinschaften und Mitgliedern verschiedener im Kantonsrat vertretener politischer Parteien zusammensetzt.

Da jede Religionsgemeinschaft in der Regel für sich allein in Anspruch nimmt, die «einzig richtigen und wahren» religiösen Ansichten zu vertreten, sind sich die diversen Religionsgemeinschaften gegenseitig nicht sympathisch. Wenn allerdings gemeinsame Interessen geschützt werden sollen, beispielsweise dass der Staat den Religionsgemeinschaften viel Geld zukommen lassen solle, halten sie aber stark zusammen. Bezüglich solchen Interessen ist es für die Religionsgemeinschaften sehr nützlich, wenn die Interessen der Religionsgemeinschaften direkt in den gesetzgebenden Parlamenten durch «ihre» Vertreter bzw. Parlamentarier wahrgenommen werden.

Diejenigen Mitglieder des Kantonsrats Zürich welche diese Petition unterstützen, sind offensichtlich stark motiviert, sich für religiöse Anliegen einzusetzen.

Genau diese Handlungsweise von Mitgliedern des Zürcher Kantonsrats interessiert viele Wählerinnen und Wähler, insbesondere diejenigen Wählerinnen und Wähler welche eine klare Trennung von Politik

und Religion haben wollen, welche die Einflussnahme von Religionsgemeinschaften auf die Gesetzgebung abstellen wollen.

Viele Wählerinnen und Wähler interessiert es zwar nicht, genau welcher Religionsgemeinschaft ein Mitglied des Kantonsrats allenfalls angehört, viele Wählerinnen und Wähler interessiert es aber, ob das betreffende Mitglied des Kantonsrats eine Trennung macht zwischen den privaten Religionsansichten und der amtlichen Tätigkeit in einer gesetzgebenden Behörde.

Die Verheimlichung der religiösen Ansichten bzw. der religiösen Interessenbindungen der Mitglieder des Zürcher Kantonsrats, insbesondere durch die politischen Parteien, ist klar antidemokratisch, bezweckt offensichtlich, Wählerinnen und Wähler über wesentliche Sachverhalte möglichst unwissend zu halten, bezweckt offensichtlich, die Einflussnahme religiöser Gemeinschaften auf die Gesetzgebung zu gewährleisten.

Aufgabe eines demokratischen Staates, beziehungsweise von dessen Behörden ist allerdings grundsätzlich, die Demokratie zu fördern und sie nicht zu behindern. Das bedeutet, Informationen welche für die Entscheidungsfindung von Wählerinnen und Wähler wichtig sind, nicht zu verheimlichen sondern zu veröffentlichen.

Diese Einzelinitiative bezweckt, dass für Wählerinnen und Wähler Transparenz geschaffen wird, indem jedes Mitglied des Kantonsrats auf der Website Kantonsrat.zh.ch als Interessenbindung obligatorisch Auskunft geben muss, ob es die «Trennung von Politik und Religion» befürworte oder nicht, oder ob dazu keine Angabe gemacht werde. Und zwar spätestens ein paar Monate vor der nächsten Kantonsratswahl.

Mögliche Angaben zu «Trennung von Politik und Religion» wären also: «Ja», «Nein» oder «Keine Angabe».

Diese Information würde es insbesondere nichtreligiösen Wählerinnen und Wählern ermöglichen, bei der nächsten Kantonsratswahl ihre Wählerlisten entsprechend anzupassen. Sie könnten dafür sorgen dass bisher amtierende Politiker der grösseren politischen Parteien, welche eine Trennung von Politik und Religion ablehnen, möglichst abgewählt und durch andere, möglichst nichtreligiöse Personen ersetzt werden.

Mitglieder des Kantonsrats welche bezüglich dieser Interessenbindungs-Information nur den Text: «Keine Angabe» veröffentlichen lassen würden, würden es den Wählerinnen und Wählern überlassen, wie diese Information zu werten sei.

Falls - beispielsweise - Frau Rueff-Frenkel (FDP) oder Herr Robert Brunner (Grüne) oder die Mitglieder der CVP bezüglich «Trennung von Politik und Religion» angeben würden: «Ja» oder «Keine Angabe», würde dies die Glaubwürdigkeit dieser Politiker allerdings wohl kaum fördern.

Indem die Mitglieder des Zürcher Kantonsrats diese, auf ihrer jeweils eigenen Einschätzung beruhenden Informationen bekanntgeben würden, würde einerseits zwar die Privatsphäre dieser Politiker bezüglich ihrer allfälligen Religiosität gewahrt, würde aber auch für Wählerinnen und Wähler zumindest einigermaßen transparent, welche Politiker der Ansicht sind, dass religiöse Ansichten in die Gesetzgebung einfließen sollen, oder nicht einfließen sollen.

Selbstverständlich müssten sich auch diejenigen Mitglieder des Kantonsrats welche persönlich eine Trennung von Politik und Religion befürworten, mit allfälligen, religiöse Angelegenheiten betreffenden Kantonsrats-Geschäften befassen. Allerdings darf von Wählerinnen und Wählern dann davon ausgegangen werden, dass dies von diesen Personen in einer eher sachlichen und nicht in einer ideologischen Weise geschieht.

Unser «demokratisches» System ermöglicht Wählerinnen und Wählern zwar, die Politiker aufgrund ihrer linken, rechten, wirtschaftsorientierten, grünen, oder sonstigen Ansichten auszuwählen, aber nicht danach, ob Politiker religiös oder nicht-religiös sein sollen.

Das ist antidemokratisch. Das erstaunt aber auch nicht, ist doch insbesondere die katholische Kirche das Gegenteil von demokratisch, ist insbesondere die katholische Kirche wohl kaum daran interessiert, dass religiöse Politiker bei Wahlen auf demokratische Weise aus den Parlamenten entfernt würden.

Ratspräsidentin Karin Egli: Eintreten auf Einzelinitiativen ist obligatorisch. Gemäss Paragraf 139 des Gesetzes über die politischen Rechte ist festzustellen, ob die vorliegende Initiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird.

Wird das Wort zur Unterstützung der Einzelinitiative gewünscht? Das ist nicht der Fall.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der parlamentarischen Initiative 219/2017 stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Änderung Volksschulgesetz

Einzelinitiative Urs Wäfler, Dietlikon, vom 28. August 2017

KR-Nr. 242/2017

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Antrag:

§ 21. Abs. 4 VSG ist dahingehend zu ändern, dass Latein angeboten werden muss. Eventuell könnte der Text wie folgt lauten:

⁴ Er bezeichnet die obligatorischen Fächer und den fakultativen Unterricht. Für diesen kann er eine Angebotspflicht festlegen, wobei Latein angeboten werden muss.

Begründung:

Hiermit lege ich basierend auf Art. 24 Abs. c Verfassung des Kantons Zürich eine Einzelinitiative vor. Ich schlage vor, dass § 21. Abs. 4 VSG dahingehend geändert wird, dass die Volksschulen Latein als Wahlfach anbieten müssen.

Ich bin in Latein unterrichtet worden, Latein gehört für mich klar zur Allgemeinbildung; die Römer übermittelten die Hochkultur der Griechen. Eine Person, welche über keine Kenntnisse in Latein verfügt, gehört für mich ganz klar zur ungebildeten Masse. Latein ermöglicht den Zugang zur Antike und somit zur Philosophie.

Nach wie vor stelle ich fest, dass Latein der sozialen Oberschicht vorbehalten ist; dem Volk ist der Zugang zur Bildung verwehrt. Die Volksschulen erfüllen ihren Auftrag nicht, bei einem Volksschulgesetz ohne Latein kann nicht von Bildung die Rede sein.

Aktuell absolviere ich an der Harvard Universität einen Kurs, die Harvard Universität ist eine Eliteuniversität und genießt weltweit allerhöchstes Ansehen. An der Harvard Universität ist ein höheres Bildungsniveau gefragt, Kenntnisse in Latein sind willkommen und von Vorteil.

Der Staat Zürich kann keinem Kind vorschreiben, dass es sich bilden muss; er muss aber klar die Möglichkeit bieten, dass sich die Kinder bilden können. Einem zukünftigen Handwerker darf die Bildung nicht verwehrt sein; ein Handwerker hat genauso das Recht, sich zu bilden, wie ein Akademiker. Es kann nicht sein, dass wir Handwerker dermassen benachteiligen; ich setze mich für eine Gleichberechtigung von Handwerkern und Akademikern ein.

Ratspräsidentin Karin Egli: Eintreten auf Einzelinitiativen ist obligatorisch. Gemäss Paragraf 139 des Gesetzes über die politischen Rechte ist festzustellen, ob die vorliegende Initiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird.

Wird das Wort zur Unterstützung der Einzelinitiative gewünscht?

Jacqueline Peter (SP, Zürich): Es ist nicht das Wort zur Unterstützung der Einzelinitiative, sondern schlicht ein Kommentar. Wir sind uns einig, mit dem Initianten: Der Staat muss klar die Möglichkeit bieten, dass sich Kinder bilden können sollen in der Schweiz. Im Gegensatz zum Initianten sind wir aber überzeugt, dass das bereits der Fall ist. Wir möchten auch darauf hinweisen, dass es sehr gewünscht ist, dass die Sekundarschulen ein breites, ein sehr breites Angebot an Freifächern zur Verfügung stellen. Weshalb das aber Latein als alleinseligmachendes Ding sein soll, ist uns nicht einleuchtend. Wir würden es aber unterstützen und werden das künftig auch in Angriff nehmen, dass ein breites Angebot möglich ist, dass begabte Kinder gefördert werden – nicht zwingend mit Latein, eher mit Philosophie, wie das der Einzelinitiant auch antönt, und vor allem aber eben mit Fächern, die herausfordern könnten, beispielsweise auch Gebärdensprachkurse, Brailleschrift und so weiter, einfach Themen, die der allgemeinen Bevölkerung dienen.

Wir werden nicht unterstützen, klar.

Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster): Einige von uns teilen die Begeisterung des Initianten für das Latein, einige von uns möchten auf die Bildungskraft der lateinischen Sprache nicht missen. Und dennoch erachten wir es als etwas harter Tubak, wenn der Initiant meint, alle Menschen ohne Lateinkenntnisse seien zur ungebildeten Masse zu zählen.

Von einer Angebotspflicht von Latein als Wahlfach ist aber auch aus zwei anderen Gründen abzusehen: In den letzten Jahren haben wir kantonsübergreifend sehr detailliert über die inhaltliche Grundlage unserer Volksschule diskutiert. Auch die Frage eines Latein-

Obligatoriums wurde dabei sehr detailliert geprüft und schliesslich verworfen. Nun soll auch in unserem Kanton der Lehrplan 21 – wie geplant und in aller Ruhe – eingeführt werden und eben gerade nicht durch weitere Versuche der Durchsetzung von Partikularinteressen irritiert werden. Aber auch seit dem gestrigen, erfreulicherweise sehr deutlichen Nein zur Vorlage «Lehrplan vors Volk» wissen wir, dass im Kanton Zürich weiterhin der Bildungsrat für den Erlass des Lehrplans und die Festlegung der grundlegenden Unterrichtsinhalte zuständig bleibt. Es wäre also absurd und den Volkswillen missachtend, wenn ausgerechnet der Kantonsrat heute die Gemeinden zu dieser Angebotspflicht für das Latein als Wahlfach verknurren würde.

Auch wir sind überzeugt: Eine gute, starke Volksschulbildung ist ohne das Wahlfach Latein möglich. Die Einzelinitiative ist deshalb entschieden nicht zu überweisen.

Christoph Ziegler (GLP, Elgg): Diese Einzelinitiative geht nun wirklich in die falsche Richtung. Wennschon müsste man über das Latein-Obligatorium im Langzeitgymnasium diskutiert, was an dieser Stelle auch schon gemacht wurde. Latein hat sicher noch etwas mehr an Bedeutung verloren, seit ich diese durchaus interessante Sprache sechseinhalb Jahre lang gebüffelt habe. Es ist auch nicht so, wie der Initiator behauptet, dass Leute ohne Lateinkenntnisse zur ungebildeten Masse gehören.

Meine kurze Rede möchte ich wie Cato der Ältere mit einem «ceterum censeo» schliessen: Nein, nicht Karthago soll zerstört werden, sondern der Volksschule soll nicht noch mehr aufgebürdet werden. Jetzt kommen nämlich mit dem Lehrplan 21 schon mehr Fächer hinzu und die Anzahl Wochenstunden und Lernziele, neu Kompetenzen, nimmt stetig zu. Wir werden diese Einzelinitiative nicht unterstützen.

Anita Borer (SVP, Uster): Wir lehnen die Einzelinitiative ab. Für die Initiative spricht, dass Latein eine gute Basis für andere Fremdsprachen gibt, sofern man die Wortstämme analysieren und sich in die Sprache eindenken kann. Ich kann das beurteilen, ich hatte selber Latein im Gymnasium. Diese vertiefte Analyse und das Eindenken ins Latein sind allerdings auf der Volksschulstufe nicht möglich. Wichtig ist auf dieser Stufe, dass die Schülerinnen und Schüler zuerst richtig Deutsch lernen. Nebst Englisch und Französisch, frage ich mich, wie viele Sprachen die Schüler denn sonst noch alle lernen sollen. Jene Berufsgruppen, die auf Latein angewiesen sind, lernen es bereits heute, und zwar dann, wenn es darauf ankommt und somit der Lerneffekt

auch grösser ist. Bevor wir uns mit dem eigentlich toten Latein beschäftigen, müssen wir unsere vom Latein abstammenden Landessprachen pflegen und lernen.

Nicht dreinreden beim Lehrplan, das wurde ja gestern so beschlossen, das wollen Sie alle (*Anspielung auf das Nein des Zürcher Stimmvolkes zur Volksinitiative «Lehrplan vors Volk»*). Hier diskutieren Sie aber trotzdem alle mit. Also was wollen wir? Hätten Sie gestern Ja gestimmt, dann könnten wir eine solche Debatte einmal ausführlich halten. Nun ja, mit den Fremdsprachen auf der Primarschulstufe, mit dem Deutsch vor allem auch, sind wir schon jetzt sehr gefordert. Deshalb sagen wir Nein zu dieser Einzelinitiative.

Ratspräsidentin Karin Egli: Für die vorläufige Unterstützung einer Einzelinitiative braucht es wenigstens 60 Stimmen.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der parlamentarischen Initiative 242/2017 stimmt 1 Ratsmitglied. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

Antrag des Regierungsrates vom 21. Juni 2017 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 12. Dezember 2017

Vorlage 5370a

Ratspräsidentin Karin Egli: Auch hier gebe ich Ihnen gerne einmal die Redezeiten bekannt. Wir haben freie Debatte beschlossen, das heisst, in der Eintretensdebatte hat die Berichterstatterin oder der Berichterstatter 20 Minuten, die Fraktionssprecherinnen und -sprecher haben zehn Minuten und die übrigen Ratsmitglieder fünf Minuten. Bei der Detailberatung haben die Vertreter der Minderheitsanträge zehn Minuten, alle übrigen fünf. Auch hier weise ich Sie darauf hin, dass eine Rückweisung erst nach der Eintretensdebatte stattfinden kann.

