


80. Sitzung, Montag, 24. November 2008, 8.20 Uhr

 Vorsitz: *Regula Thalmann (FDP, Uster)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 5235*
- Antworten auf Anfragen *Seite 5236*
- Nachruf..... *Seite 5236*
- Begrüssung einer Schulklasse auf der Tribüne..... *Seite 5268*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... *Seite 5236*

2. Abbau von Hürden bei der Einrichtung und beim Bau von Kindertagesstätten

Motion von Carmen Walker (FDP, Zürich), Thomas Heiniger (FDP, Adliswil) und Gaston Guex (FDP, Zumikon) vom 10. Juli 2006

 KR-Nr. **197/2006**, Entgegennahme als Postulat, keine materielle Behandlung *Seite 5237*
3. Überprüfung und Erweiterung des Anforderungsprofils für Dozierende an den Fachhochschulen

Postulat von Brigitta Johner (FDP, Urdorf), Katharina Kull (FDP, Zollikon) und Dieter Kläy (FDP, Winterthur) vom 30. Juni 2008

 KR-Nr. **241/2008**, Entgegennahme, keine materielle Behandlung *Seite 5237*

4. GreenTech made in Zurich (Switzerland)

Postulat von Peter Ritschard (EVP, Zürich), Carmen Walker (FDP, Zürich) und Thomas Maier (GLP, Dübendorf) vom 8. September 2008

KR-Nr. **305/2008**, Entgegennahme, keine materielle

Behandlung *Seite 5238*

5. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2009 bis 2011

Bericht des Regierungsrates vom 24. September 2008 und gleich lautender Antrag der KPB vom 4. November 2008 **4549**

Seite 5238

6. Beschluss des Kantonsrates über die kantonale Volksinitiative zum Abbau von Vorschriften und administrativer Belastung von kleinen und mittleren Unternehmen «KMU-Entlastungsinitiative»

Antrag des Regierungsrates vom 28. November 2007 und geänderter Antrag der WAK vom 28. Oktober 2008 **4454a**.....

Seite 5263

7. Totalrevision Verkehrsabgabengesetz

Motion von Carmen Walker (FDP, Zürich), Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt) und Thomas Heiniger (FDP, Adliswil) vom 22. Januar 2007

KR-Nr. **15/2007**, Entgegennahme, Diskussion

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 78/2007)..... *Seite 5281*

8. Änderung des Verkehrsabgabengesetzes (progressives System der emissions-, verbrauchs- und fahrleistungsabhängigen Motorfahrzeugsteuer)

Motion von Marcel Burlet (SP, Regensdorf), Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) und Peter Anderegg (SP, Dübendorf) vom 12. März 2007

KR-Nr. **78/2007**, Entgegennahme, Diskussion

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 15/2007)..... *Seite 5281*

Verschiedenes

- Nachtrag zu Traktandum 5, Strassenbauprogramm
 - *Erklärung von Regierungsrätin Rita Fuhrer zur Einhausung Schwamendingen Seite 5263*
- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Erklärung der Fraktion der Grünen und der AL zum Budgetbeschluss der Finanzkommission..... Seite 5259*
 - *Erklärung der GLP-Fraktion zu wetterbedingten Südanflügen..... Seite 5260*
 - *Persönliche Erklärung von Hans Frei, Regensdorf, zur Fraktionserklärung der Grünen und der AL..... Seite 5261*
 - *Erklärung der CVP-Fraktion zur Bundesratskandidatur von Regierungsrätin Rita Fuhrer Seite 5262*

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Da die Züge etwas Verspätung hatten, habe ich mir erlaubt, fünf Minuten später zu beginnen.

Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Ich bitte auch bei der SVP um etwas mehr Ruhe. Das heisst aber nicht, dass die andern sich dann darüber mokieren sollten.

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

– **Buslinien durch den Üetlibergtunnel**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum dringlichen Postulat KR-Nr. [390/2007](#), Vorlage [4560](#)

Zuweisung an die Finanzkommission:

- **Bewilligung von Nachtragskreditbegehren für das Jahr 2008, III. Serie**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat, Vorlage [4561](#)

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf zehn Anfragen zugestellt:

KR-Nrn. [264/2008](#), [268/2008](#), [281/2008](#), [282/2008](#), [283/2008](#), [284/2008](#), [287/2008](#), [288/2008](#), [289/2008](#), [337/2008](#).

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 79. Sitzung vom 17. November 2008, 8.15 Uhr

Nachruf

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Nun bitte ich um Ruhe, da ich einen Nachruf zu verlesen habe.

In der vergangenen Woche mussten wir vom Hinschied der früheren Stadtzürcher Kantonsrätin Heidi Hofmann erfahren. Die Sozialdemokratin ist am 12. November 2008 im 58. Lebensjahr nach kurzer schwerer Krankheit allzu früh verstorben. Heidi Hofmann ist 1979 erstmals in unser Parlament gewählt worden – im für die damalige Zeit ausgesprochen jungen Alter von 27 Jahren. Ihr grosser Einsatz galt vor allem jenen Menschen, denen kein Platz an der Sonnenseite des Lebens vergönnt ist. Mit der ihr eigenen Schaffens- und Überzeugungskraft trat sie ebenso für die Lebensqualität in ihrer engsten Heimat, den von vielen Seiten bedrängten Stadtquartieren Aussersihl und Industrie, ein. 1993 zog sich Heidi Hofmann aus dem Rat zurück und konzentrierte sich ganz auf ihr ausserparlamentarisches Engagement. Gleichwohl gehörte sie zu den treuesten Gästen der Zusammenkunft der ehemaligen Kantonsratsmitglieder, die seit 2001 alle zwei Jahre abgehalten wird.

Am vergangenen Freitag ist Heidi Hofmann in der reformierten Johanneskirche ihres Heimatquartiers Industrie verabschiedet worden. Bei ihrem Familienbaum hat sie die letzte Ruhestätte gefunden.

Wir gedenken der Verstorbenen in Dankbarkeit für ihren Einsatz zu Gunsten unseres Kantons. Den Hinterbliebenen spreche ich auch im Namen des Kantonsrates das herzlichste Beileid aus.

2. Abbau von Hürden bei der Einrichtung und beim Bau von Kindertagesstätten

Motion von Carmen Walker (FDP, Zürich), Thomas Heiniger (FDP, Adliswil) und Gaston Guex (FDP, Zumikon) vom 10. Juli 2006

KR-Nr. [197/2006](#), Entgegennahme als Postulat, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Die Erstunterzeichnerin ist mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden. Priska Seiler, Kloten, hat an der Sitzung vom 11. Dezember 2006 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt, diesen aber an der Sitzung vom 17. November 2008 zurückgezogen. Wird ein neuer Antrag auf Ablehnung gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat [197/2006](#) ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Überprüfung und Erweiterung des Anforderungsprofils für Dozierende an den Fachhochschulen

Postulat von Brigitta Johner (FDP, Urdorf), Katharina Kull (FDP, Zollikon) und Dieter Kläy (FDP, Winterthur) vom 30. Juni 2008

KR-Nr. [241/2008](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Matthias Hauser hat Ablehnung des Postulates beantragt. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

4. GreenTech made in Zurich (Switzerland)

Postulat von Peter Ritschard (EVP, Zürich), Carmen Walker (FDP, Zürich) und Thomas Maier (GLP, Dübendorf) vom 8. September 2008 KR-Nr. [305/2008](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat [305/2008](#) ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2009 bis 2011

Bericht des Regierungsrates vom 24. September 2008 und gleich lautender Antrag der KPB vom 4. November 2008 [4549](#)

Thomas Hardegger (SP, Rümlang), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Wie der erste Schnee im November den Winter ankündigt, so sollte das Strassenbauprogramm auf die Budgetberatungen im Dezember einstimmen. So war es jedenfalls einmal gedacht. Weil der Kantonsrat das Strassenbauprogramm aber nur zur Kenntnis nimmt und keinerlei Beschlüsse zu Projekten, Strategien und Kosten fassen kann, ist eine Einflussnahme auf budgetwirksame Angaben nicht möglich. Umso mehr wartet jetzt die Kommission für Planung und Bau auf die für nächstes Jahr angekündigte Revision des Strassengesetzes, das dem Kantonsrat über die Beschlussfassung zu Strategie und Finanzplanung Steuerungsmöglichkeiten zubilligt, so wie dies auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs möglich ist.

Nun zur diesjährigen Vorlage. Zwei wichtige Unterschiede zu den vorausgehenden Strassenbauprogrammen sind auszumachen: Die Auf-

gabenverschiebung zwischen Bund und Kanton bei den Nationalstrassen als Auswirkung der NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) ist weitgehend vollzogen. Die Projekte sind durch den Bund übernommen, die finanzielle Abgrenzung ist erfolgt und die Eigentumsübertragung steht bevor. Deshalb sind die Nationalstrassen, welche früher ein Schwergewicht des Bauprogramms bildeten, nur noch erwähnt.

Als Weiteres hat die Umstellung auf die neue Rechnungslegung IPSAS (*International Public Sector Accounting Standards*) bei der Bewertung der Investitionen und den Abschreibungssätzen zu Veränderungen geführt.

Das Strassenbauprogramm umfasst so die Berichterstattung über die kurz- und mittelfristigen Projekte in folgenden Bereichen: Fuss- und Radverkehrsanlagen, strassengebundener öffentlicher Verkehr, Nationalstrassen in der Verantwortung des Kantons, Staatsstrassen, Verkehrsmanagement und Lärmschutz.

Wie jedes Jahr wird ziemlich ausführlich erklärt, wie vielfältig die Gründe sein können, dass das vorgesehene Programm nicht eingehalten werden kann. Gleichzeitig ist uns aber auch bestätigt worden, dass die Liste an projektierten Vorhaben in allen Bereichen gross genug wäre. Es scheint, dass man sich immer wieder überraschen lässt von den eintretenden Verzögerungen, wie wenn man sich zum ersten Mal mit der Ausführung eines Projektes befassen müsste.

Nachfolgend erwähne ich, in welchen Bereichen sich die KPB noch genauer hat informieren lassen.

Bei den Fuss- und Radverkehrsanlagen: Es will und will nicht gelingen, die vom Gesetz vorgeschriebene und deshalb im Plan eingestellte Summe für Radanlagen zu verbauen. Wir konnten die Liste der vorgesehenen Projekte einsehen; an notwendigen Vorhaben fehlt es nicht.

Zu den Nationalstrassen bezogen auf die Leistungen des Kantons zu Gunsten der Nationalstrassen: Zur Einhausung Schwamendingen lässt sich die KPB ausserhalb des Strassenbauprogramms detailliert informieren. Immerhin geht das Projekt ja zurück auf eine Kommissionsmotion der KPB.

Zu den Staatsstrassen: Da das Projekt Uster-West sowieso in der Beratung der KPB liegt, hat sich das Interesse insbesondere auf die Vorhaben Ottenbach–Obfelden, Grüningen und Sihltalstrasse konzentriert. Besonders bei der Sihltalstrasse hat zumindest ein Teil der

Kommission mit Erstaunen zur Kenntnis genommen, dass auch nach Inbetriebnahme des Üetlibergtunnels die Kapazität dieser Strasse beibehalten werden soll, um als Ausweichroute zur Verfügung zu stehen.

Da die in der Verkehrsrichtplan-Debatte beschlossene, kurzfristig auszuführende Verlegung der Strasse durchs Neeracher Ried nicht im Programm erscheint, hat sich die KPB nach dem Stand des Vorhabens erkundigt. Derzeit wird eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt, um eine gute Lösung sowohl für den Moorschutz wie für die Verkehrsbedürfnisse zu finden.