Wenn Sie das zudem gerne einmal nachlesen möchten, können Sie dieses Büchlein (*gemeint ist das «Kleine Handbuch» des Kantonsrates*) hervorheben. Ab Seite 43 ist alles beschrieben. Und andersherum haben wir natürlich auch noch das Geschäftsreglement des Kantonsrates, ab § 22 können Sie die Redezeiten ebenfalls nachschauen.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wir debattieren heute über den ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*), die ZVV-Strategie und den ZVV-Rahmenkredit. Zuerst geht es um die ZVV-Strategie. Diese ist die politische Steuerung für das Angebot im öffentlichen Verkehr. Gestützt auf Paragraph 28 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (*PVG*) beschliessen wir gleichzeitig über den zweijährigen Rahmenkredit, der die ersten beiden Jahre abdeckt. Das heisst, die ZVV-Strategie geht jetzt über die Jahre 2018 bis 2021.

Der Regierungsrat legte uns im letzten Juni 2017 die Strategie entsprechend vor, gestützt auf das Gesamtverkehrskonzept, und orientierte, wie die aktuell geltende Strategie 2018 bis 2021 weitergeführt wird und eben die neue Strategie 2020 bis 2023 aussehen soll.

Die KEVU hat die Vorlage an acht Sitzungen beraten, und ich werde die von der KEVU geänderten Punkte, zu denen keine Minderheitsanträge gestellt werden, anschliessend erläutern. Der Punkt zur Schifffahrt hat mit Abstand am meisten zu Diskussionen geführt. Zu weiteren drei Punkten liegen Minderheitsanträge vor. Zu diesen werde ich in der Detailberatung die Kommissionsmeinung darlegen. Einstimmig beantragt Ihnen die KEVU, der Vorlage zuzustimmen.

Grundsätzlich ist die KEVU mit der Entwicklung des ZVV und des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich zufrieden und entsprechend gab es auch keine Diskussion in der Beratung um fundamentale Punkte. Ich möchte mich hiermit auch bei allen Beteiligten, die das System so zum Laufen bringen, wie es eben läuft, bedanken.

Wir haben uns in Vorbereitung auf die heutige Debatte auch noch die Situation rund um die Postauto AG und den ZVV im Kanton Zürich informieren lassen (*Diskussion um zu Unrecht bezogene Subventionen durch die Postauto AG*). Gemäss ZVV geht man aktuell davon aus, dass der ZVV nicht betroffen ist. Die Annahme ist, dass man, da der ZVV eine Aufwand- statt, wie im Rest der Schweiz üblich, eine Abgeltungsfinanzierung kennt, weniger anfällig ist für derartige Manipulationen ist, wie sie von der Postauto AG vorgenommen wurden.

Nun zu den in der KEVU umstrittenen Änderungen in der ZVV-Strategie: Im Bereich Ziele, b) Angebotsanpassung, wurde eine kleine

inhaltliche Präzisierung vorgenommen. Dort wird festgehalten, dass das Angebot bei Bedarf schrittweise angepasst werden soll und eben nicht einfach angepasst werden soll.

Bei Ziele, c) Kundenzufriedenheit, war ja ursprünglich in der Vorlage vorgesehen, dass die Servicequalität auf 76 Prozent gehalten werden soll. Nun soll sie neu mindestens auf 76 Prozent gehalten werden. Das heisst, die Qualität darf also durchaus auch gesteigert werden.

Im Bereich Stossrichtung, Verkehrsangebot und -infrastruktur, bei den Tram- und Stadtbahnen, wird nun explizit erwähnt, dass, bevor die Projektierung für das Rosengartentram und den Rosengartentunnel eingeleitet wird, zuerst ein politischer Entscheid dazu stattgefunden haben muss, wie das ja in Bälde der Fall sein sollte.

Dann zum Teil, der am meisten für Diskussionen gesorgt hat, wie bereits erwähnt: Immer noch im Bereich «Stossrichtung, Verkehrsangebot und -infrastruktur» gibt es einen neuen Absatz «e) Schifffahrt». Aufgrund der Einführung des Schiffsfünflibers wurde schon mehrere Male in diesem Rat engagiert und heftig diskutiert, wie man mit diesem zu verfahren habe. Im Rahmen von zwei dringlichen Postulaten wurden 2016 und 2017 nochmals die Mehrheitsverhältnisse im Kantonsrat zum Schiffsfünfliber ausgemacht. Im Rahmen der ZVV-Strategie, des Rahmenkredites und des Budget und KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) gab es dann Ende letzten Jahres verschiedene Anträge rund um diese Thematik. Die einen wollten den Fünfliber sofort abschaffen, während die anderen prüfen wollten, ob die ZSG (*Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft*) nicht besser kein Teil des ZVV mehr sein sollte.

Wir mussten feststellen, dass wir die immer gleiche Diskussion im Kantonsrat im Prinzip schon nochmals führen können, wahrscheinlich würde diese von den Medien auch sehr dankbar und mit grossem Interesse aufgenommen, aber letztendlich wäre es die immer gleiche Diskussion. Sie hätte wohl auch das immer gleiche Ergebnis ergeben, da sich der Wissensstand nicht verändert hat. Die KEVU hat sich deshalb entschieden, einen Kompromiss zu suchen, den alle tragen können. Deshalb gibt es jetzt in der ZVV-Strategie einen Abschnitt «Schifffahrt», diese war ja bis anhin nicht erwähnt. Man hat sich geeinigt, dass es jährlich eine Berichterstattung zum Schiffsfünfliber geben soll. Aufgrund derer wird dann die Grundlage für die Schifffahrt in der nächsten Strategie abgebildet, welche über den weiteren Bestand des Schiffsfünflibers befindet oder alternative Lösungsansätze zu prüfen hat. Das heisst, die Befürworter haben den Schiffsfünfliber faktisch für drei Jahre auf sicher, und die Gegner erhalten das Versprechen,

dass dessen Existenz nochmals erwogen wird. Das heisst, es gibt für alle eine Information, wie der Schiffsflübler denn tatsächlich wirkt und was dabei herausgekommen ist. Für die Befürworter einer ZSG-Auslagerung haben wir deren Anliegen in den alternativen Lösungsansätzen aufgenommen, wonach man eben auch in andere Richtungen denken soll, als nur an den Schiffsflübler. Da dieser Kompromiss von allen etwas aufgenommen hat, sind zwar alle nicht 100-prozentig glücklich, aber es ist eine Variante, mit der alle vorerst leben können; eben ein Kompromiss, der unnötige Diskussionen im Rat vermeiden soll. Deshalb wurden dann auch alle Anträge im Rahmenkredit, ZVV-Strategie, Budget und KEF, zurückgezogen und es gibt jetzt nur noch diesen einstimmigen Kommissionsantrag.

Inzwischen haben wir vom ZVV auch die ersten Zahlen erhalten. Wenig überraschend haben diese an den Fronten wenig verändert: Wer vorher schon für den Schiffsflübler war, sah sich bestätigt, und wer immer schon dagegen war, ebenso sehr.

Inzwischen wurde auch der letzte Vorstoss, der sich innerhalb des Kantonsrates um das Thema drehte, zurückgezogen – es handelt sich hier um eine parlamentarische Initiative (*KR-Nr. 262/2017*) – und es ist inzwischen klar geworden, dass aller Voraussicht nach das Stimmvolk das letzte Wort zum Thema haben wird, da aktuell für eine Volksinitiative (*zur Abschaffung des Schiffsflüblers*) gesammelt wird. Spätestens bei deren Beratung wird dann auch der Kantonsrat sich wieder zum Thema äussern können. Bis dahin gilt der Kompromiss der KEVU.

Zu guter Letzt gibt es noch einen weiteren unbestrittenen KEVU-Antrag, nämlich in der Stossrichtung «Vertrieb». Dabei geht es um die Thematik der Digitalisierung des Vertriebs, also eigentlich des Billettverkaufs über Systeme, die automatisch die Reise erfassen und den Preis berechnen. In diesem Zusammenhang sollen neu auch die damit verbundenen Veränderungen am Markt angeschaut werden und aufgrund dessen Tarife entwickelt werden, die diese berücksichtigen.

Wie schon gesagt, die KEVU hat der gesamten ZVV-Strategie einstimmig zugestimmt, und ich möchte Sie bitten, dem zu folgen. Zu den gestellten Minderheitsanträgen werde ich später sprechen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Die SVP stimmt der Vorlage gemäss dem geänderten Antrag der KEVU zu und lehnt die Minderheitsanträge ab. Die ZVV-Strategie 2020 bis 2023 geht weiter von einem stetigen Nachfragewachstum um 20 Prozent in der Periode von 2015 bis 2023 aus. Dieser Nachfrage auf hohem Niveau und bei mindestens

gleichbleibender Kundenzufriedenheit gerecht zu werden, ist speziell bei der S-Bahn eine grosse Herausforderung. Nach der Umsetzung der letzten Etappe der vierten Teilergänzung wird auf dem S-Bahnnetz kurzfristig kein Ausbau mehr möglich sein. Vor dem Hintergrund der grossen Nachfrage und des erwarteten Wachstums zeigt dies die Dringlichkeit der für das System unabdingbaren Ausbauten des Brutenertunnels und vor allem des Bahnhofs Stadelhofens. Mit FABI (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*) liegt dies nun in den Händen des Bundes, welcher diese Projekte mit dem strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur, dem STEP, erst für den Ausbauschnitt 2030 vorsieht.

Ein weiteres Augenmerk lenkt die Strategie auf die Möglichkeit der Digitalisierung, insbesondere bei der Information und dem Vertrieb. Hier sind die Chancen offensichtlich, mit zeitgemässen Technologien die Reisenden zu unterstützen, die konsumierte Leistung aber auch verursachergerecht zu tarifieren, ein Weg zum Mobility Pricing, den die SVP begrüsst.

Wenn wir schon bei der Wirtschaftlichkeit sind: Paragraf 1 des PVG fordert einen leistungsfähigen ÖV nach wirtschaftlichen Grundsätzen. Dies gilt natürlich auch für die den ZVV angegliederte Zürichsee Schifffahrt. Um dies zu erreichen, sind mitunter unpopuläre Massnahmen notwendig. Ohne jede Diskussion über den umstrittenen Seeschlag oder allfällige Alternativen zu befeuern, kann doch festgehalten werden, dass nach Abschluss der ersten Saison mit dem Zuschlag trotz dem Passagier-rückgang Nettomehreinnahmen von rund 2,5 Millionen Franken resultierten und damit der Kostendeckungsgrad signifikant verbessert wurde. Es bedarf nun aber einer konsolidierten Betrachtung über die Weiterentwicklung, bevor am Zuschlag geschraubt oder andere Massnahmen in Betracht gezogen werden. Deshalb begrüsst die SVP den Antrag der KEVU, dass die Auswirkungen nun drei Betriebsjahre, also bis 2019, beobachtet werden, bis mit der dann neu zu beschliessenden Strategie der weitere Bestand des Zuschlags oder alternative Lösungsansätze realisiert werden sollen.

Der öffentliche Personenverkehr im Kanton Zürich, welcher vom ZVV abgewickelt wird, ist ein sorgsam austariertes und erfolgreiches System. Dass dabei der Kostendeckungsgrad auch in Zukunft auf vergleichsweise sehr hohem Niveau gehalten werden soll und somit die Belastung der öffentlichen Hand begrenzt wird, ist zu begrüssen. In diesem Sinne werden wir auch die Minderheitsanträge, welche zwar subtil, aber trotzdem kostentreibend auf Angebotsausbau ohne Wirtschaftlichkeits-Überlegungen zielen, ablehnen.

Die SVP stimmt, wie eingangs erwähnt, der Vorlage gemäss Antrag der KEVU zu. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der öffentliche Verkehr ist eine Stütze unsere Volkswirtschaft und er ist eine wachsende Stütze, wir sind stolz darauf. Darum sind wir stolz auf unseren Zürcher Verkehrsverbund und wollen, dass dieser sich erfolgreich weiterentwickelt. Ich gehe auf einige Ziele dieser Strategie ein, die uns besonders am Herzen liegen, gleich zu Anfang mir persönlich, als Vertreter des Kreises 11, das Tram Affoltern: Es soll nun wirklich geplant werden und es soll wirklich weitergehen. Ich hoffe, dass wir bald Details sehen. Natürlich, auch die Glattalbahn-Verlängerung nach Kloten Industrie ist wichtig und der Innovationspark wächst jetzt. Nächsten Samstag ist die öffentliche Eröffnung, und da wird es Mehrverkehr geben – noch nicht für ein Tram, ich weiss, noch nicht 2018, aber eventuell noch im Rahmen dieser Periode bis 2023. Darum soll der Innovationspark am Flugplatz Dübendorf intensiv beobachtet werden. Wir bleiben dran an diesen Projekten und bekämpfen jede Verhinderung und jede Ausbremsung und hoffen, dass sie schnell und günstig realisiert werden, damit unsere Bevölkerung den öffentlichen Verkehr in diesen Gebieten auch erfolgreich nutzen kann.

Bei der S-Bahn haben wir tatsächlich einen Stopp, Christian Lucek hat recht. Aber STEP 2035 ist am Horizont und ich weiss, dass Carmen Walker Späh (*Regierungsrätin*) in Bern erfolgreich lobbyiert, sehr erfolgreich arbeitet, sodass wir unsere Projekte, im Wesentlichen den Bahnhof Stadelhofen und den Brüttenertunnel wirklich bekommen. Ich wünsche ihr viel Erfolg dabei in Bern, im National- und Ständerat und auch bei den anderen Volkswirtschaftsdirektorinnen und -direktoren.

Dann noch ein Wort zum Schiffszuschlag: Erstens danke ich für die Zahlen, die Anfang Februar, wie gewünscht, wie geplant, mit dem Kompromissantrag geliefert wurden. Das sind spannende Zahlen, die uns natürlich noch nicht ganz beruhigt haben. Diese halbe Million weniger Fahrgäste tun uns weh. Wir finden es falsch, dass eine halbe Million Menschen den Zürichsee nicht benutzen konnten. Darum haben wir eine Initiative aus Kreisen der SP lanciert und sind am Sammeln. Somit wird das Volk schon relativ bald darüber das letzte Wort haben und wir im Kantonsrat werden noch einmal über den Schiffszuschlag diskutieren können.

Insgesamt finden wir: Der ZVV ist auf gutem Weg. Er macht eine gute Arbeit. Er hat eine gute Strategie vorgelegt, die mit wenigen Ände-

rungen hier jetzt beschlossen wird. Wir werden sie selbstverständlich unterstützen. Herzlichen Dank.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Alle zwei Jahre haben wir die Gelegenheit, uns hier über die Grundsätze der mittel- und langfristigen Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr zu äussern. Die vorliegende Vorlage stellt eine Weiterentwicklung der bisherigen Strategie dar. Dies bedeutet insbesondere, dass die Anpassung des Angebotes an die steigende Nachfrage stattfindet, die Kundenzufriedenheit weiter auf hohem Niveau erhalten bleibt, sich die Kostenunterdeckung staatsquotenneutral entwickelt, die weitere Verbesserung des Kostendeckungsgrads erzielt und die Energieeffizienz weiter verbessert wird. Bemerkenswert ist die Kombination aus Anpassung des Angebotes an die steigende Nachfrage – das sind 20 Prozent bis ins Jahr 2023 – mit der stabilen Entwicklung der Kostenunterdeckung und der daraus resultierenden Verbesserung des Kostendeckungsgrads. Dies erfordert eine sorgsame Entwicklung des Angebotes, damit die Kosten im Griff bleiben. Eine Weiterentwicklung darüber hinaus ist erst mit dem Ausbau STEP 2035 möglich. Wir möchten an dieser Stelle den Verantwortlichen des ZVV ein Kränzchen winden für ihre Arbeit für ein wirtschaftliches Angebot. Die ZVV-Strategie steht auch im Kontext der Entwicklung der schweizweiten Betriebsplattform und der voranschreitenden Digitalisierung. Die Herausforderung besteht darin, weiterhin den Zugang für alle Reisenden zu ermöglichen, was dazu führt, dass allfällige Kostenvorteile einer rein digitalen Distribution leider nicht realisiert werden können. Diese Entwicklungen und deren Einfluss auf das Tarifsysteem sind aber konsequent weiterzuverfolgen.

Gestatten Sie mir noch eine Bemerkung zum Schiffszuschlag: In der Strategie steht, über die Wirksamkeit des zwecks Verminderung der Kostenunterdeckung eingeführten Schiffszuschlags werden jährliche Zwischenberichte erstellt und es werde nach Ablauf von drei Betriebsjahren umfassend Bericht erstattet. Es gibt hierzu keinen Minderheitsantrag, dass diese drei Jahre nicht abgewartet werden sollen. Uns von der FDP befremdet es daher schon, wenn verschiedene Kantonsräte, die an der Formulierung des Kompromisses beteiligt waren, nun aktiv eine Volksinitiative zur Abschaffung des Schiffsfünflibers unterstützen. Sie erweisen der Schifffahrt damit einen Bärendienst. Wenn man die Fristen für die Behandlung der Volksinitiative berücksichtigt, kommt man zum Schluss, dass die Zürichsee Schifffahrt als billiges Wahlkampfthema missbraucht wird, da in zeitlicher Hinsicht gegen-

über dem in den Strategie festgelegten Vorgehen praktisch nichts erreicht wird. Wir laden daher die Regierung dazu ein, sich frühzeitig Gedanken zu machen, um auf die Initiative zu reagieren, welche Alternativen es zum Schiffszuschlag gibt. Dabei sind beispielsweise auch eine Trennung der Linien für die verkehrliche Erschliessung von eigentlichen Rundfahrten, analog Greifensee, oder die Einführung einer Freizeitzone im gesamten ZVV-Gebiet als Optionen zu prüfen.

Die FDP wird der vorliegenden ZVV-Strategie gemäss Antrag der Kommission zustimmen. Besten Dank.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Der Zürcher ÖV ist Weltklasse. So war die Debatte über die ZVV-Strategie und den Rahmenkredit in den vergangenen Jahren jeweils die Gelegenheit, dem ZVV und seinen engagierten Mitarbeitenden ein Kränzchen zu winden und Danke zu sagen für die geleistete Arbeit. Heute möchte ich diesen Dank an den Anfang stellen. Der ganze Kanton Zürich profitiert von Ihrer zuverlässigen, zielgerichteten und nicht zuletzt kostenbewussten Arbeit, liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ZVV und der angeschlossenen Verkehrsbetriebe. Aufgrund der Wettersituation der letzten Woche gilt mein Dank speziell all jenen, die einen Extraeinsatz geleistet haben, damit die grossen Personenverkehrsströme auch unter schwierigen Wetterbedingungen mehr oder weniger zuverlässig abgewickelt werden konnten. Ich nutze diese Gelegenheit gerade auch, um mein Unverständnis über jene Passagiere auszudrücken, die normalerweise mit dem Auto unterwegs sind, in den letzten Tagen aber wetterbedingt auf den ÖV ausgewichen sind und über wenige Minuten Verspätung gespöttelt haben, dass jedes Jahr Schnee falle und Bahn und Bus offenbar noch nicht gelernt hätten, damit umzugehen.

Nun zurück zur Strategie, die in dieser Legislatur Anlass zu mehr Diskussionen in der KEVU war als in den vergangenen Jahren. Grund dafür war vor allem, wie in vielen Beziehungskonflikten auch, das liebe Geld. Klar festzuhalten ist aber, dass der ZVV hier vorbildlich unterwegs ist und die Finanzdiskussionen auf externe Faktoren zurückzuführen sind. Der Rahmenkredit entwickelte sich in den letzten Jahren stetig nach unten und die Rechnung schloss jeweils unter dem Rahmenkredit – trotz regelmässigen Angebotsausbauten und einer wachsenden Zahl an Passagieren.

In diesem Zusammenhang ist auch der Kostendeckungsgrad zu erwähnen, der sich über alle Verkehrsbetriebe positiv entwickelt. Positiv dazu an den Kommissionsberatungen ist, dass wir dieses Jahr den regelmässigen Antrag auf Steuerung des ZVV schon in der Kommission

erledigen konnten. Als weiteren positiven Punkt aus den Kommissionsberatungen möchte ich hinzufügen, dass wir uns in einigen Punkten parteiübergreifend über Änderungsanträge einigen konnten, zwei davon möchte ich speziell hervorheben:

Erstens: Wir unterstützen die Neubeurteilung und Weiterentwicklung des Nachtnetzes, wie es der ZVV vorgeschlagen hat. Neu möchten wir aber eine breitere Auslegeordnung, in der auch hinterfragt wird, ob die Beschränkung des Nachtnetzes auf das Wochenende noch zeitgemäss ist. Ich möchte dabei aber betonen, dass die Grünliberalen auch weiterhin das Nachtnetz als Zusatzangebot betrachten und der Meinung sind, als solches sei es kostendeckend zu betreiben.

Zweitens hat die KEVU einen Absatz über die Schifffahrt eingeführt und damit die Grundlage dafür gelegt, dass auch dieser Bereich in der zukünftigen ZVV-Strategie vertieft betrachtet und die Entwicklungsziele mittel- und langfristig festgelegt werden.

Insgesamt ist die ZVV-Strategie eine Weiterentwicklung von Bewährtem. Ich verstehe diese Haltung angesichts des Aufruhrs, den vergleichsweise kleine Änderungen im Angebot oder in der Tarifierung auslösen können, sei es die Aufhebung oder Verschiebung einer Haltestelle, die Umlegung einer Buslinie, die Konzentration von Ticketverkaufsstellen oder eben der Schiffszuschlag. Ich kann auch nicht behaupten, dass der ZVV sich neuen Technologien verschliesst. So wird die Digitalisierung für eine verbesserte Information der Fahrgäste genutzt und als kostengünstiger Vertriebskanal aufgebaut. Die Elektrifizierung und Ökologisierung der Busbetriebe findet statt. Insgesamt bewegt sich der ZVV aber sehr stark auf bewährtem Terrain. Die einen Parteien hier mögen das begrüssen. Die Grünliberalen hingegen möchten den ZVV ermuntern, auch einmal das eine oder andere Vorreiterprojekt anzupacken, Beispiele könnten autonome Fahrzeuge oder Versuche mit Mitfahr-Apps zur Abdeckung der letzten Meile in Randgebieten sein.

Zum Schluss noch ein Lob, das sich explizit an die Führungscrew des ZVV, inklusive der Volkswirtschaftsdirektorin richtet. Ihre Informationspolitik gegenüber der KEVU ist transparent und proaktiv. Herzlichen Dank dafür.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Es scheint ein breiter Konsens in diesem Rat zu sein, dass der ZVV auf dem richtigen Weg ist und dass die Erfolgsgeschichte des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton weiterzuschreiben ist. Gut 49 Prozent der Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler benutzen den ÖV in unserem Kanton als erstes Ver-

kehrsmittel und zwischen 2010 und 2015 hat die Zahl der Fahrten über die Zürcher Stadtgrenze hinweg gegenüber 1990 nochmals um 40 Prozent zugelegt, während dieselbe Zahl beim Autoverkehr quasi gleichgeblieben ist. Der ZVV hat in diesem Punkt also mehr als erfüllt.

Wie schon in den Perioden davor, hat der ÖV den Neuverkehr in die Stadt Zürich mehr oder weniger vollständig aufgenommen. Das ist ein hervorragendes Resultat und entsprechend auch zu würdigen. Wenn man den Blick dann auf den ganzen Kanton ausweitet, sieht es zwar gut, aber nicht mehr ganz so rosig aus. Über das ganze Netz betrachtet, konnte der ZVV die Nachfrage zwar ausbauen, sodass man den Marktanteil gegenüber dem Strassenverkehr halten konnte, aber auch nicht viel mehr. Die Umlagerung vom MIV auf den ÖV, die in den Nullerjahren erfolgreich stattgefunden hat, gibt es seit bald einem Jahrzehnt nicht mehr. In den Nullerjahren hat die Nachfrage beim ZVV jährlich um über 4 Prozent zugenommen, seit 2010 sind es gerade noch knappe 2 Prozent, und so ist seitdem der Anteil des ÖV an der Gesamtverkehrsleistung in unserem Kanton gleichgeblieben. Bezüglich Modalsplits herrscht in unserem Kanton Stagnation.

Man muss sicher berücksichtigen, dass die jüngsten Infrastrukturausbauten, namentlich die Durchmesserlinie, sich auf die vorhandenen Zahlen noch nicht ausgewirkt haben. Trotzdem, es ist kein erfreuliches Zeichen, wenn man jetzt in der vorliegenden Strategie davon ausgeht, dass das Nachfrage-Wachstum beim ZVV sich künftig ungefähr im Rahmen des zu erwartenden Bevölkerungswachstums bewegen wird. So findet eben keine Umlagerung auf den ÖV statt.

Wir Grünen wünschen uns diesbezüglich mehr Entschiedenheit, und dies gerade auch angesichts der Tatsache, dass wir punkto Bahninfrastrukturausbau in den nächsten Jahren auf eine Durststrecke zugehen: Mit dem neuen Finanzierungsmodell auf Bundesebene – Stichworte FABI und BIF (*Bahninfrastrukturfonds*) – hat sich der Rhythmus für neue Ausbauschritte in die Länge gezogen. Die Realisierung von zentralen Projekten, wie das vierte Gleis am Stadelhofen und der Brütten-Tunnel, ist immer noch offen. Und ohnehin darf mit einer Inbetriebnahme frühestens in den 2030er-Jahren gerechnet werden. Es ist deshalb richtig, dass der ZVV die vorgezogene Realisierung von flankierenden Ausbauten, wie etwa am rechten Seeufer, im Aathal oder bei Illnau, jetzt schon intensiv prüft.

Eine Verbesserung der Nachfrage kann in den nächsten Jahren nicht mehr über den Bau neuer Bahninfrastruktur erreicht werden. Deshalb braucht es jetzt verstärkt andere Massnahmen, gerade im Freizeitver-

kehr, wo der ZVV sein Marktpotenzial noch lange nicht ausgeschöpft hat. Wenn man bedenkt, dass 50 Prozent der gefahrenen Kilometer in unserem Kanton in die Freizeit fallen, so ist ein besserer Marktanteil im Freizeitbereich kein verkehrspolitisches «Nice-to-have». Wir lesen im Strategie-Bericht, dass eine Verbesserung beim Freizeitbereich Anstrengungen erfordert, und wir Grünen erwarten, dass der ZVV diese Anstrengungen auf sich nimmt und neue Marktanteile erschliesst, statt sie preiszugeben; der Schiffsflübler lässt grüssen.

Wir sehen aber auch, dass die Attraktivität des ÖV bei den Buslinien weiter verbessert werden kann. In den ländlichen Gebieten sind es vor allem die guten Anschlusszeiten an die S-Bahn, die die Attraktivität des ÖV erhöhen, und dazu gehört auch die möglichst umwegfreie Linienführung der Busse. Im städtischen Gebiet müssen separate Busspuren mit Nachdruck gefördert werden und auch die Busbevorzugung an den Ampeln ist an allen neuralgischen Stellen im städtischen Verkehr ein Muss. Es kann und darf nicht sein, dass diejenigen, die freiwillig aufs Auto verzichten und dadurch die Strassen entlasten, dass gerade diejenigen dann gerade vom Strassenverkehr, wenn sie im Bus sitzen, ausgebremst werden.

Kurz und gut: Wir Grünen sind mit der ZVV-Strategie in grossen Teilen zufrieden und einverstanden. Wir verlangen aber, dass der ZVV mehr Anstrengung dafür aufbringt, um künftig wieder neue Marktanteile zu erschliessen. Nach einer bald zehnjährigen Stagnation muss die Umlagerung vom Auto auf den ÖV wieder verstärkt vorangetrieben werden.

Und noch ein Wort zu Christian Schucan wegen der Schiffsflübler-Initiative, über die er sich aufregt: Ich muss mich da schon fragen, ob Sie vielleicht dem Volk und der Stimmbevölkerung auch einmal ein bisschen auf den Mund schauen möchten. Ich habe in den letzten Tagen für diese Initiative gesammelt und ich sage Ihnen: Es war noch nie, noch gar nie in meiner langjährigen Sammeltätigkeit und der Erfahrung, die ich damit habe, so einfach, für eine Initiative Unterschriften zu sammeln. Da müssen Sie sich also einfach einmal fragen, was Sie für einen Rückhalt in der Bevölkerung haben bei diesem Anliegen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Bei den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr handelt es sich, wie Sie alle wissen, um ein wichtiges Steuerungsinstrument für die mittel- und langfristige Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs im Kanton Zürich. Damit

wird der strategische Rahmen für die Tätigkeit des Zürcher Verkehrsverbundes abgesteckt, hier für die Jahre 2020 bis 2023.

Die CVP ist mit der regierungsrätlichen Auslegeordnung beziehungsweise mit dem Strategiebericht 2020 bis 2013 im Grossen und Ganzen einverstanden. Der Kanton Zürich darf stolz auf sein ÖV-Angebot sein. Es ist ein Erfolg – ein Erfolg, der allerdings auch Probleme mit sich bringt. Zum Beispiel führt die grosse Nachfrage immer wieder zu Kapazitätsengpässen, die schwierig zu bewältigen sind. Und auch unsere Nachbarkantone profitieren stark von unserem ÖV-Angebot, auch dies bringt einige Probleme mit sich. Trotzdem sind wir auf gutem Wege und die CVP trägt die von der Regierung eingeschlagene Richtung mit. Zu den einzelnen Minderheitsanträgen werde ich mich später äussern.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): «Soldat Sommer, ruhn!» So fasste ich den Entscheid eines Schweizer Armeearztes auf, meinen malträtierten Rücken von der Last der Landesverteidigung zu befreien. Obschon «Ruhn» nicht meinem Naturell entspricht, wollte ich nach absolvierter Rekrutenschule und fünf geleisteten WK (*Wiederholungskursen*) natürlich nicht plötzlich auf Befehlsverweigerung machen. Aber ich konnte durchaus verstehen, dass der Staat das Risiko nicht eingehen wollte, für teure Heilungskosten von Soldat Sommer aufkommen zu müssen.

In etwas besserem, ja geradezu beneidenswertem Zustand ist hingegen das Rückgrat des ZVV. Denn wer täglich 1,7 Millionen Menschen transportiert, muss eine äusserst robuste Konstitution haben. Ganz zufällig ist das allerdings nicht, basiert das ZVV-Fitnessprogramm doch auf einer Strategie, die bald drei Jahrzehnte alt ist und stets vorausschauend den Anforderungen angepasst wurde.

Diese Erfolgsgeschichte soll mit der vorliegenden Strategie für die Jahre 2020 bis 2023 fortgesetzt werden. Ein wichtiger Punkt für die EVP ist dabei das Bestreben, den Anteil des ÖV im gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen. Das soll nämlich weiterhin so engagiert erfolgen wie bisher. Der Richtplaneintrag, wonach mindestens 50 Prozent des neuen Verkehrsaufkommens über den ÖV abgewickelt werden müssen, ist diesbezüglich eindeutig. Gleichlautende Ziele mehreren Verantwortungsträgern zu übertragen, ist allerdings eigentlich unsinnig, zumal dies die Gefahr wesentlich erhöht, dass die Verantwortung nicht übernommen, sondern abgegeben wird. Aber wenn ich daran denke, wie schlecht es um das Erinnerungsvermögen einiger Ratsmitglieder steht, ist es mehr als angezeigt, scheinbar selbstverständli-

che Anliegen zu wiederholen. Den diesbezüglichen Minderheitsantrag werden wir unterstützen.