Zum Verkehrsmanagement: Beim Verkehrsmanagement steht insbesondere die Aufgabenteilung bei den Verkehrsleitzentralen zwischen Bund und Regionen an. Das Ziel des Regierungsrates bleibt es, dass die operative Hoheit der Verkehrssteuerung im Grossraum Zürich durch Delegation des Bundes beim Kanton bleibt. Mit dem Projekt Regionale Verkehrssteuerung für die Räume Limmattal, Glatttal sowie Winterthur und Umgebung werden Konzepte für eine städtische Verkehrssteuerung entwickelt. Dafür wird die Volkswirtschaftsdirektion eine Rahmenkreditvorlage an den Kantonsrat erarbeiten.

Und noch zum Lärmschutz: Beim Lärmschutz konnte die KPB von den Priorisierungen des Regierungsrates bei der Lärmbekämpfung Kenntnis nehmen. Lärmsanierung Grünau, Einhausung Schwamendingen und Ausbau Nordumfahrung sind die anspruchsvollsten Vorhaben. Da insbesondere innerorts eine Bekämpfung an der Quelle schwierig ist, stehen Schutzmassnahmen im Vordergrund. Hier ziehen wiederum viele Betroffene den Einbau von Schallschutzfenstern dem Bau von Schallschutzwänden vor.

Ich beantrage Ihnen im Namen der KPB, das Bauprogramm der Staatsstrassen 2009 bis 2011 zur Kenntnis zu nehmen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Einmal mehr dürfen wir nun das Strassenbauprogramm zur Kenntnis nehmen. Dabei dürfen wir auch zur Kenntnis nehmen, dass die NFA, wie zu erwarten war, ihre Auswirkungen auf das Strassenbauprogramm hat, wie das der Kommissionspräsident bereits erwähnt hat. Mit dem Übergang der Nationalstrassen in den Bundesbesitz ist auch deren Bedeutung im Strassenbauprogramm gesunken, da sich der Einflussbereich des Kantons entsprechend reduziert. Was nicht heissen soll, dass uns die Nationalstrassen deshalb weniger beschäftigt hätten in den Diskussionen. Mit

Ernüchterung mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass auf eidgenössischer Ebene nicht alles so respektiert wurde, wie der Kantonsrat dies beispielsweise im Zusammenhang mit der Verkehrsrichtplandiskussion gesehen hat. Das relativiert die stundenlangen Diskussionen in den Kommissionen und im Rat erheblich.

Als Beispiel hierzu soll die dritte Gubrist-Röhre angeführt werden. Währenddem sich der Kantonsrat im Richtplan für eine Überdeckung bei beiden Tunnelportalen aussprach, ist beim Bund teilweise wenig Verständnis für die Überdeckung auf Limmattaler Seite vorhanden. Vielmehr will der Bund seine Ausgaben minimieren. Das ist inakzeptabel. Der Kanton ist seinen finanziellen Mehrbelastungen gegenüber der Eidgenossenschaft nachgekommen. So muss nun auch vom Bund eingefordert werden, dass er seinen Verpflichtungen nachkommt. Es kann nicht sein, dass nun auf Kosten der Bevölkerung aus Spargründen flankierende Massnahmen betreffend Autobahnlärm und Verkehrssicherheit gestrichen werden. Der eben erschienene Umweltbericht des Kantons zeigt ja deutlich, dass betreffend Lärmbekämpfung definitiv Nachholbedarf besteht. Es ist unsinnig, wenn der Bund heute auf solche Massnahmen verzichtet und diese später mit wesentlich höheren Kosten nachgeholt werden müssen.

Auch das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen wird zur Bundesaufgabe. Dieser Wechsel ist mit verschiedenen Knackpunkten verbunden. Einerseits befindet sich ein sehr grosses Know-how in diesem Bereich beim Kanton oder sogar in den Städten. Andererseits besteht die Gefahr, dass der Bund den kantonalen Interessen zu wenig Beachtung schenken wird. Der Kanton muss sich beim Bund einsetzen, dass im Sinne von «Elektronik vor Beton» das Verkehrsmanagement verbessert wird. Es ist wesentlich kostengünstiger und weniger umweltschädlich, mit einer guten Verkehrssteuerung die Kapazität der Verkehrsträger zu erhöhen, als neue bauen zu müssen. Unter einem zeitgemässen Verkehrsmanagement verstehe ich allerdings ausgeklügelte Systeme als die Tropfenzähler, welche heute in verschiedenen Gebieten des Kantons in Betrieb sind. Sie führen meist dazu, dass der ausserkantonale Verkehr über lange Distanzen freie Fahrt geniesst, währenddem der lokale Verkehr behindert wird, weil dieser erst gar nicht auf die Autobahnen kommt. Und viele Ortschaften werden durch Ausweichverkehr zusätzlich belastet. In diesem Bereich besteht grosses Verbesserungspotenzial.

Auch im Bereich der Radwege besteht Verbesserungspotenzial. Die Volkswirtschaftsdirektorin beteuert zwar jedes Jahr, dass sie grossen

Wert auf die Verbesserung des Radwegnetzes legt, und die Radwegstrategie wurde wirklich sehr sorgfältig ausgearbeitet. Aber bei der Umsetzung scheint es zu hapern. Regelmässig kann der budgetierte Betrag gar nicht ausgeschöpft werden, weil zu wenige Projekte fertig ausgearbeitet sind. Auch scheint in den Gemeinden ein gewisses Manko zu bestehen, was vonseiten des Kantons in Planung ist. Mit einer verbesserten Kommunikation zwischen dem Kanton und den Gemeinden könnten einige Verbesserungen erzielt werden.

Ich denke, diese Ausführungen beweisen, dass wir das Strassenbauprogramm nicht nur zur Kenntnis genommen haben, sondern dass wir uns aktiv damit auseinandergesetzt haben.