Nicht wiederholen möchte ich hingegen das Thema der Erschliessungslücken. Denn die Angebotsverordnung, welche die Kriterien für die Behebung von Erschliessungslücken definiert, haben wir ja erst im vergangenen Jahr angepasst. Damit hat der ZVV die Möglichkeit, bei unrentablen Linien in Ausnahmefällen zum Beispiel längere Gehdistanzen zu Haltestellen festzulegen. Unter dem Gesichtspunkt, dass der ZVV ja auch der Wirtschaftlichkeit verpflichtet ist, macht die neue Ausgestaltung der genannten Verordnung also absolut Sinn.

Einzelne Angebote oder Linien aber nur aus rein ökonomischer Sicht zu beurteilen, entspricht in keinster Weise der Meinung der EVP. Denn der ZVV ist auch deshalb ein Erfolgsprodukt, weil er ein grandioses Gesamtpaket an Transportleistungen anbietet. Die heiss diskutierte Schifffahrt betrachten wir ebenfalls als Bestandteil dieser attraktiven Leistungen. Wir sind überzeugt, dass auch das Volk das so sieht, sich dazu an der Urne entsprechend äussern wird und dieser komplett verunglückten Lü16-Massnahme (*Leistungsüberprüfung 2016*) der Regierung eine Absage erteilen wird.

Der ZVV rechnet mit 750 Millionen Fahrgästen im Jahr 2023. Das sind 20 Prozent mehr als heute und deren Bewältigung bedeutet eine gewaltige Herausforderung. Die EVP hat aber grosses Vertrauen in die Verantwortlichen des ZVV. Und wir sind überzeugt, dass diese ein starkes Rückgrat haben und nicht ruhen werden, bis sie die hochgesteckten Ziele erreicht haben.

Die EVP dankt für die hervorragende Arbeit und wird der ZVV-Strategie zustimmen.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): In schöner Regelmässigkeit beschliesst der Kantonsrat über die langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif des öffentlichen Verkehrs. In ebenso schöner Regelmässigkeit sind dabei ebenso schön tönende Sätze zu hören. Und wir hören zum x-ten Mal, wie wichtig der Brüttenertunnel und der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen für die Umsetzung der «S-Bahn 2G» ist. Die Durchmesserlinie zeigt, dass mehr Infrastruktur das Angebot nicht unbedingt verbessert. Zudem steht in den Sternen, ob diese Projekte künftig finanziert werden können. Wir fordern den ZVV auf, das ÖV-Angebot auch ohne Infrastrukturbauten im ganzen Kanton Zürich und in der Stadt Zürich zu verbessern.

Ich möchte noch einen Punkt aufgreifen, und zwar geht es um hindernisfreien Zugang zum ÖV. Das, finde ich, muss 2024 umgesetzt sein.

Und wenn ich dann in der Vorlage Sätze lese, wie «Der ZVV setzt sich bei den weiteren zuständigen Stellen unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit, für eine kohärente Umsetzung von Massnahmen ein», dann sehe ich ziemlich schwarz.

Ivo Koller (BDP, Uster): Die BDP möchte die Arbeit des ZVV in erster Linie loben und sich bei den Vertretern und Mitarbeitern herzlich für die Arbeit bedanken. Wir sind stolz auf den ZVV und werden die Vorlage selbstverständlich unterstützen.

Wir meinen, die Zahlen sind schon beeindruckend. Im Jahre 2023 sollen 750 Millionen Fahrgäste den ZVV nutzen, und die Kosten des ZVV machen gerade einmal 1 Prozent des kantonalen Budgets aus. Dieser Betrag ist immer noch gleich hoch wie vor 20 Jahren, notabene bei einem Leistungsausbau. Die Attraktivität des Kantons Zürich ist eng mit dem öffentlichen Verkehr und dessen Angebot verknüpft. Wir haben grosses Vertrauen in die Institution ZVV, dass wir auch in Zukunft eines der dichtesten und besten Verkehrsnetze der Schweiz haben werden, und dies – das ist ja für viele das Wichtigste – zu einem vertretbaren Preis. Und wenn man von «Preis» spricht, ist das Thema «Kostendeckungsgrad» nicht weit. Wir befürworten, dass der Kostendeckungsgrad heute nicht Thema ist, weil wir es ablehnen, die Finanzen über den Kostendeckungsgrad steuern zu wollen. Aber auch wenn der Kostendeckungsgrad heute Thema geworden wäre: Wir sind der Überzeugung, dass der ZVV wirtschaftlich und kostenbewusst arbeitet und somit derzeit kein Eingreifen des Kantonsrates notwendig ist.

Die Strategie, welche uns vorliegt, ist für uns insgesamt schlüssig, weshalb wir Änderungen vonseiten des Kantonsrates skeptisch gegenüberstehen. Damit sei auch gesagt, dass wir sämtliche Minderheitsanträge ablehnen. So sind wir der Überzeugung, dass es für den ZVV eine Selbstverständlichkeit ist, dass das Unternehmen von sich aus seinen Marktanteil stetig verbessern will. Und punkto Nachtnetz sei gesagt, dass wir derzeit keinen Grund sehen, an diesem kostendeckenden Erfolgsmodell zu rütteln. Weshalb soll auch ein akzeptiertes Modell voreilig über Bord geworfen werden? Wir verschliessen uns dem aber nicht, dass auch dieses Angebot einmal grundlegend überdacht wird. Und wer weiss, vielleicht steht dann auch die volle Kostendeckung zur Diskussion. Über den Schiffsfünfliber schweigen wir uns heute im Sinne der Sache aus.

Wie erwähnt, stimmen wir der Vorlage zu. Besten Dank.

Hanspeter Göldi (SP, Meilen): Lieber Christian Schucan, ich bin nicht Mitglied der KEVU, aber ich bin Mitglied des Initiativkomitees zur Abschaffung des Schiffsfünflibers. Weshalb machen wir das? Wir wollen, dass der Zürichsee benutzt wird. Wir wollen, dass alle, alle Bewohnerinnen und Bewohner des Kantons Zürich, aber auch der ganzen Schweiz die Angebote des Zürichsees nutzen können. Mit der Einführung des Schiffsfünflibers, mit dem Offenlegen der Zahlen haben wir ganz klar gesehen: Viel weniger Menschen haben die Angebote der Schifffahrt genutzt, aber der Kostendeckungsgrad pro Benutzer wurde nicht besser, obwohl jeder fünf Franken mehr bezahlt hat. Pro Person ist der Deckungsgrad schlechter, und das ist der Auslöser. Es kann doch nicht sein, dass immer weniger Leute auf dem Schiff sind. Wir wollen, dass das Angebot genutzt wird. Das ist sinnvoll, dass volle Schiffe auf dem See herumfahren, dass die Gastronomie vernünftig arbeiten kann, dass sie ein vernünftiges Angebot zur Verfügung stellen kann. Deshalb haben wir diese Initiative gestartet, weil es nur so geht, weil wir hier drin leider keine vernünftige Mehrheit gefunden haben.

Ich danke Ihnen.

Tobias Mani (EVP, Wädenswil): Wir möchten hier keine Debatte über den Schiffsfünfliber führen, aber ich möchte trotzdem auch noch etwas zum Votum von Christian Schucan sagen. Er hat uns vorgeworfen, dass dies ein billiges Wahlkampfthema sei. Zugegeben, fünf Franken sind nicht viel. Aber eine halbe Million Passagiere zu verlieren, fast einen Drittel der Kundschaft zu verlieren, das ist dann doch sehr, sehr erheblich.

Sie haben uns vorgeworfen, dass die Initiative ja sehr lange gehe und daher gar nicht greife. Wir haben natürlich zur Kenntnis genommen, dass die Bürgerlichen zuerst drei Jahre zuschauen möchten und erst dann analysieren und handeln wollen. Was sie dann aber machen, das steht ja in den Sternen. Daher war es sehr wohl nötig, jetzt die Initiative zu lancieren, um in der weiteren Entwicklung dann mitreden zu können. Wichtig ist uns, wie es Daniel Sommer von der EVP ausgeführt hat, das Gesamtangebot, der Kostendeckungsgrad des ZVV insgesamt. Dieser ist ja sehr gut. Wir freuen uns und können dem ZVV nach wie vor ein Kränzchen winden. Wir möchten dies ästimieren und auch die Politik der Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*) ästimieren, die es nicht zulässt, dass man den ÖV und den motorisierten Verkehr gegeneinander ausspielt. Vielen Dank.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.) spricht zum zweiten Mal: Lieber Thomas Forrer, Hanspeter Göldi und Tobias Mani, ich kann gleich zu allen dreien sprechen: Sie zeigen wieder einmal, wie viel wert ein parteiübergreifender Kompromiss ist, dem alle zugestimmt haben. Wenn Sie mir genau zugehört hätten, hätten Sie festgestellt, dass ich weder für noch gegen den Schiffsfünfliber geredet habe. Ich weiss sehr wohl, was die Seebevölkerung sagt. Sie haben mit Ihrer Haltung aber bestätigt, dass Sie den Stimmberechtigten mit der Initiative falsche Hoffnungen machen, weil Sie damit das Verfahren nicht wirklich beschleunigen. Wir werden mit Ihrer Initiative die Analyse zum gleichen Zeitpunkt durchführen, wie wir es mit dem ZVV-Strategievorschlag machen. Dafür nehmen Sie aber in Kauf, dass die Arbeit der Verantwortlichen zusätzlich erschwert wird. Das ist klassisch für Ihren Wahlkampf.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Mein Vorredner von der FDP hat es wirklich gesagt und was ihr, Tobias Mani, Hanspeter Göldi, hier macht, ist Wahlkampf, nichts anderes (*Heiterkeit*). Aber wieder Wahlkampf für die Galerie und nicht eine Lösung für diese Schiffahrtsgesellschaft. Ich habe die gleiche Meinung wie mein Kollege Schucan, ich bin auch kein Freund des Schiffsfünflibers. Aber wenn der Schiffsfünfliber abgeschafft wird, dann zahlen es einfach die Gemeinden. Die Sache «Schiffahrtsgesellschaft» muss generell angeschaut werden. Und wissen Sie, ich glaube nicht, dass die Mehrheit der Zürcher Bevölkerung einer Firma, welche Gewerkschaftszwang hat – und so ist es bei der Schiffahrtsgesellschaft – unbedingt so positiv gegenübersteht. Diese Sache werden wir dann bei dieser Initiative auch noch thematisieren.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Zuerst einmal ganz herzlichen Dank für die vielen positiven Worte an das ZVV-Team, die mich freuen. Dass diese Unterstützung hier vorhanden ist, das ist sehr motivierend. Trotzdem erlauben Sie mir einige Worte zu dem offenbar wichtigsten Thema der letzten Monate im Zusammenhang mit dem ZVV, der Schiffszuschlag hat ja den Fokus sehr stark auf die Schiffahrt gelegt, und das war auch heute so. Ich finde es natürlich grundsätzlich richtig, dass sich der Kantonsrat damit beschäftigt, denn wir haben tatsächlich Handlungsbedarf bei der Schiffahrt, wenn man die finanzielle Situation anschaut. Mit dem Schiffszuschlag hat die Regierung einen Lösungsvorschlag präsentiert, den Sie als vernünftig angeschaut haben, der aus Ihrer Sicht funktioniert. Und die Zwischenbilanz

– mindestens die Zwischenbilanz mit zusätzlich eingenommenen 2,4 Millionen Franken – lässt sich doch sehen. So weit, so gut. Gleichzeitig muss ich natürlich schon auch meinem Bedauern Ausdruck geben, dass der von der KEVU errungene Kompromiss – hier erlaube ich mir jetzt, noch etwas klarer und deutlicher zu werden –, dass dieser Kompromiss mit der Volksinitiative Makulatur geworden ist. Wenn nun auch Vertreter hier aus dem Parlament, der SP, der Grünen und der EVP, eine Volksinitiative lanciert haben, dann kann man ja von Abwarten und Ruhe sicher nicht mehr sprechen. Ich hätte mir gewünscht – auch das gebe ich hier zu –, ich hätte mir gewünscht, dass die Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft ihr Geschäft in etwas ruhigeren Gewässern starten könnte, dass man ihr diese Zeit gewährt. Aber dem ist nicht so.

Trotzdem ist es so – davon bin ich auch überzeugt und hoffe nach wie vor –, dass wir einen guten Sommer erleben werden, wenn dann das Wetter entsprechend ist, und die Schiffahrt ist – das muss ich nicht detaillierte wiederholen – nach wie vor sehr, sehr günstig. Aber wenn natürlich hier im Rat jetzt auch der Wunsch aufkommt, dass man Alternativen prüft auf den Zeitpunkt der Behandlung, der Debatte hier im Rat, dann kann ich Ihnen versichern: Ja, das nehme ich sehr ernst. Ich erinnere Sie daran: Auch wenn der See blau ist, die Zahlen sind tiefrot, und hier haben wir Handlungsbedarf. Und einfach den Schiffs-fünfliber jetzt abzuschaffen, das ist ganz klar auch für die Zürcher Regierung keine Option. In diesem Sinne werden wir uns selbstverständlich die entsprechenden Gedanken machen.

Aber die Diskussion rund um den Schiffsfünfliber macht fast vergessen, dass wir hier ja eigentlich über die Strategie des ZVV sprechen. Und da darf man sicher sagen, es wurde hier auch erwähnt: Da stehen wir mit FABI natürlich vor so tiefgreifenden Auswirkungen auf die ÖV-Landschaft, wie es wahrscheinlich in den letzten Jahrzehnten nicht der Fall war. Man kann sagen: Da spielt halt die Musik jetzt viel mehr in Bern, als es bis jetzt der Fall war. Für die nächsten Jahre haben wir mit der vierten Teilergänzung der S-Bahn noch vorgesorgt, aber danach – da muss ich auch ehrlich sein – klafft eine Lücke. Wir haben zwar positive Signale, dass unsere Schlüsselprojekte Brüttener-tunnel und auch Bahnhof Stadelhofen auf Kurs sind. Aber wir müssen uns eben trotzdem – und das müssen wir auch unserer Bevölkerung so sagen –, wir müssen uns auf engere Zeiten im öffentlichen Verkehr einstellen, denn fertiggestellt werden diese Projekte, die wir hier bestellen, wahrscheinlich in rund 15 Jahren. Und davon spreche ich auch, wenn ich von den nationalen Projekten spreche. Eine so lange Phase, in der wir tatsächlich auf grössere Infrastrukturausbauten müs-

sen, eine solche grössere Zeitspanne hat es in der Geschichte des ZVV noch nie gegeben.

Auch wenn die S-Bahn natürlich das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im ZVV darstellt, gibt es noch sehr wichtige Teile: Der Kanton Zürich setzt zum Beispiel auf leistungsfähige Trams und er setzt auf leistungsfähige Stadtbahnen. Die Limmattalbahn ist eine davon, sie ist bereits im Bau. Die Projekte «Tram Affoltern» – es wurde auch erwähnt – und die Verlängerung der Glattalbahn stehen als Nächstes in der Pipeline. Auch beim Rosengartentram liegt ja der Ball jetzt bei Ihnen im Parlament. Wir alle wissen, das alles kostet auch Geld. Aber wir wissen auch: Der ZVV ist in finanzieller Hinsicht – das haben Sie hier mehrfach lobend erwähnt und das freut mich auch –, der ZVV ist, was die Finanzen anbelangt, ein verlässlicher Partner. Böse Überraschungen gab es noch nie und ich hoffe, dass es die auch nie geben wird. Die finanzielle Belastung des Kantons und der Gemeinden ist in den letzten Jahren konstant geblieben, ja sogar leicht gesunken. Das Defizit – auch das wurde erwähnt – ist gleich hoch wie damals.

Fazit: Mit diesen Grundsätzen sorgen wir dafür, dass der öffentliche Verkehr weiterhin das Rückgrat der Mobilität in unserem Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich ausfüllen kann. Und das tun wir übrigens auch – Barbara Schaffner, Sie haben darauf hingewiesen – wegen der Innovation, der ZVV ist auch bei der Innovation dabei. Wir unterstützen entsprechende Pilotprojekte, auch wenn wir das nicht so an die grosse Glocke hängen. Oder wir sind bei neuen Technologien dabei, wie dass man, wenn man einsteigt oder wenn man aussteigt, nur noch ein Bepreisungssystem hat. Das läuft bereits im Textversuch. Also auch hier wollen wir natürlich weiterhin topp bleiben.

Ich bitte Sie, die Minderheitsanträge abzulehnen. Zum einen sind sie halt einfach selbstverständlich und zum andern sind sie kostentreibend und unnötig, und wir wollen ja hier weiterhin auf Kurs bleiben. Besten Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Die Beratung der Vorlage 5370 wird unterbrochen.

Fraktionserklärung der SP zum Internationalen Tag der Frau

Michèle Dünki (SP, Glattfelden): Die Fraktionserklärung der SP trägt den Titel «Tag der Frau – die SP bleibt aktiv».

Der Internationale Tag der Frau fällt dieses Jahr nicht auf einen Ratsmontag, weshalb sie uns nicht «Pussy Hats» stricken sehen. Trotzdem sind wir nicht untätig, wir haben heute zwei Vorstösse zum Thema «Gleichstellung» eingereicht.

Mit einer parlamentarischen Initiative fordern wir, dass auf einem Wahlvorschlag weder Frauen noch Männer mehr als 55 Prozent der Listenplätze belegen dürfen.

Für einmal weist die Wirtschaft der Politik den Weg: Vor zehn Jahren betrug der Frauenanteil im Verwaltungsrat der 100 grössten Schweizer Unternehmen 8 Prozent. Heute liegt er bei 18 Prozent. Der Anteil dürfte in diesem Jahr steigen, denn viele Unternehmen schlagen an den diesjährigen Generalversammlungen eine oder mehrere Frauen zur Wahl vor. Traut man dem Urteil der Experten, wird zumindest ein 30-prozentiger Frauenanteil bald erreicht sein. Wir verlangen mit unserer PI also etwas, das selbst in Wirtschaftskreisen langsam ankommt: Ethos, ISS und Fondsgesellschaften, wie Blackrock oder Vanguard, beurteilen heute nicht mehr nur die Höhe der Vergütungen, sondern auch den Frauenanteil im Verwaltungsrat für ihr Stimmverhalten.

Wo aber bleibt die Politik? Schauen Sie sich einmal im Saal um. Wir ersparen Ihnen, liebe Fraktionen auf der anderen Ratsseite, die Peinlichkeit, den Frauenanteil in den einzelnen Fraktionen vorzurechnen. Es ist aber mehr als an der Zeit, dass die Parteien Verantwortung übernehmen und sich klar zur Geschlechtergleichheit bekennen.

Mit unserem Vorstoss geben wir den Parteien im Kanton Zürich heute die Chance, etwas zur Gleichstellung von Frau und Mann beizutragen. Wir hoffen, dass sie diese Chance – anders als der Ständerat letzte Woche – besser zu nutzen wissen.

Aber nicht nur die Parteien nehmen wir in die Pflicht, auch den Regierungsrat: In einem zweiten Vorstoss fordern wir den Regierungsrat auf, ein Projekt durchzuführen, das die Lohngleichheit als Submissionskriterium durchsetzt und stichprobenweise überprüft. Mit der Unterzeichnung der Charta der Lohngleichheit im öffentlichen Sektor hat sich der Regierungsrat zur Lohngleichheit bekannt. Wir geben ihm heute die Gelegenheit, den Worten Taten folgen zu lassen, und bedanken uns bei Ihnen für Ihre Unterstützung.

Die Beratung der Vorlage 5370 wird fortgesetzt.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr

Fahrplanjahre 2020–2023

1. Ziele

a)

Minderheitsantrag von Thomas Forrer, Felix Hoesch, Rosmarie Joss und Ruedi Lais:

(...) abgedeckt werden. Eine Erhöhung des Marktanteils wird angestrebt.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Bei diesem Minderheitsantrag geht es bei den Zielen um den Marktanteil. Abschnitt a) stellt fest, dass bis 2023 mit einer zusätzlichen Nachfrage von 20 Prozent im Orts- und Regionalverkehr gerechnet wird. Diese soll, abgestimmt auf die räumliche Entwicklung, die der Kantonsrat im Rahmen des Richtplans vorgesehen hat, und unter der Berücksichtigung der Finanzierbarkeit, abgedeckt werden.

Der Minderheitsantrag Forrer fordert, dass dabei eine Erhöhung des Marktanteils angestrebt werden soll. Dies, weil es ökologisch sinnvoll sei, dass es zu einer Verlagerung auf den ÖV komme.

Die KEVU-Mehrheit ist allerdings der Meinung, dass der Marktanteil nicht zusätzlich angehoben werden und somit das heutige Verhältnis der Verkehrsträger respektiert werden soll. Ich möchte Sie im Namen der KEVU Mehrheit bitten, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Im neusten Energieplanungsbericht des Kantons Zürich schreibt die Regierung, ich zitiere: «Von 2000 bis 2010 gewann der ÖV stetig an Bedeutung, während der motorisierte Individualverkehr (MIV) Marktanteile verlor. Dieser Verlagerungseffekt stagnierte jedoch: Sowohl 2010 als auch 2015 wurde ein Drittel der Verkehrsleistung mit dem ÖV abgewickelt, obwohl inzwischen neue Angebote sowie diverse Kapazitätserweiterungen realisiert wurden. Gemäss den Zielsetzungen des Regierungsrates soll der

öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses aufnehmen.»

Diese Zielsetzung der Regierung ist auch die Zielsetzung dieses Parlaments. Bei der Gesamtrevision des Richtplans von 2014 hat dieser Rat in den Leitlinien des ROK (*Raumordnungskonzept*) ebenfalls festgelegt, dass der öffentliche Verkehr – Zitat – «mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen hat».

Angesichts der Zahlen des jüngsten Mikrozensus Verkehr, die letzten Herbst für den Kanton veröffentlicht worden sind, ist klar: Seit 2010 haben wir dieses Ziel im Kanton Zürich deutlich verfehlt. Der öffentliche Verkehr hat statt der Hälfte nur einen Drittel des Verkehrswachstums aufgenommen. Die Folgen sind uns bekannt: Das Strassennetz ächzt unter der Belastung, der Automobil-Verkehr wird zähflüssiger und die Schadstoffe greifen weiterhin Menschen, Umwelt und Klima an. Die Verlagerung auf den ÖV ist aber das probateste und erfolgversprechendste Mittel dagegen. Nach etlichen Jahren der Stagnation ist es deshalb an der Zeit, dass wir die Umlagerung aus ihrem Starrkrampf erlösen. Es ist an der Zeit, dass der ZVV seine Marktanteile wieder ausbaut, sodass nicht zuletzt auch unsere belasteten Strassen entlastet werden.

Mit unserem Antrag formulieren wir Grüne genau dieses Ziel. Die Mittel dazu sind der ZVV-Leitung selbstverständlich bestens bekannt. Gleichwohl erlaube ich mir, einige Punkte zu benennen: Wie schon erwähnt, ist eine bessere Marktpositionierung des ZVV besonders im Bereich des Freizeitverkehrs nötig. Während der ZVV beim Pendlerverkehr einen sehr guten Marktanteil von 49 Prozent innehält, liegt dieser beim Freizeitverkehr deutlich unter 30 Prozent. Hier wird das Marktpotenzial nicht ausgeschöpft und dieses Potenzial ist durchaus gross, angesichts der Tatsache, dass der Freizeitverkehr gut die Hälfte der Verkehrsleistung in unserem Kanton ausmacht.

Das zweite Potenzial liegt in den ländlicheren Gegenden unseres Kantons, wo das Auto nach wie vor das dominierende Verkehrsmittel ist. Immer wieder höre ich von unbefriedigenden Verbindungen und Anschlusszeiten auf dem Land. Auch im Bezirk Meilen, aus dem ich komme, sind die Binnenverbindungen, also die Verbindungen zwischen den oberen und unteren Seegemeinden, nicht wirklich optimal. Man muss für eine kurze Fahrt von Herrliberg nach Männedorf in Meilen umsteigen. Und ab 21 Uhr wartet man in Meilen eine Viertelstunde, was die kurze Fahrt um ein Mehrfaches verlängert. Da ist es durchaus nachvollziehbar, dass die Leute zum Auto greifen, auch wenn sie ein ZVV-Abo besitzen. Konkurrenz-Angebote zum motori-

sierten Verkehr sind nur dann wirksam, wenn diese Angebote in unserer zeitlich kurz getakteten Gesellschaft auch als zweckmässig wahrgenommen werden.

Mit unserer Zielformulierung in der ZVV-Strategie möchten wir Grüne der ZVV-Leitung den nötigen politischen und strategischen Rückhalt geben, um neue Marktanteile zu erschliessen, und ich bitte Sie, dies ebenfalls zu tun. Der ÖV ist eines der wichtigsten Mittel gegen die zunehmende Belastung unserer Strassen und er ist auch eines der wichtigsten Mittel, um unsere CO₂-Ziele im Kanton zu erreichen. Nach einer längeren Zeit der Stagnation soll der ZVV-Marktanteil deshalb wieder verbessert werden: Damit knüpfen wir an die grosse Erfolgsgeschichte des ZVV in den 90er- und Nullerjahren an. Ich danke Ihnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wie ich schon im Eintreten sagte, ist der öffentliche Verkehr eine Stütze unserer Volkswirtschaft und er soll es bleiben. Und diese Stütze soll noch wachsen, denn der öffentliche Verkehr ist das effizienteste Massenverkehrsmittel, das wir haben. Wir können mit dieser Technik am meisten Menschen auf dem kleinsten Raum mit der wenigsten Energie am besten befördern. Darum brauchen wir den ÖV und darum muss der Marktanteil tatsächlich erhöht werden. Darum ist dieser Antrag nichts als selbstverständlich.

Noch ein Wort zu Christian Luceks Eintretensvotum: Ja, Mobility Pricing ist eine gute Sache, aber Mobility Pricing beinhaltet – im Gegensatz zum Road Pricing eben sämtliche Verkehrsteilnehmende, sämtliche Verkehrsmittel, und nicht nur den öffentlichen Verkehr, sondern auch den Strassenverkehr. Wenn wir das machen, wenn wir ein echtes Mobility Pricing einführen, sind wir von der SP durchaus zur Diskussion bereit, und ich danke Christian Lucek, dass er auch dabei ist, dies zu diskutieren.

Bitte unterstützen Sie den Antrag von Thomas Forrer nun aber erstmal zur Erhöhung des Marktanteils des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich, denn das ist zwingend nötig. Danke.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Im kantonalen Richtplan steht im Abschnitt 4.1.1: «Zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage sind alle Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen.» Im kantonalen Richtplan werden weitere Vorgaben zum zu erreichenden Modalsplit festgelegt, welchen der ZVV bei seiner Angebotsplanung berücksichtigt. Zudem setzt der kantonale Richtplan aus Gründen der Vermeidung der Zersiedelung, ein Anliegen der Grü-

nen notabene, dem Ausbau der öffentlichen Erschliessungen auf dem Land Grenzen. Es ist gar nicht notwendig, auf Ebene der ZVV-Strategie eine in sich unpräzise Aussage aufzunehmen, zu der die daraus resultierenden Konsequenzen gar nicht abgeschätzt wurden oder werden können. Das Volk hat mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Antistauinitiative gezeigt, dass es ein Nebeneinander von öffentlichem und privatem Verkehr wünscht. Dies entspricht der seit langem verfolgten Verkehrspolitik der FDP. Die FDP wird aus diesem Grund den Minderheitsantrag ablehnen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Die Grünliberalen unterstützen das Ziel eines höheren Marktanteils und einer Verschiebung des Modalsplits vom MIV zum ÖV. Bei diesem Antrag verhält es sich aber ähnlich wie bei den Anträgen zur Verbesserung des Kostendeckungsgrads aus den vergangenen Jahren von der rechten Ratshälfte. Er ist am falschen Platz und er eignet sich nicht als Steuerungsgrösse. Die Verschiebung des Modalsplits ist eine gesamtkantonale Aufgabe und wird als solche in übergeordneten Zielen, wie im kantonalen Richtplan, festgelegt.

Die Grünliberalen sind überzeugt, dass die Erhöhung des Marktanteils im ureigensten Interesse des ZVV liegt, und möchten nicht, dass die Verantwortung über den Modalsplit mit diesem Minderheitsantrag indirekt an den ZVV abgeschoben wird. Wir werden ihn ablehnen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Es verhält sich tatsächlich so: Auch die SVP ist nicht gegen die Erhöhung des Marktanteils. Der öffentliche Verkehr ist eine unersetzliche Stütze des Mobilitätsbedarfs des Kantons, das ist unbestritten. Es wird aber nach wie vor um ein Miteinander der Verkehrsträger gehen, und wir erachten diesen Zusatz an dieser Stelle als unnötig und sogar falsch. Die Strategie setzt auf das Stichwort «nachfrageorientiert» und das muss auch so sein. Wir brauchen dort einen Ausbau, wo tatsächlich die Nachfrage besteht, und nicht das Angebot soll die Nachfrage beflügeln. Um den Kreis zum Schiff zu schliessen: Wir sehen es ja, wenn man die Schiffe gratis anbietet, dann haben wir mehr Passagiere, und das ist der falsche Weg. Deshalb können wir auf diesen Zusatz verzichten. Er ist überflüssig.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Die CVP stellt sich mit der Mehrheit der vorberatenden KEVU auf den Standpunkt, dass das Anliegen einer Erhöhung des Marktanteils bereits im Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans verankert ist. Wir sind nicht der Ansicht,

dass das rechtsverbindliche Modalsplit-Ziel des Richtplans nochmals explizit Eingang in den ZVV-Strategiebericht finden muss, zumal das Anliegen, wenn auch indirekt, bereits in der regierungsrätlichen Formulierung enthalten ist, in der es heisst: «Die zusätzliche Nachfrage von 20 Prozent bis 2023 im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr soll, abgestimmt auf die angestrebte räumliche Entwicklung, abgedeckt werden.» Diese angestrebte räumliche Entwicklung sieht bekanntlich vor, dass der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen soll. Dies ist im Richtplan eindeutig so festgehalten.

Wir lehnen daher diesen Minderheitsantrag ab.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Forrer gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 104 : 60 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

b)–e)

2. Stossrichtungen

Verkehrsangebot und -infrastruktur

a) und b)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

c) Bus

Minderheitsantrag von Thomas Forrer, Felix Hoesch und Rosmarie Joss:

Im (...) harmonisiert. Erschliessungslücken sollen bei ausreichender Nachfrage behoben werden.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Beim Minderheitsantrag zum Bus geht es um Erschliessungslücken. Grundsätzlich gibt dieser Absatz zum Bus darüber hinweg die Richtung vor, wie der Bus schwerpunktmässig innerhalb des ZVV weiterentwickelt werden soll. Es ist vor allem eine Aufwertung von nachfragestarken Buslinien geplant und das Schliessen von Taktlücken respektive Anpassen von Betriebszeiten.