Eva Torp (SP, Hedingen): Einmal mehr präsentiert sich uns das Bauprogramm der Staatsstrassen als kakophonische Bauorgie; ein Sammelsurium von neuen Strassen, spärlich bedeckt von einem Schammäntelchen allzu knapper Lärmschutzmassnahmen. Und dies im Wissen darum, dass in der Periode seit 2004 der Verkehr im Grossraum Zürich zugenommen hat und der Hauptverursacher der Luft- und Lärmbelastung ist. Die Bilanz im fünften kantonalen Umweltbericht tönt zugleich erschreckend wie auch lakonisch: Umweltziel bei Weitem nicht erreicht! Aber dies stoppt unseren strassenbaufreudigen Regierungsrat nicht, im Gegenteil: Er baut weiter eifrig aufs Bauen. In den nächsten drei Jahren sind diverse Fertigstellungen des beschlossenen Nationalstrassennetzes, wie eine Miniautobahn, Umfahrungsstrassen und Belagsarbeiten und so genannte Optimierungen am bestehenden Strassennetz im Programm vorgesehen. Wie das Ganze finanziert werden soll, erfahren wir dann nächstes Jahr im Zusammenhang mit der Neuregelung der Strassenfinanzierung anlässlich der Revision des Strassengesetzes.

Der Bericht wirkt mutlos, manchmal fast resigniert. War früher immerhin mal noch die Rede von Abklassierungen, des Rückbaus als Kompensation gegenüber Eröffnungen neuer Strassen, finden wir im Bericht nur einen mageren Versuch davon: Eine Umgestaltung der Sihltalstrasse von der Kantonsgrenze Zug bis zur Stadtgrenze Zürich, nach der Eröffnung der A4 Knonaueramt. Dabei wirkt es geradezu lächerlich, dass betont wird, dass die Kapazität der Strasse jedoch beibehalten werden soll. Dies können und wollen wir nicht akzeptieren, und wir werden einen Vorstoss dazu einreichen. Unverständlich ist auch der Dauerläufer, dass der Regierungsrat es nicht einmal schafft,

die gesetzlich vorgeschriebene Summe für die Radwege auszugeben. Persönlich glaube ich nicht, dass es an den vermeintlich vielen Projektverzögerungen im Kanton liegt, sondern vielmehr am Willen, endlich die Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs (*MIV*) gegenüber dem Fuss- und Radverkehr zurückzubinden.

Eine weitere Komponente dieses Trauerspiels: Nur gerade lächerliche 2 Millionen Franken der nach Zürich fliessenden LSVA-Abgaben (*Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*) gehen in die Bevorzugung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. Am traurigsten steht es aber um den Lärmschutz. Lärmsanierungen interessieren den Regierungsrat offenbar nicht, denn betreffend Lärmsanierung bildet der Kanton Zürich das Schlusslicht aller Kantone. Wenn mal was gemacht wird, werden unschöne Lärmschutzwände aufgestellt oder ein paar Fenster ersetzt, anstatt an der Quelle zu wirken, zum Beispiel beim Strassenbelag oder mit Temporeduktionen, was unsere Nachbar Kantone längst erfolgreich praktizieren.

Der Bund hat für 2008 bis 2011 dem Kanton 6 Millionen Franken für den Lärmschutz zugesichert. Wir erwarten nun, dass damit nicht nur geplant, sondern auch intelligent und sensibel gehandelt wird. Will der Kanton Zürich nicht an Lebensqualität verlieren, muss er schleunigst etwas ändern: weniger Strassenbau, mehr Lärmeindämmung, mehr Landschaftsschutz, mehr Förderung des alltäglichen Rad- und Fussverkehrs!

Carmen Walker (FDP, Zürich): Das Bauprogramm der Jahre 2009 bis 2011 können wir zur Kenntnis nehmen, wie wir das immer wieder periodisch tun. Trotzdem möchte die FDP einige Punkte ganz gezielt hervorheben. Erstes Stichwort: neuer Finanzausgleich und damit die neue ausschliessliche Zuständigkeit des Bundes bei Nationalstrassen. Die FDP begrüsst nach wie vor einheitliche Standards für die Schweizer Nationalstrassen. Nur – und das zeigt sich leider immer mehr – dürfen dabei die Interessen unseres Kantons als Grossagglomerationskanton nicht ausser Acht gelassen werden. Denn die Mobilität ist in unserem Kanton Zürich schweizweit die grösste und wir haben hier auch den grössten Handlungsbedarf. Dessen Umsetzung ist daher mehr als ein frommer Wunsch nach Bern. Es ist für die Volkswirtschaft der ganzen Schweiz von grundlegender Bedeutung, wie wir auch mit unseren Mobilitätsproblemen umgehen. Für die FDP wäre deshalb eine leise und schleichende Verschiebung von Investitionen

beim Lärmschutz auf die Kantone – das heisst, der Bund schiebt seine Aufgaben wieder an den Kanton zurück – nicht akzeptabel. Ich nehme als Beispiel die Diskussion rund um die Überdeckung bei Weiningen. Wie gesagt ist der Kanton Zürich der verkehrs- und bevölkerungsreichste, und wir haben nun einfach nicht die Anforderungen, die man zum Beispiel im Kanton Jura stellen kann. Hier will die FDP der Volkswirtschaftsdirektorin ausdrücklich den Rücken stärken in den Verhandlungen, die sie beim Bund führt. Zürich ist nicht bereit und die FDP ist nicht bereit, hier weiter die Milchkuh der Nation zu spielen.

Zweites Stichwort: neue Strassen. Die müssen auch irgendwie bezahlt werden. Die FDP begrüsst deshalb – das wurde bereits im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrskonzept erwähnt –, dass die Regierung auch ein Bekenntnis zu einer neuen Mittelenerhebung im Strassenfonds abgibt, das heisst, zu einem neuen Finanzierungsmodell Hand bietet. Die FDP hat wiederholt einen Paradigmawechsel hin zu einem verursachergerechten und dynamischen und leistungsfähigen neuen Finanzierungssystem gefordert, das auch deutliche ökologische Anreize setzt. Wir werden heute im Rat die Gelegenheit haben, darüber zu diskutieren und unsere Motion hoffentlich zu überweisen.