Der Minderheitsantrag Forrer fordert, dass ebenfalls die Erschliessungslücken bei ausreichender Nachfrage geschlossen werden sollen. Die Begründung dazu ist: Wenn die Nachfrage da ist, dann sollen Erschliessungslücken nicht länger akzeptiert und es soll somit ein vollumfängliches Busangebot möglichst überall im Kanton ermöglicht werden.

Die explizite Erwähnung der Erschliessungslücken als Ziele für die Entwicklung der Busse findet die KEVU-Mehrheit nicht prioritär und vor allem auch nicht gleichbedeutend wie die anderen explizit erwähnten Punkte in diesem Absatz. Sie bittet Sie deshalb, den Antrag abzulehnen.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Als es im Wassergesetz um die Bemessung der Nutzungsgebühren bei Konzessionen ging, wollte die bürgerliche Mehrheit partout nicht, dass auch der wirtschaftliche Nutzen als Bemessungskriterium beigezogen wird. Wenn es aber um den ÖV geht, insbesondere um die Ermessung, ob eine Erschliessungslücke zu beheben ist oder nicht, dann ist die Wirtschaftlichkeit plötzlich als Kriterium wieder das A und O. Sie erinnern sich: Vor etwas weniger als einem Jahr hat die bürgerliche Mehrheit in diesem Rat dafür gesorgt, dass zwei Drittel der Erschliessungslücken in unserem Kanton mit einem Streich vom Tisch gefegt wurden; nicht etwa, indem man sie erschlossen hätte, nein, sondern indem man eine Ausnahmeregel in der Angebotsverordnung bewilligte. Und so kann die Notwendigkeit einer ÖV-Erschliessung künftig auch nach dem Kriterium der Wirtschaftlichkeit beurteilt werden. In Artikel 4a, Absatz 3, der Angebotsverordnung heisst es jetzt: «Die Wirtschaftlichkeit bestimmt sich insbesondere nach der Nachfrage, den Betriebskosten und der Eigenwirtschaftlichkeit.»

Wir reden hier von der Grundversorgung. Und je nachdem, wie die drei erwähnten Kriterien der Wirtschaftlichkeit gewichtet werden, muss in unserem Kanton keine Erschliessungslücke mehr zwingend behoben werden. Das erachten wir Grüne als grundfalsch: Es kann und darf nicht sein, dass der gesetzlich verankerte Auftrag zur Grundversorgung im öffentlichen Verkehr durch einen Gummi-Paragrafen in der Verordnung ausgehebelt wird. Selbst für Gebiete, die sämtliche Kriterien für eine Erschliessung mehr als erfüllen, besteht durch diese Ausnahmeregelung eine grosse Rechtsunsicherheit, weil man so nicht mehr abschätzen kann, wie die Zuständigen beim ZVV am Ende die Wirtschaftlichkeit einer möglichen Neu-Erschliessung beurteilen.

Mit dem vorliegenden Antrag soll dieser Fehler wieder korrigiert werden. Wir möchten einerseits, dass die Behebung von Erschliessungslücken als Ziel in der Strategie formuliert wird, und wir erachten es als richtig und wichtig, dass das wirtschaftliche Kriterium der Nachfrage in der Praxis stärker gewichtet wird. Von daher danke ich auch Christian Lucek für seine Worte, dass es um die Nachfrage gehe.

Wie gesagt, es geht um die Grundversorgung. Und wenn man die Grundversorgung schon an wirtschaftlichen Kriterien bemisst, dann ist die Nachfrage auf jeden Fall – Danke, Christian Lucek – das wichtigste Kriterium. Wir wollen ja alle, dass ein neu eingerichtetes ÖV-Angebot vor allem und in erster Linie genutzt wird. Was die anderen Kriterien der Wirtschaftlichkeit betrifft, möchte ich auch wieder einmal zu bedenken geben, dass solche Neu-Erschliessungen sehr oft auch Zubringer zum S-Bahn-Netz sind. Das heisst, die neu erschlossene Bevölkerung macht in der Regel dann auch vom weiteren ZVV-Netz Gebrauch und trägt folglich dann auch zur Erhöhung der Nachfrage im weiteren Netz bei. Neu-Erschliessungen dienen schliesslich immer auch der Wirtschaftlichkeit des ganzen Netzes, sie tragen zur weiteren und besseren Auslastung bei.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Antrag der Grünen zuzustimmen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Nur kurz: Ich danke Thomas Forrer für die ausführlichen Erläuterungen zu diesem Antrag. Ja, auch uns ist es wichtig, dass die Nachfrage wirklich befriedigt werden kann. Auch in schwach nachgefragten Gebieten besteht eine Nachfrage, und auch dort gibt es Erschliessungslücken, die auch gemäss Angebotsverordnung – gemäss ausgedünnter Angebotsverordnung – noch zu erschliessen sind. Wir finden es richtig und wichtig, dass diese Erschliessungslücken wirklich geschlossen werden, und brauchen darum diese Ergänzung in der Strategie. Darum freut es mich insbesondere, dass Christian Lucek vorher von der Nachfrageorientiertheit gesprochen hat und diesem Antrag jetzt ja zustimmen muss. Wir werden das auf alle Fälle tun, und ich freue mich, dass der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich dank diesem Antrag noch weiter und noch schneller wachsen kann. Herzlichen Dank.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Dieser Minderheitsantrag ist nicht nötig. Ich verweise dazu auf mein Eintretensvotum. In den Grundsätzen steht ja: Wo es die Nachfrage erfordert, werden Taktlücken geschlossen oder die Betriebszeiten harmonisiert. Der Umgang

mit Erschliessungslücken wird durch die Angebotsverordnung geregelt. Daher lehnen wir diesen Minderheitsantrag ab.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Die Frage der Erschliessungslücken wurde kürzlich in einer Änderung der Angebotsverordnung ausführlich diskutiert und neu geregelt. Diesen Antrag betrachten wir deshalb als unnötig. Ich möchte auch anmerken, dass sich die Grünliberalen generell an den Begriff des rein nachfrageorientierten Ausbaus der Verkehrsstrukturen stören, offenbar im Gegensatz zu links und rechts. Das betrifft den Flugverkehr, den Strassenbau oder eben auch den ÖV. Wir fordern vermehrt verkehrslenkende Massnahmen anstelle von nachfragegerechten aber unreflektierten Ausbauten. Wo eine Nachfrage besteht, zum Beispiel um Verkehrsspitzen zu entlasten, soll doch ausgebaut werden. Auch dort, wo eine Nachfrage nach ÖV-Leistungen besteht, die ein grosses Potenzial haben, den MIV zu ersetzen, soll ausgebaut werden. Wo Gebiete verdichtet werden, soll nachfragegerecht ausgebaut werden, um die Raumplanung zu unterstützen. Aber gerade im Fall von Erschliessungslücken befürchten wird, dass ein Ausbau die Anstrengungen der Raumplanung hintertreibt. Eine rein nachfrageorientierte Betrachtung lehnen wir deshalb ab und damit auch diesen Minderheitsantrag.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Thomas Forrer, Danke natürlich für die Aufmerksamkeit, die meine Voten bei Ihnen auslösen. Sie haben recht, ich habe auf die Nachfrage verwiesen. Aber es geht ja darum – Sie müssen das Ganze hören, Kollege Christian Schucan hat darauf hingewiesen und Barbara Schaffner auch –, dass wir genau dies in der Angebotsverordnung verankert haben. Ich weise auch auf die Ziele, Absatz b, hin, wo genau beschrieben wird, dass nachfrageorientiert ausgebaut werden soll. Deshalb erachten wir auch diese Ergänzung hier als komplett überflüssig und lehnen sie ab.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Die CVP lehnt in Übereinstimmung mit der Mehrheit der vorberatenden KEVU auch diesen Minderheitsantrag ab. Wir verweisen zur Begründung auf das Geschäft 5323, auf die Genehmigung der Änderung der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr oder – kurz – die Angebotsverordnung. Das Geschäft wurde erst im vergangenen Sommer 2017 beraten. Der Kantonsrat hat die Änderung der Angebotsverordnung deutlich angenommen – auch mit unseren Stimmen. Mit der damaligen Änderung wurde beschlossen, dass die Anzahl der Erschlies-

sungslücken gesamthaft halbiert werden soll. Wir sollten nun der neuen Angebotsverordnung eine Chance geben, bevor sie bereits wieder mit neuen Forderungen infrage gestellt wird. Wir lehnen deshalb diesen Minderheitsantrag ab.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Forrer gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 110 : 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

d) Nachtnetz

Minderheitsantrag von Felix Hoesch, Thomas Forrer, Rosmarie Joss und Ruedi Lais:

d) Nachtnetz

Das Nachtnetz soll nachfragegerecht punktuell weiterentwickelt werden. Es ist zu prüfen (...)

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Beim Nachtnetz gibt es eine unbestrittene Anpassung im zweiten Absatz und einen Minderheitsantrag im ersten Absatz.

Zuerst zum unbestrittenen Teil: Das Nachtnetz, so wie es heute aufgebaut ist, stösst an seine Grenzen. Deshalb wurde bereits in der regierungsrätlichen Vorlage vorgeschlagen, dass man das Angebot neu konzipieren und an das Tagesangebot angleichen soll. Neu soll auch geprüft werden, ob eine Ausdehnung auf weitere Tage sinnvoll wäre.

Nun zum Minderheitsantrag Hoesch: Seit das Nachtnetz besteht, gab es auch vom Kantonsrat die Vorgabe, dass es kostendeckend betrieben werden muss. Ein Ausbau ist also nur möglich, wenn er auch durch die zusätzlichen Billetteinnahmen refinanziert werden kann. Diese Kostendeckung hat auch immer wieder zu Diskussionen Anlass gegeben. Die KEVU-Mehrheit möchte entsprechend dies explizit weiter so beibehalten.

Der Minderheitsantrag Hoesch fordert, dass die Forderung nach Kostendeckung gestrichen werden soll, da damit das Angebot flexibler angepasst werden kann und es sich beim Nachtnetz auch schon lange nicht mehr um ein Zusatzangebot handelt, das anders behandelt werden soll.

KEVU-Mehrheit ist nach wie vor der Meinung, dass es sich beim Nachtnetz nicht um einen Teil der Grundversorgung handelt und des-

halb die Forderung nach Kostendeckung nach wie vor gerechtfertigt ist und auch daran festgehalten soll und dass deshalb dieser ergänzende Passus in die Strategie gehört.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir danken dem ZVV, dass er das Nachtnetz nachfragegerecht punktuell weiterentwickeln will und dass er das Angebot neu konzipieren und eventuell dem Tagesangebot angleichen will. Wir finden diese Stossrichtung sehr richtig und wichtig und unterstützen den ZVV sehr stark darin, das in dieser Strategieperiode bis zum Jahr 2020/2023 umzusetzen. So stand es auch ursprünglich im Antrag. Dann haben wir in der KEVU darüber beraten und es kann neu dazu, dass es weiterhin kostendeckend zu betreiben sei. Für mich ist diese Strategie eine Strategie für die Zeit 2020 bis 2023 und nicht für die Jahre 2018 und 2019. Für die Jahre 2018 und 2019 finden wir es richtig, dass wir beim bestehenden Nachtnetz und beim bestehenden Angebot und damit auch beim Nachtzuschlag und der Kostendeckung bleiben. Aber der ZVV soll die Möglichkeit haben, das Nachtnetz wirklich neu zu konzipieren und dabei ergebnisoffen neu darüber zu diskutieren. Darum finden wir es falsch, dass wir heute schon in die Strategie hineinschreiben, dass es weiterhin kostendeckend zu betreiben sei. Auch weil der ZVV und die Verkehrsbetriebe allenfalls zum Schluss kommen könnten, dass es nicht mehr kostendeckend zu betreiben ist. Weil bereits jetzt, in den letzten Jahren, der Kostendeckungsgrad im Nachtnetz sinkend war, soll es ergebnisoffen diskutiert werden können. Darum wollen wir jetzt in der Strategie diesen Zusatz, es sei weiterhin kostendeckend zu betreiben, nicht mehr drin haben, sondern wirklich ergebnisoffen diskutieren. Herzlichen Dank.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Mit diesem Minderheitsantrag soll die Vorgabe gestrichen werden, dass das Nachtnetz weiterhin kostendeckend zu betreiben ist. Die FDP begrüsst es, dass geprüft wird, inwiefern das Angebot neu konzipiert und dem Tagesangebot angeglichen werden kann und ob eine Ausdehnung auf weitere Tage sinnvoll ist. In diesem Zusammenhang soll auch überprüft werden, wie eine sinnvolle Finanzierung aussehen soll. Dies kann aber Auswirkungen auf das gesamte Angebots- und Tarifsysteem haben und wird erst in einer Folgestrategie konkretisiert werden können. Daher ist die vorgeschlagene Änderung in diesem Kontext nicht sinnvoll.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Links-Grün will mit diesem Antrag schon vor der unbestrittenen Auslegeordnung und Neukonzep-

tionierung des Nachtnetzes den kostendeckenden Betrieb infrage stellen. Wie ich es aber in der Eintretensdebatte schon erwähnt habe, stehen die Grünliberalen weiterhin hinter dem «Nachtfünfliber» und damit dem kostendeckenden Betrieb des Nachtnetzes. Für uns steht eine Änderung der Tarife frühestens dann zur Diskussion, wenn die Neukonzeption des Nachtnetzes vorliegt. Doch ich kann schon vorausschicken, dass wir allfällige Pläne für eine vollständige Aufhebung des Nachtzuschlags sehr kritisch beurteilen werden.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Der Kostendeckungsgrad ist längst zum bürgerlichen Fetisch geworden. Und wie es Fetische so an sich haben, helfen sie vor allem eines, nämlich die Realität zu verdrängen. Doch die realitätsbezogenen Fragen im Hinblick auf das Nachtnetz betreffen nicht den Kostendeckungsgrad, die realitätsbezogenen Fragen lauten: Was nützt uns das Nachtnetz und was ist uns allen hier drin der Nutzen dieses Nachtnetzes wert? Dagegen ist die Frage nach dem Kostendeckungsgrad völlig unabhängig vom Nutzen des Nachtnetzes. Man kann sie für die S12 zwischen Winterthur und Zürich genauso stellen wie für das geplante Seilbähnchen der ZKB (*Zürcher Kantonalbank*) über den Zürichsee.

2016 wurde das ZVV-Nachtnetz von rund 1,5 Millionen Fahrgästen benutzt, das heisst 1,5 Millionen Mal im Jahr kam jemand in unserem Kanton nach Mitternacht sicher nach Hause. Geschätzte Bürgerliche und GLP, ist Ihnen der Kostendeckungsgrad bei den Ermessensfragen derart viel wichtiger, als dass unsere Jugendlichen am Freitag- und am Samstagabend sicher nach Hause kommen? Ist der Kostendeckungsgrad des Nachtnetzes wichtiger, als dass die Eltern darauf zählen können, dass ihre Jugendlichen am Wochenende nicht noch während Stunden irgendwo herumhängen müssen, bis endlich am frühen Morgen der erste Zug fährt? Wir Grünen sind ganz klar der Ansicht, dass die Jugendlichen nach Mitternacht keinen Auto-Stopp machen müssen oder sich unter Umständen auf der Heimfahrt am Steuer am Ende noch selbst gefährden sollen. Und wir finden auch, dass die älteren Generationen ruhig einmal ein Glas Wein geniessen dürfen, ohne sich gleich fragen zu müssen, ob sie nach Mitternacht noch nach Hause kommen. Das sind nur ein paar kleine «Müsterli» zum Nutzen des Nachtangebotes.