Und drittes Stichwort: Auffallend ist, dass wir zwar einmal mehr – und das möchte ich hier ausdrücklich der Linken sagen und meiner Vorrednerin – von einem Strassenbauprogramm reden, aber keine einzige neue Ortsumfahrung oder eine neue Strasse wirklich bauen oder planen. Schauen Sie doch einmal die Investitionen an, die wir tätigen! Wir reden zum Beispiel über Fahrbahnen und über Beleuchtungen, über Radverkehrsanlagen, über Lärmschutz, über Fussgängeranlagen und über den öffentlichen Verkehr. Und es ist dem Rat und vor allem der Linken wirklich wieder einmal in Erinnerung zu rufen, was wir mit diesem Geld, das immerhin über die Motorfahrzeugsteuer eingenommen wird und daher die Automobilisten bezahlen, wirklich tun. Neuerdings bauen wir zum Beispiel sogar Seeuferwege mit dem Geld aus der Motorfahrzeugsteuer. Und in diesem Sinne weise ich das Votum, wir würden eine Strassenbauorgie betreiben, als wirklich definitiv deplatziert und weltfremd zurück.

In diesem Sinne und mit diesen Bemerkungen nehmen wir das Bauprogramm zur Kenntnis.

Thomas Ziegler (EVP, Elgg): Nach den Ausführungen des KPB-Präsidenten und meiner Vorredner zum Strassenbauprogramm nur ein paar ganz kurze Bemerkungen von unserer Seite her.

Erstens: Wir begrüßen es, dass nun im Zusammenhang mit den neuen Strassenverbindungen im Gebiete des Neeracher Rieds eine Zweckmässigkeitsbeurteilung vorgenommen wird. Bei dieser muss ganz klar der Naturschutz beziehungsweise ein optimaler Moorschutz die absolute Priorität haben.

Zweitens: In Übereinstimmung mit wahrscheinlich vielen – wohl den meisten – Parteien bedauern auch wir die Verzögerung bei der Einhausung Schwamendingen. Die betroffene Bevölkerung hat nun schon sehr lange leiden und warten müssen. Es ist wirklich zu hoffen, dass die neu für 2011 bis 2016 vorgesehene Bauausführung nicht nochmals eine Verzögerung erfährt, so dass auch die Promotoren dieser Idee die Realisierung des Projektes, wenn auch im fortgeschrittenen Alter, noch erleben können.

Drittens: Beim Lärmschutz begrüßen wir grundsätzlich, dass dieses Problem vor allem und vermehrt mit Schallschutzfenstern gelöst werden soll, und nicht in erster Linie mit noch teureren Lärmschutzwänden, die Landschaft und Ortsbilder beeinträchtigen.

Und noch ein Wort, das wir auch schon gehört haben, zu den Radanlagen: Auch die EVP ist der Meinung, dass die vorgesehenen Mittel wirklich endlich ausgeschöpft werden sollten. Die Ausrede, es gebe nicht genug baureife Projekte oder eben nicht genug Bedarf, ist eben nur eine Ausrede. Beispiele dafür gibt es genug; man muss nur die Gemeinden fragen.

Im Übrigen hat EVP, wie es sich für eine regierungstreue Partei gehört, das Strassenbauprogramm zustimmend zur Kenntnis genommen.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Der diesjährige Bericht bestätigt die Prioritäten der vergangenen und auch der künftigen Jahre. Fuss- und Radverkehrsanlagen geniessen eine bevorzugte Behandlung, und entsprechend der Radwegstrategie des Regierungsrates wird das Radwegnetz, wo notwendig und möglich, zügig erweitert. Bereits im vorliegenden Bericht erscheint das Kapitel Fuss- und Radfahreranlagen an erster Stelle, noch vor den Nationalstrassen, den Staatsstrassen und dem öffentlichen Strassenverkehr. Allein für das Radwegnetz sollen in den nächsten drei Jahren 47 Millionen Franken ausgegeben werden und für Fussgängeranlagen nochmals 33 Millionen Franken,

zusammen also 80 Millionen Franken. Für Fahrbahnbauten sind für die nächsten Jahre lediglich 84 Millionen Franken vorgesehen.

Wenn der Regierungsrat im Bericht schreibt «Im Staatsstrassennetz sind Leistungssteigerungen im Investitionsbereich kantonaler, überregionaler und überkommunaler Strassen vorgesehen», dann müsste prioritär bei den Fahrbahnbauten mehr getan werden. Es sind nicht die Radwege und Fussgängeranlagen, auf denen tagtäglich Stausituationen auftreten. Die Strassen in den Agglomerationsgemeinden um die Stadt Zürich sind teilweise so überlastet, dass der totale Verkehrszusammenbruch droht. Der Verflüssigung des motorisierten Individualverkehrs ist eine hohe Priorität einzuräumen. Diese vermisse ich im vorliegenden Bericht. Mit der Bevorzugung des ÖV wird mancherorts der MIV in hohem Masse behindert. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist wichtig. Ebenso kann es nicht angehen, dass nur auf die Karte «ÖV» gesetzt wird. Der ÖV ist in den beruflich notwendigen Hauptverkehrszeiten an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt. Der tägliche Berufsverkehr kann durch den ÖV nicht mehr bewältigt werden. Viele Arbeitstätige sind auf ein gut funktionierendes Strassennetz angewiesen. Staustunden führen jeden Tag zu sehr hohen volkswirtschaftlichen Schäden. Ohne die dringend notwendigen Ausbauten des Strassennetzes in den Agglomerationsgemeinden wird das Strassennetz des Kantons Zürich nicht in der Lage sein, die Verkehrszunahmen zu bewältigen. Der Kanton Zürich ist im internationalen Wettbewerb um Standortgunst nicht nur auf ein gutes ÖV-Netz, sondern auch auf ein funktionierendes Strassennetz angewiesen. Im Strassenbau für den motorisierten Individualverkehr haben wir unsere Hausaufgaben nicht gemacht.

Ich bitte den Regierungsrat, trotz den Prioritäten Bahnen und Tramlinien die Staus auf den Strassen nicht zu vergessen. Ich danke Ihnen.