Selbstverständlich ist der Kostendeckungsgrad auch ein Faktor, den man berücksichtigen muss und über den man verhandeln soll. Doch indem Sie einen fixen Wert festschreiben wollen, verabsolutieren Sie den Kostendeckungsgrad und machen ihn dadurch zum Fetisch – im

wahrsten Sinne des Wortes. Sie wollen damit eine künstliche Barriere bei der Planung des öffentlichen Verkehrs einrichten. Wir Grüne halten aber an der Güterabwägung fest und fragen jedes Jahr oder alle zwei Jahre von neuem: Was ist uns ein Angebot des Nachtnetzes wert? Und das Angebot des Nachtnetzes ist uns Grünen sehr viel wert. Ich möchte noch kurz etwas zur Richtigstellung der Interpretation der Formulierung in diesem Absatz sagen: Wir haben uns in der Kommission darauf geeinigt, dass wir zwei Absätze machen. Im ersten Absatz wird der Kostendeckungsgrad formuliert, und da beantragen wir mit der SP zusammen die Streichung. Der zweite Absatz, in dem es um die Neukonzeption und die Überprüfung der Neukonzeption des Nachtnetzes geht, ist von der Formulierung des Kostendeckungsgrades nicht betroffen. Wir haben das in der Kommission explizit so bestimmt, damit eine Evaluation des künftigen Nachtnetzes grundsätzlich ergebnisoffen stattfinden kann. Dies einfach, damit das auch hier im Rat klar festgehalten ist.

Wie gesagt, das Angebot des Nachtnetzes ist für uns Grüne sehr viel wert, deshalb unterstützen wir diesen Minderheitsantrag. Ich danke Ihnen, wenn Sie das auch tun.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Wir lehnen den Minderheitsantrag ab, auch wenn der Minderheitsantrag der ursprünglichen regierungsrätlichen Vorlage entspricht und der kostendeckende Betrieb des Nachtnetzes von niemandem infrage gestellt wird – ausser eben jetzt gerade, wie ich höre. Im Unterschied zur KEVU-Minderheit plädieren wir mit der Mehrheit dafür, dass das Prinzip des kostendeckenden Betriebs beim Nachtnetz explizit erwähnt werden soll, auch für die Fahrplanjahre 2020 bis 2023. Ein solcher Passus war bis anhin stets in den Grundsätzen enthalten. Ob und wie das Angebot in Zukunft neu konzipiert und auch finanziert werden soll, ist Gegenstand weiterer Überlegungen, ebenso die Frage, ob das Nachtangebot allenfalls dem Tagesangebot angeglichen werden soll und ob eine Ausdehnung auf weitere Tage sinnvoll ist. Insofern ist es gut, dass die KEVU diese Frage nun aufgeworfen hat.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Thomas Forrer, wenn ich Ihnen zuhöre, muss ich sagen: Sie dramatisieren diese Frage jetzt wirklich zu einer Existenzfrage des Nachtnetzes. Ich verstehe diese Polemik wirklich nicht. Mobilität hat ihren Preis und das Nachtnetz funktioniert gerade wegen und trotz des Zuschlags mit dem Nachtnetzfüflicher. Es ist problemlos auch in der Ausführung. Das Nachtnetz hat seinen

Preis: Es braucht verstärkte Kontrollen, es braucht mehr Sicherheitskräfte. Das muss ganz klar auch wirtschaftlich betrieben werden können. Deshalb geht es nicht an, auf diesen Zusatz zu verzichten. Sie wollen einzig und allein einfach Gratis-ÖV für alle. Das ist keine Lösung. Es ist nicht finanzierbar und Mobilität hat ihren Preis.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Ja, Herr Lucek, der ÖV hat seinen Preis, aber nicht einen Sonderpreis, und darum geht es hier bei diesem Nachtzuschlag. Dieser Nachtzuschlag – und das ist es, was mich stört – ist eigentlich eine Moraltaxe, nicht wahr. Wenn man nicht früh um zwölf zu Hause ist, wie das die Bürgerlichen und die Mitbewahlverlierer offenbar machen – hat ihnen auch nichts genützt –, wenn man nicht um zwölf zu Hause ist, dann muss man mehr bezahlen. Das ist das, was störend ist. Das ist ein Eingriff – wahrscheinlich nennen das die FDP noch liberal und die GLP innovativ, oder mit welchen Wörtern Sie auch immer um sich werfen –, es ist schlicht und einfach eine Moraltaxe, und diese ist nicht gerecht und stimmt nicht in unserem System. Darum sind wir dagegen.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): So langsam bin ich beunruhigt: Das Votum von Christian Schucan habe ich nicht nur verstanden, ich teile es sogar. Und zwar deshalb, weil wir jetzt ein bestehendes System haben, das auf einem Konsens beruht. Da gehört der Kostendeckungsgrad dazu, darauf hat man sich geeinigt und ich möchte daran erinnern: Diese Kostendeckung erreichen wir auch dank dem Beitrag der ZKB. Und wenn wir das jetzt so fahrlässig infrage stellen, dann ist das vielleicht auch ein Signal an die ZKB, die sich ja sagen kann: «Wieso sollen wir hier noch mitmachen? Das soll ja generell anders gelöst werden oder der Staat bezahlt das.»

Wir haben den zweiten Teil in diesem Abschnitt, der klar festhält: Wenn wir neu konzipieren, ausweiten, neue Modelle studieren, dann ist das Thema der Finanzierung da drin. Und dann können wir neu überlegen, wie wir das integrieren, wie weit wir gehen wollen. Also ich bin klar dafür, dass wir das prüfen, aber nicht mit der Annahme dieses Minderheitsantrags.

Rafael Steiner (SP, Winterthur): Wenn ich diese Diskussion verfolgt habe, muss ich sagen, was ich schon immer gesagt habe: Es gibt keinen vernünftigen Grund für diesen Nachtzuschlag. Der einzige Grund, den ich heute gehört habe, ist: Es war schon immer so, also soll es auch immer so bleiben. Wir sind nicht im Kantonsrat und machen hier

Politik, damit immer alles so bleibt, wie es war. Vielleicht sollte man alte, schlechte Zöpfe auch irgendwann abschneiden.

Wir sammeln nun für eine Initiative gegen den Schiffsfünfliber. Warum gibt es eine Initiative gegen den Schiffsfünfliber oder eine Aufregung wegen des Schiffsfünflibers? Ich verstehe diese, ehrlich gesagt, weil es ein unfaire Zuschlag zum Ticket ist. Es wurde einmal gesagt, Schifffahren sei gratis. Nein, Schifffahren ist nicht gratis, man zahlt ein Ticket. Genauso ist das Nachtnetz nicht gratis, man zahlt ein Ticket. Man bezahlt einfach beim Schiffs- und beim Nachtnetz aus irgendeinem Grund noch fünf Franken mehr.

Es funktioniert trotz dem Zuschlag, ja, aber es ist einfach eine Gängelung der hauptsächlich Jugendlichen. Aber auch Erwachsene benutzen das Nachtnetz, Leute, die länger arbeiten, die vielleicht in der Nacht arbeiten. Die haben dann zweimal pro Woche einen Zug, sonst haben sie halt dann keinen Zug. Es geht mir nicht um Gratis-ÖV für alle, auch wenn das vielleicht eine prüfungswerte Option wäre, aber es geht einfach darum, unfaire Zuschläge abzuschaffen, damit man dem ZVV die Möglichkeit gibt, dies zu überprüfen. Ja, vielleicht braucht es mehr Kontrollen, das wurde gesagt. Aber gibt es denn einen Nachtzuschlag fürs Auto? Es gibt auch mehr Kontrollen auf der Strasse. Warum gibt es keinen Nachtzuschlag für Autofahrer (*Heiterkeit*), die nachts irgendwo noch herumfahren? Vielleicht sollte man auch die Autobahnen nach zwölf Uhr schliessen, das braucht ja mehr Kontrollen und man muss die Strassen vielleicht auch noch in der Nacht reinigen.

Nein, der Nachtzuschlag ist ungerechtfertigt, schaffen wir ihn ab.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich weiss nicht, wer von Ihnen das Nachtnetz noch regelmässig benützt. Ich tue es auf jeden Fall heute noch, und es ist auch noch nicht so lange her, dass ich als Lehrling oder sogar noch als Schüler am Winterthurer Bahnhof halt nicht mehr genügend Geld hatte und danach heimlaufen musste. Das ging vielleicht noch im Sommer, aber im Winter war das ziemlich unangenehm. Warum musste ich das tun? Ich hatte zwar ein Abo, aber nein, es gab hier ein Spezialesystem, nach dem ich noch fünf Franken übrig haben musste, und das ist Geld, das man als Lehrling oder als Schüler halt nicht einfach so parat hat, das man nicht unbedingt hat. Sie, die meisten hier, und auch ich inzwischen, wir verdienen genug, das ist kein Problem mehr. Aber der Nachtzuschlag geht genau gegen diejenigen, die am wenigsten Geld haben, ob Sie das jetzt wahrhaben wollen oder nicht.

Kommt noch hinzu: Es ist gegen das System. Es ist auch kein Gratis-ÖV, wie behauptet wurde. Man muss das Ticket genau gleich zahlen, man zahlt nicht die fünf Franken Nachtzuschlag und hat dann gezahlt. Man zahlt nämlich gleich doppelt. Und genau wie der Schiffsfünfliber ist auch der Nachtzuschlag etwas, das aus diesem System ausschert. Wir haben einen funktionierenden ZVV mit einem funktionierenden Tarifsystem. Und jetzt wird überall ein Stück mehr herausgenommen: der Nachtzuschlag, der Schiffsfünfliber. Ich weiss nicht, was mit dem nächsten Sparprogramm dann noch kommen soll – der nächste Zacken, der hier aus der Krone geschnitten wird, der nächste Ort, an dem etwas rausgeschnitten wird. Ich finde, wir haben ein funktionierendes System. Wir sollten daran nicht herumschrauben, sondern wenschon den Nachtzuschlag auch endlich abschaffen, damit wir hier endlich etwas aus einem Guss haben. Leider muss ich auch sagen, dass wir hier in der Fraktion zwei, drei Leute haben, die wahrscheinlich schon lange nicht mehr im «Ausgang» waren (*Heiterkeit*). Auf jeden Fall haben wir zu meinem Leidwesen Stimmfreigabe beschlossen.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Ich möchte einfach die Jungen, die jetzt hier so auftreten, daran erinnern – Esther Guyer, es erstaunt mich, dass man dich auch daran erinnern muss, du kennst den Kantonsratsfilm, ich glaube, du kommst sogar darin vor, ich bin mir aber nicht ganz sicher –, auf alle Fälle sehen Sie im aktuellen Kantonsratsfilm sehr deutlich, um was es geht bei den Nachtzügen. Es geht um ein Zusatzangebot. Das gab es früher gar nicht. Dann hat man begonnen mit dem Nachtnetz. Dann hat man das Nachtnetz ausgebaut und jedes Mal war der Deal der folgende: Wir bauen aus, aber wir machen ein bisschen einen Nachtzuschlag. Das soll nicht ganz so «kostenundeckend» sein wie das ZVV-Netz sonst schon ist. Die Tickets sind ja nicht kostendeckend. Damit man nicht noch mehr ins Defizit kommt, hat man gesagt «Ausbau ja, aber mit einem Zuschlag». Und jetzt hier im Parlament kommen Sie und greifen diesen Kompromiss wieder an. Das geht einfach nicht. Der Nachtzuschlag ist ein Kompromiss für einen Ausbau gewesen, und so soll es auch bleiben.

Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal: Esther Guyer und Herr Steiner, Sie stellen es generell infrage. Der Zuschlag sei willkürlich, es brauche ihn gar nicht, es gebe ja auch keine Mehrkosten. Sie liegen total falsch. Es ist völlig offensichtlich, dass der Betrieb des Nachtnetzes einen zusätzlichen Aufwand generiert: Sie haben erhöhte Personalkosten, Sie haben Aufwände im Sicherheitsbe-

reich, Sie haben Aufwände im Kontrollbereich. Das hat seinen Preis und muss bezahlt werden, es ist der Gegenwert eines Alcopops. Da muss ich einfach sagen, dass dieses problemlos konsumiert wird, auch von der Klientel, die Sie jetzt ansprechen. Es ist es auch durchaus wert. Meine Kinder haben den Fünfliber halt vom Papi bezahlt gekriegt, das war es mir wert, dass sie sicher nach Hause kamen. Das sollte nicht das Problem sein, aber was etwas kostet und was ein Zusatzangebot ist, muss bezahlt werden.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Wir leben nicht in einer statischen Welt. Und wir leben, Herr Hauser, nicht in einer Welt des letzten Jahrhunderts. Wir leben in einer Welt, wo sich die Arbeitsverhältnisse sehr stark flexibilisieren werden, wo der Nacht-ÖV nicht einfach ein Angebot für, wie Kollege Lucek andeutet, besoffene Jugendliche ist, sondern es ist ein Angebot, das sich zunehmend an die ganz normalen Durchschnittsarbeitnehmer richtet, die nicht mehr einfach «nine-to-five» arbeiten werden in den nächsten Jahren. Es richtet sich auch an Leute, die Betreuungsaufgaben übernehmen, die nicht tagsüber, sondern eben auch am Abend stattfinden. Deshalb wird das Nachtnetz in Zukunft nicht ein Luxusangebot sein, sondern ein wichtiger Standortfaktor für den Wirtschaftsstandort Zürich. Das hat der ZVV erkannt und er will das Konzept des Nachtverkehrs und den Fahrplan des Nachtverkehrs und die Gefässe für den Nachtverkehr überprüfen. Es ist selbstverständlich und die Kollegen von der FDP haben das ja auch bestätigt, dass man in diesem Zusammenhang natürlich auch die Finanzierung des Nachtverkehrs überprüfen muss. Die Wirtschaft übernimmt beim ÖV einen grossen Teil des Defizits durch ihre Steuern. Wenn sie vom Nachtverkehr in Zukunft immer mehr profitieren wird, dann soll sie auch einen Teil dieser Kosten via Steuern übernehmen. Das genaue Konzept erwarten wir vom ZVV in den nächsten Jahren. Es geht also nicht darum, hier irgendwie einen Gratis-ÖV für den Freizeitbereich zu postulieren, sondern eben einen wichtigen Standortfaktor für den Standort Zürich zu analysieren und neu zu positionieren. Deshalb sind hier Denkverbote – ich benutze bewusst dieses Wort aus dem liberalen Wörterbuch –, Denkverbote sind hier fehl am Platz.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich muss schon daran erinnern, dass wir hier jetzt tatsächlich jahrelang einen Kompromiss hatten, als man damals 2002 den Nachtzuschlag eingeführt hatte, den übrigens die Jungen notabene anstandslos und ohne zu reklamieren, bezahlen; das muss ich hier auch einmal sagen, wenn man sich über den

Seezuschlag ärgert: Die Jungen in diesem Kanton zahlen den Nachtzuschlag anstandslos. Das war ein klarer Kompromiss, dass wir den Jungen dieses Angebot ermöglicht und gesagt haben, es sei kostendeckend. Es ist natürlich schon schwierig, wenn man jetzt sämtliche Kompromisse einfach wieder infrage stellt. Ich habe es schon beim Schiffszuschlag gesagt, ich finde es auch ein bisschen schwierig: Man macht Kommissionsberatungen, man einigt sich auf einen Kompromiss und man kümmert sich nachher nicht mehr darum. Das finde ich keine gute Entwicklung und schade für die Diskussion. Wir sind wirklich bereit, über diesen Nachtzuschlag nachzudenken, und haben das selber auch vom ZVV angeregt. Wir wollen das ergebnisoffen machen. Aber dass es seinen Preis hat und dass es kostet, das ist ein ganz wichtiger Grundpfeiler, der uns übrigens in unserem Verkehrsverbund auch erfolgreich macht.