Hans Meier (GLP, Glattfelden): Wir Grünliberalen nehmen den jährlichen Bericht über die Bautätigkeit im Netz der Staatsstrassen zur Kenntnis. Es bleibt uns ja nichts anderes übrig. Das Bauprogramm berücksichtigt die planerischen Grundlagen des kantonalen Richtplans Verkehr. Dieser Strichwirrwarr von 54 grossen Strassenprojekten, über den ganzen Kanton gelegt, wird Milliarden kosten und Landschaftsfrass verursachen. Wir Grünliberalen werden diesen Irrsinn bei der Kreditfreigabe und Krediterteilung für grössere und grosse Stras-

senbauprojekte bekämpfen. Im vorliegenden Staatsstrassenbauprogramm ist dies vor allem das Projekt Uster-West.

Es gibt aber auch Erfreulicheres zu berichten. Mit Freude stellen wir fest, dass 13 Millionen Franken für Fussgängeranlagen und 16 Millionen Franken für Radverkehrsanlagen vorgesehen sind.

Zum Schluss noch ein Strassenbauprojekt, das mich persönlich freut: Es sind dies die 2,57 Millionen Franken für die Erstellung eines Gehweges und eines Radfahrstreifens der Bergstrasse Uetikon am See, wo ich aufgewachsen bin. In den Vierzigerjahren des letzten Jahrhunderts war diese Strasse für die Jugend von Uetikon, der ich angehörte, eine kilometerlange Schlittelbahn. Die wenigen Lastwagen, die damals auch während des Krieges fuhren, tagsüber vor allem, walzten die Schlittelstrasse. Und nachts und abends war das dann der Schlitteltummelplatz der Dorfjugend. Meine Idee: Im Winter könnte man den Radfahrstreifen und den Gehweg wieder zu einer Schlittelbahn ausbauen; das wäre schön! Ich danke Ihnen.

Françoise Okopnik (Grüne, Zürich): Wir haben einmal mehr das zweifelhafte Vergnügen, das Bauprogramm Staatsstrassen zur Kenntnis nehmen zu dürfen. Das Programm ist nicht nur schlecht, sind doch freundlicherweise auch Massnahmen darin vorgesehen, welche die Auswirkungen des Strassenverkehrs für Anwohnerinnen und Anwohner von Strassen etwas weniger unerträglich machen. Zudem ist auch etwas vorgesehen für den Langsamverkehr.

Bedauerlicherweise hinkt aber die Realisierung der Massnahmen dem vorgesehenen Fahrplan immer weiter hinterher. Vielleicht liesse sich daran etwas ändern, würden etwas mehr Projekte gleichzeitig in Angriff genommen, so dass bei einem Projektrückstand nicht einfach nicht gebaut wird. Liebe Regierungsrätin Rita Fuhrer, wir sind uns bewusst, dass Sie für die Velofahrenden gerne mehr machen würden. Also bitte, planen Sie doch so, wie Bruno Grossmann gerade behauptet hat, dass Sie es tun!

Beim eigentlichen Strassenbauprogramm scheint teilweise etwas sehr viel Wunschenken verantwortlich zu sein. Wer kann denn glauben, dass sich beispielsweise Uster-West in der vorgesehenen Zeit realisieren lässt? Für das heutige Projekt konnte die Umweltverträglichkeit noch nicht nachgewiesen werden. Von verschiedenen Seiten wird dargelegt, das Projekt entspreche nicht demjenigen, für das der Kredit gesprochen wurde. Andere halten es für nicht im Einklang mit dem

Richtplan. Mit derartigen Hindernissen wird wohl kaum ein Baubeginn im Jahr 2010 möglich sein und hoffentlich nie für dieses Projekt stattfinden. Also könnten die 23 Millionen Franken beispielsweise für das Bildungszentrum in Uster verwendet werden, welches ein Sparopfer wurde. Okay, das Geld stammt aus anderen Töpfen, also kann man es ja nicht anzapfen. Schade! Aber man könnte vielleicht die Einhausung Schwamendingen so gestalten, wie es versprochen war, anstatt der Variante mit grauen Mauern. Oder nehmen wir die bizarre Idee, die Sihltalstrasse nach der Eröffnung des Üetlibergtunnels so umzugestalten, dass sie die gleiche Kapazität beibehält, aber dennoch für Velos attraktiv und sicher wird. Wer glaubt denn so was? Da besteht doch ein offensichtlicher Widerspruch! Es ist wohlbekannt, dass auf Strassen immer so viel Verkehr verkehrt, wie sie bewältigen können. Auch hier wird es nicht anders sein. Die Entlastung wird bei gleich bleibender Qualität spätestens nach fünf Jahren nicht mehr spürbar und damit die Attraktivität und Sicherheit für den Langsamverkehr dahin sein. Wir werden hier einen entsprechenden Vorstoss unterstützen.

Das Strassenbauprogramm ist immer noch geprägt von der Idee, dass Mobilität ein Naturphänomen ist, dem wir einflusslos ausgeliefert sind. Aber offenbar ist es ja das Ziel sogar des Strassenbauprogramms, noch mehr motorisierten Verkehr für Personen und Güter zu produzieren. Und um einem Verkehrskollaps vorzubeugen, hofft man auf die Wirkung des Verkehrsmanagements. Wenn man nicht weiter weiss, kann man ein bisschen managen, statt Lösungen zu finden. Wer aber jetzt glaubt, es würde etwa auch ins umstrittene Road-Pricing oder gar Mobility-Pricing investiert, täuscht sich. Im Verkehrsmanagement haben nur traditionelle Massnahmen der Verkehrssteuerung via Ampeln und Signalisation Platz. Dafür sollen 33 Millionen Franken ausgegeben werden. Damit könnte man auch die ganze Meilemer Bevölkerung mit GA (*ÖV-Generalabonnements*) beschenken, wobei mir natürlich klar ist, dass der ÖV nicht auf so viele zusätzliche Nutzerinnen und Nutzer ausgelegt ist. Aber das könnte ja noch werden. Mit 33 Millionen Franken könnten wohlgerne auch Bildungszentren gebaut oder allen Ustermerinnen und Ustermern ein gutes Velo geschenkt werden. Einmal mehr ist das Strassenprogramm leider nur ein Programm für die Motorfahrzeuge mit wenigen, Schmerz stillenden Pflästerli. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, man wolle den Velofahrerinnen und Velofahrern, den Fussgängerinnen und Fussgängern begreiflich machen, der einzig richtige Platz auf der Strasse sei im Auto.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Da ich als Mitglied der achtgrössten Fraktion nicht das bereits Gehörte wiederholen möchte, werde ich aus dem Strassenbauprogramm kurz ein paar prägnante Punkte herauspicken.

Erstens: Die durch die NFA abgegebenen Nationalstrassen entlasten den Kanton erheblich. Natürlich hat man auch Kompetenzen abgegeben. Und Wünsche zum Ausbaustandard werden künftig mit dem Hinweis auf die Selbstfinanzierung zur Kenntnis genommen.

Zweitens: Was für mich aber viel mehr erstaunlich ist, ist die Tatsache, dass der Richtplan des Kantons für den Bund nur verbindlich ist, was die Linienführung betrifft. Planungen voranzutreiben und zu beschliessen, welches Projekt in welcher Ausgestaltung realisiert wird, obliegt nur dem Bund. Man darf gespannt sein, wie die anstehenden Projekte priorisiert werden.

Drittens: Da 57 Millionen Franken NFA-Gelder in unsere Kantonskassen fliessen und die Nationalstrassen nicht mehr in Kompetenz und Finanzierung des Kantons liegen, fordern wir von der EDU mehr Gelder für die Gemeindestrassen. Denn zum Beispiel bei uns im Steinmaur wurde die Kantonsstrasse von Sünikon nach Regensberg an die Gemeinde abgeschoben. Diese Strasse benötigt sehr grossen Unterhaltsaufwand und wird grossmehrheitlich von ausserkantonalen Verkehrsteilnehmern benutzt. Hier sehen wir einen Anhaltspunkt, um die Gemeinden vom steigenden Finanzdruck zu entlasten.

Im Übrigen hat die EDU das Strassenbauprogramm wohlwollend zur Kenntnis genommen. Danke.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Jene von Ihnen, die schon länger hier in diesem Rat sind, ahnen natürlich bereits, was jetzt kommt, und ich kann Ihnen sagen: Ich enttäusche Sie nicht, es geht um Schwamendingen.

Jahrelang habe ich hier im Zusammenhang mit dem Strassenbauprogramm moniert, dass die Autobahn in Schwamendingen noch nicht vorgesehen ist. 1999 wurde die Volksinitiative eingereicht. Seit 2006, nachdem der Kantonsrat einstimmig der Vorlage zugestimmt hat, seit mindestens 2006 besteht ein klipp und klarer zwingender Auftrag. Und dieser Auftrag lautet: Die Autobahn in Schwamendingen sei einzuhausen, damit erstens die Anwohner vor Lärm geschützt sind, und damit zweitens das Quartier, das seit 40 Jahren radikal zerschnitten

wird, wieder zusammenwachsen kann. Das ist der Auftrag für die Einhausung in Schwamendingen!

Wenn wir jetzt aber die Presse verfolgen, wenn wir das verfolgen, was öffentlich verlautbart wird, dann hören wir Erstaunliches: Statt einer Ummantelung dieser Einhausung mit einer begrünter Böschung, die eine Zusammenführung der beiden zerteilten Quartiere garantieren würde, vernehmen wir, dass Schwamendingen eine 7,4 Meter hohe Betonmauer erhält. Das ist die radikale Zementierung der Zerteilung dieses Quartiers! Und das ist die Zementierung einer städtebaulichen Todsünde, die so schnell nicht wieder weggemacht werden kann!

Wir vernehmen auch, dass das ganze Projekt um Jahre hinausgeschoben wird. 2011 bis 2016 soll der Bau vollzogen werden können. Jetzt habe ich natürlich im Strassenbauprogramm nachgesehen, was im Jahr 2011 eingesetzt ist. Ich muss Ihnen sagen, eingesetzt sind für das Jahr 2011, wenn der Bau beginnen sollte, null Franken! Das heisst, es wird also gar nicht 2011 begonnen, obwohl es im Strassenbauprogramm heisst, man würde dann beginnen wollen. Es gibt noch eine andere Unstimmigkeit in Sachen Termine: Einerseits heisst es, im Herbst 2009 würde die öffentliche Planungsaufgabe aufliegen. Andere Quellen sprechen vom Frühling – ob Frühling 2009 oder Frühling 2010 weiss ich nicht. Immerhin sagt Otto Nager vom ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) gemäss NZZ, dass es im Frühling stattfinden soll. Ich würde von der zuständigen Regierungsrätin (*Rita Fuhrer*) gerne erfahren, was genau gemeint ist, womit wir zu rechnen haben, wann die öffentliche Planaufgabe endlich kommt.

Es werden Verzögerungsgründe für das Hinausschieben der Erstellung der Einhausung der Autobahn genannt. Das sind einmal technische Gründe; darüber habe ich mich schon mal ausgelassen. Technische Probleme sind nicht dazu da, um irgendetwas hinauszuschieben, sondern technische Probleme sind dazu da, um sie zu lösen. Dann werden finanzielle Probleme angeführt. Und schliesslich – das ist eigentlich das Erstaunlichste an der ganzen Sache – erklärt man uns wortreich, was alles auf dieser Strasse passieren muss: Es soll eine Komfortverbesserung für den Strassenverkehr entstehen, indem nämlich die Zugänglichkeit der Werkleitung nicht mehr in die Strasse verlegt werden soll, sondern an den Ort, wo eigentlich die Böschung hätte hinkommen sollen. Und damit man die Zugänglichkeit für diese Werkleitung garantieren kann, kann eben keine Böschung entstehen. Also: Man nimmt die Werkleitung aus der Strasse heraus und verlegt sie in den Raum der Böschungen. Das heisst, es entsteht in Schwamendingen

eine Komfortverbesserung für den Verkehr zu Lasten der anwohnenden Bevölkerung!