Ich denke, wir müssen auch darüber nachdenken, welche Leistungen wir erbringen, wenn wir vom Wirtschaftsstandort Zürich sprechen. Wir haben auch einen Versorgungsauftrag. Wir müssen und wollen auch die Menschen transportieren – jeden Tag –, die zur Arbeit gehen. Ich denke, gerade Angebote, die die Freizeit betreffen, darf man durchaus auch entsprechend würdigen. Es geht hier jetzt grundsätzlich beim ZVV um die Leistung des Grundangebotes.

Und erlauben Sie mir an diesem Punkt noch einen Gedanken, der mir immer wieder durch den Kopf geht: Ausgerechnet Sie von der linken Seite, die das jetzt infrage stellen, Sie kämpfen so für einen Lärmfünfliber am Flughafen. Sie wollen ihn verdoppeln. Dort darf es nicht sein, dort muss es noch mehr Geld kosten, dort ist Ihnen der Fünfliber zu wenig. Ich wäre sehr froh, man würde hier in dieser Fünfliber-Diskussion vielleicht einmal, wenn man über Mobilität spricht, mindestens mit gleichen Ellen messen. Herzlichen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 116 : 50 Stimmen (bei 1 Enthaltung), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

e) Schifffahrt

Qualitätssteuerung

Fahrgastinformation

Vertrieb

Hindernisfreier öffentlicher Verkehr

Ökologie

Marktbearbeitung

Tarif

Wirtschaftlichkeit

II–V

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 167 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5370a zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2018/2019

Antrag des Regierungsrates vom 21. Juni 2017 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 12. Dezember 2017

Vorlage 5369

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Gestützt auf Paragraph 26 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr beschliessen wir für jede Fahrplanperiode oder genauer für die Periode von normalerweise zwei Kalenderjahren, die wenige Wochen nach jeweils dem zweiten Fahrplanwechsel beginnt, den Rahmenkredit für den ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*). Da es sich beim Rahmenkredit entsprechend um eine gebundene Ausgabe handelt, ist er nicht der Ausgabenbremse unterstellt. Der Rahmenkredit 2018/2019 entspricht den ersten zwei Jahren, der vor zwei Jahren in diesem Rat verabschiedeten ZVV-Strategie für die Jahre 2018 bis 2021. Entsprechend stellt er die Rechnung für unsere derzeitige Bestellung dar.

Die KEVU hat die Vorlage an acht Sitzungen beraten und beantragt Ihnen einstimmig die Zustimmung zur unveränderten Vorlage. Der Regierungsrat legt uns einen Rahmenkredit von 709,1 Millionen

Franken vor. Diese Summe entspricht der Unterdeckung der ZVV-Rechnung und wird je zur Hälfte dem Kanton und den Gemeinden belastet. Dieser Rahmenkredit ist um 2,5 Millionen oder um sage und schreibe 0,4 Prozent tiefer als derjenige für die Jahre 2016 und 2017; dies trotz der vierten Teilergänzung der S-Bahn, die auf den Fahrplan 2019 vorgenommen wird.

Sollte der Rahmenkredit vom Rat, wie dies die einstimmige KEVU empfiehlt, angenommen werden, dann entspricht dies im Bereich ZVV dem regierungsrätlichen Antrage im KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) für das Jahr 2018 und 2019. Das Fahrplanverfahren gemäss den Bundes- und kantonalen Vorgaben ist längst abgeschlossen. Seit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017, also seit etwa drei Monaten, wird nach dem neuen Fahrplan gefahren. Und seit dem 1. Januar 2018 werden die Fahrleistungen bereits aus dem Rahmenkredit finanziert, den wir heute beschliessen. Damit ist bereits gesagt, dass Änderungen am Rahmenkredit nicht zu entsprechenden sofortigen Änderungen am Fahrplan führen würden.

Deshalb wurden in der Kommission die Grundsatzdiskussionen auf das vorhergehende Traktandum, die ZVV-Strategie, konzentriert und auf Abänderungsanträge zum Rahmenkredit verzichtet. Tarifmassnahmen sind in der Periode des Rahmenkredites nicht vorgesehen. Die Mehrwertsteuersenkung, die auf das Jahr 2018 aufgrund der Ablehnung AHV-Vorlage letzten Jahres umgesetzt wird, plant der ZVV allerdings nicht an die Kunden weiterzugeben.

Im Namen der einstimmigen KEVU beantrage ich Ihnen, der Vorlage zuzustimmen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ich halte mich kurz, ohne die Zahlen zu wiederholen, die wir soeben gehört haben. Die SVP anerkennt, dass die Vorgaben der Leistungsüberprüfung 2016 klar eingehalten werden. Der Rahmenkredit liegt etwas tiefer als in der vorherigen zweijährigen Fahrperiode. Die dabei ebenfalls ausgewiesene und prognostizierte Aufwandsteigerung ist ausschliesslich auf das Mehrangebot zurückzuführen. Die damit verbundene Erhöhung der Kostenunterdeckung ist ein kurzfristiger Effekt aus dem Angebotsausbau, insbesondere im Busbereich, nach der Inbetriebnahme der vierten Teilergänzung der S-Bahn und wird sich, so erwartet man es, in den kommenden Jahren wieder korrigieren.

Die SVP beantragt Ihnen die Bewilligung des Rahmenkredits.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Vor zwei Jahren hatten wir die gleiche Diskussion zur ZVV-Strategie, wie wir sie grad vorher hatten. Vor zwei Jahren haben wir bestellt, jetzt dürfen wir bezahlen. Wir bezahlen gerne, denn der öffentliche Verkehr ist uns wichtig und der Betrieb des öffentlichen Verkehrs durch den ZVV kostet Geld, kostet die Allgemeinheit Geld. Wir unterstützen das. Wir unterstützen auch sehr die Konstanz in diesem System: Alle zwei Jahre wird bestellt, alle zwei Jahre wird bezahlt. Uns ist auch die Konstanz in der Infrastruktur wichtig, darum haben wir das Referendum zu dieser Kürzung der Einlage in den Verkehrsfonds im Rahmen des Personenverkehrsgesetzes ergriffen (*Vorlage 5292*). Bitte unterstützen Sie auch dieses Referendum, denn auch dort ist die Konstanz sehr wichtig, damit der Verkehrsfonds immer ein gutes Level hat, immer genügend Geld hat. Der Betrieb des ZVV ist wichtig, aber eben auch die Infrastruktur. Herzlichen Dank.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Der Rahmenkredit ist im Wesentlichen ein Resultat aus der früher durch den Kantonsrat genehmigten ZVV-Strategie und gibt daher keinen Anlass zur Kritik. Zu bemerken sind noch folgende Fakten: Trotz Ausbau des Angebots mit der vierten Teilerweiterung 2018 wird ein Rahmenkredit im Umfang von 709,1 Millionen beantragt. Dies ist um 2,5 Millionen tiefer als der durch den Kantonsrat genehmigte Kredit in der Vorperiode und um 10,3 Millionen tiefer als die Vorgabe aus Lü16 (*Leistungsüberprüfung 2016*).

Ich möchte zu Felix Hoesch noch bemerken, dass es wieder einmal ein geniales rhetorisches Kabinettstück gebraucht hat, den Fonds mit dieser Vorlage durcheinanderzubringen. Die FDP wird den Rahmenkredit genehmigen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Der Rahmenkredit ist die Rechnung für die Bestellung, die wir vor zwei Jahren aufgegeben haben. Zudem fällt diese Rechnung tiefer aus als in den vorangehenden Perioden, sodass wir auf eine kostenbewusste Arbeit des ZVV schliessen können. Aus diesen Gründen war der Kredit auch in der Kommissionsberatung unbestritten. Alles andere als eine Bewilligung des vorliegenden Rahmenkredites wäre Zechprellerei.

Trotz der voraussichtlichen Einigkeit darf nicht vergessen werden, dass der ZVV mit einer anderen Zechprellerei des Rates zu kämpfen hat. Und auch ich mache hier die Verbindung, Christian Schucan, die Felix Hoesch schon gemacht hat: Mit der zweijährigen Bestellung für

den Betrieb des öffentlichen Verkehrs haben wir nämlich «auch Ausbauten Verkehrsinfrastruktur» bestellt. Die Finanzierung und Amortisation dieser Bestellung wird über den Verkehrsfonds abgewickelt. Der Griff in die Kassen des Verkehrsfonds über eine Reduktion der gesetzlich vorgesehenen Einlagen wurde in den letzten Budgetdebatten zum Dauerthema. Der Regierungsrat, der diesen Finanztrick eingeführt hat, ist in der Zwischenzeit gescheitert geworden. Die rechte Mehrheit dagegen will diese Zechprellerei mit einer Gesetzesänderung legalisieren. Nun wird es am 10. Juni 2018 am Volk liegen, korrigierend einzugreifen und die Änderung des Personenverkehrsgesetzes abzulehnen. Nur mit einer angemessenen Finanzierung, koordiniert mit Betrieb und Ausbau des ÖV, können wir die Erfolgsgeschichte des ZVV fortschreiben.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Als Inhaber einer Massivholz-Manufaktur werde ich immer wieder gefragt, ob denn unsere individuell und aus einheimischem Holz hergestellten Möbel überhaupt bezahlbar sind. Natürlich sind sie das! Allerdings muss ich für meine Antwort jeweils etwas ausholen und mir Mühe geben, unsere Preise ins Verhältnis von Langlebigkeit, Nachhaltigkeit und regionaler Wertschöpfung zu stellen. Da ist die Frage, ob unser ÖV bezahlbar ist wesentlich einfacher zu beantworten. Denn unser ÖV ist einmalig günstig, so günstig wie schweizweit nirgends.

Niedliche 1 Prozent des kantonalen Budgets machen die Kosten des ZVV aus. Dieser Wert ist immer noch gleich hoch wie vor 20 Jahren. In der gleichen Zeit wurden aber die Leistungen massiv angehoben, ohne dass die Steuerzahler immer stärker belastet wurden. Eine solche finanzielle Entwicklung ist bemerkenswert und für den Staatshaushalt untypisch. Trotz seines öffentlichen Auftrages und vielen gesetzlichen Vorgaben gelingt es dem ZVV, ökonomisch und leistungsorientiert zu handeln. Effizienzsteigerung gehört dabei ebenso zu den permanent verfolgten Zielen wie die Steigerung der Qualität. Resultate sind die hohe Kundenzufriedenheit und ein Kostendeckungsgrad, der nationale Spitze ist.

Vor diesem Hintergrund müssen Eingriffe in das bewährte finanzielle System doppelt gut überlegt sein, Christian Schucan. Kurzfristige und nicht zu Ende gedachte Massnahmen sind riskant; dies sowohl für die laufenden Betriebskosten als auch für Investitionen in die Infrastruktur. Für diese Infrastruktur wurde im Kanton Zürich der Verkehrsfonds geschaffen. Er ist eine hervorragende Lösung, weil er eine sorg-

fältige und vorausschauende Planung sicherstellt. Alle jene, die ihn nun antasten, zeigen hier wenig Verantwortungsbewusstsein.

Nicht nur die Zukunft, nein, schon die Gegenwart des effizienten und umweltschonenden Personentransports gehört dem ÖV. Weil er nirgends preiswerter als bei unserem ZVV zu haben ist, sagt die EVP darum klar Ja zum Rahmenkredit 2018/2019.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Der Rahmenkredit wird ja alle zwei Jahre zusammen mit den Grundsätzen festgelegt und diese haben Sie verdankenswerterweise soeben einstimmig verabschiedet. Wie es gesagt wurde, sind es sogar 2,5 Millionen Franken weniger. Ich kann auch sagen, dass im Rahmenkredit die Massnahmen aus der Leistungsüberprüfung 2016 vollständig umgesetzt wurden, das heisst, die finanziellen Vorgaben werden sogar mehr als erfüllt. Auch die Kostenunterdeckung des ZVV konnte in den letzten Jahren stabilisiert werden. Das gilt auch für das Jahr 2018. Mit der Inbetriebnahme der dritten und letzten Etappe der vierten Teilergänzung zur Zürcher S-Bahn wird die Kostenunterdeckung 2019 allerdings etwas ansteigen. Trotzdem liegt der Rahmenkredit insgesamt leicht unter dem Niveau der Vorplanperiode. Zu diesem erfreulichen – man darf schon sagen: erfreulichen – finanziellen Ergebnis und dann auch zu dieser Entwicklung tragen die Kosten- und die Ertragsseite beim ZVV bei. Während die Kosten des bestehenden Angebotes gehalten beziehungsweise leicht gesenkt werden, führt die anhaltend gute Nachfrageentwicklung zu zusätzlichen Erträgen.

Erlauben Sie mir, hier noch die Gelegenheit wahrzunehmen und Ihnen auch etwas zur Postauto AG zu sagen: Die direkten Auswirkungen der Ergebnisse der subventionsrechtlichen Überprüfung der Postauto AG auf das Entschädigungsniveau von Postauto in den Jahren 2018 und 2019 sind im Moment noch schwer abzuschätzen. Was man aber auf jeden Fall im Moment bereits sagen kann: Es handelt sich im Vergleich zum Rahmenkredit ganz klar um kleine Beträge, die hier keine Anpassungen erfordern. Ich kann Ihnen auch sagen, was wir tun würden, wenn wir von der Postauto AG in der Periode 2007 bis 2017, also einer doch längeren Periode, tatsächlich etwas Gelder zurückerstattet bekämen: Dann würden diese im Laufe dieser Abrechnungsperiode je zu 50 Prozent dem Kanton und den Gemeinden zurückerstattet.

In diesem Sinne danke ich Ihnen herzlich auch für die Zustimmung zum Rahmenkredit.

9578

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.–III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 162 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5369 zuzustimmen und den Rahmenkredit des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2018/2019 zu genehmigen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Pilotprojekt: Stichproben bei der Lohngleichheit in der Submission**
Postulat *Michèle Dünki (SP, Glattfelden)*
- **Ausreichende Versorgung mit ZVV-Verkaufsstellen erhalten**
Postulat *Birgit Tognella (SP, Zürich)*
- **Geschlechterquoten auf Wahllisten**
Parlamentarische Initiative *Michèle Dünki (SP, Glattfelden)*
- **Wegleitung Parkierung**
Anfrage *Martin Farner (FDP, Oberstammheim)*
- **(Fach-)Kurse für Arbeitslose in englischer Sprache und Förderung von privilegierten Ausländern**
Anfrage *Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)*
- **Willkürliche Vergaben von B-Bewilligungen beim Migrationssamt**
Anfrage *Beat Huber (SVP, Buchs)*

– **Einsatz der Kantonspolizei Zürich am WEF in Davos**
Anfrage Hannah Pfalzgraf (SP, Mettmenstetten)

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Zürich, den 5. März 2018

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 26.
März 2018.