Was Schwamendingen jetzt mit diesem Projekt droht, das droht auch allen anderen neuralgischen Punkten, das dürfen wir uns nicht gefallen lassen. Ich sage das insbesondere zum Limmattal, Willy Haderer und Josef Wiederkehr. Hütet euch am Gubrist! (*Heiterkeit*), kann ich da nur sagen. Wenn das in Schwamendingen Schule macht, wird das bei Ihnen genau so passieren. Und es wird bei der Üetlibergtunnelöffnung genau so passieren. Es kann nicht angehen, dass der Komfort auf der Strasse zu Lasten der Anwohner verbessert wird. Wir müssen da wachsam bleiben.

Wir fordern deshalb den Regierungsrat zu zwei Dingen auf: Erstens sind für die Erstellung der Einhausung Schwamendingen absolute Priorität und volles Tempo notwendig. Zweitens ist das Projekt weitestgehend so zu realisieren, wie das ursprüngliche Projekt gewesen ist. Alles andere wäre ein Verstoss gegen Treu und Glauben!

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Zuerst noch ein ganz kleines Wort zu Hartmuth Attenhofer bezüglich der Einhausung Schwamendingen. So weit ich das im Kopf habe, war das ursprüngliche Projekt, das durch die Volksabstimmung oder durch die Volksinitiative vorgelegt wurde, ein Glaskasten über die Einhausung Schwamendingen. Alles andere ist später gekommen. Wenn man die Einhausung Schwamendingen so will, wie es die Leute gewollt haben, ist ein Glaskasten vorgesehen. Und ob das dann viel gescheiter ist als das heutige Projekt, wage ich zu bezweifeln.

Im Übrigen ist der Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2009 bis 2011 nach der Struktur des Gesamtverkehrskonzeptes aufgebaut. Das konkrete Bauprogramm sieht die Fertigstellung der Nationalstrassen für die Westumfahrung der Stadt Zürich sowie für die Realisierung der Verbindung Richtung Innerschweiz, also im Wesentlichen die N20 und die N4, vor. Im Bauprogramm nehmen diese Projekte während der ganzen Planungsperiode dieser Vorlage, also bis ins Jahr 2011, einen prominenten Platz ein. Mit der dereinstigen Inbetriebnahme dieser Abschnitte wird die Mobilität entscheidend verbessert, und die Zahl der verkehrsgeplagten Anwohner wird sich markant verringern. Sowohl für die Einhausung Schwamendingen – jetzt sind wir wieder dabei – wie für die Oberlandautobahn soll dereinst der Bund als Bauherr auf-

treten. Bei der Einhausung Schwamendingen ergibt sich nicht nur eine Verzögerung, sondern auch eine markante Verteuerung. Bei der Oberlandautobahn scheint alles auf Kurs, konnte doch das Projekt durch den Regierungsrat im März 2008 festgesetzt werden.

Aufreibend langsam mahlen dagegen die Mühlen in Bern. Denn obwohl bereits im April 2006 die Aufnahme in den Sachplan Verkehr des Bundes erfolgte, soll es doch bis 2011 dauern, bis die Rechtsgrundlagen vorhanden sind, dass die Oberlandautobahn auch tatsächlich eine Nationalstrasse sein wird. Zusätzlich wird seitens des Bundes noch eine neue Verzögerungsvariante mit dem neuen Finanzausgleich, NFA, serviert. Entgegen den Versprechungen im Abstimmungskampf um die NFA sollen die Kosten für die Nationalstrassen, die gemäss Abstimmungsvorlage zusätzlich durch den Bund zu finanzieren sind, von den Kantonen und anderenorts kompensiert werden. Ob dies nicht schon an Erpressung seitens des Bundes grenzt? Das Departement Leuenberger (*Bundesrat Moritz Leuenberger*) bleibt bei seiner Verzögerungstaktik gegenüber dem motorisierten Individualverkehr jedenfalls weiterhin auf Erfolgskurs.

Die verschiedenen Ausbauten und Sanierungen der N1, der N20 und der N4 im Weinland, seit dem 1. Januar 2008 in der Verantwortung des Bundes, sind in Bearbeitung. Von sehr grossem Interesse ist dabei vor allem die N20, also der Ausbau der Zürcher Nordumfahrung. Die dritte Gubrist-Röhre soll Ende 2014 eröffnet werden. Die ganze ausgebaut Nordumfahrung soll 2016 dem Verkehr übergeben werden können, somit um ein Jahr verzögert gegenüber den Angaben vor einem Jahr – das Departement Leuenberger lässt grüssen. Bei jeder Gelegenheit wird von allen Seiten betont, wie wichtig ein gutes Wirtschaftswachstum sei. Und im Zusammenhang mit der Personenfreizügigkeit erhält man den Eindruck «Je mehr Einwandernde, desto besser». Dass dadurch jedoch auch jedes Mal mehr Verkehr entsteht, liegt eigentlich auf der Hand. Dass aber die gleichen Kreise, die einer möglichst uneingeschränkten Einwanderung das Wort reden, dazu beitragen, dass möglichst jeder Strassenbau verhindert oder unglaublich verzögert wird, ist völlig absurd. Konsequenterweise müsste seitens Links-Grün – ich habe weder von Eva Torp noch von den andern Rednern etwas Entsprechendes gehört – hier einmal aufgezeigt werden, welche Leute beziehungsweise Personenkreise in Zukunft nicht mehr berechtigt sein sollen, sich selbstständig mit einem Motorfahrzeug auf der Strasse zu bewegen.

Die SVP nimmt in zustimmendem Sinne vom vorliegenden Bauprogramm Kenntnis.

Monika Spring (SP, Zürich): Nur eine kleine Richtigstellung zu Bruno Grossmann. Ich glaube, man kann nicht einfach das Strassenbauprogramm so selektiv wahrnehmen, wie er das getan hat. Wenn Sie behaupten, dass in den Strassenverkehr weniger investiert werde als in den Fuss- und Radwegverkehr, dann liegen Sie wirklich falsch. Auf Seite 1 des Strassenbauprogramms steht nämlich: «Noch nach dem alten Kostenverteilschlüssel hat der Kanton Zürich die Vorhaben mitzufinanzieren, die zur Kategorie «Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes» gehören.» Wenn Sie diese Beträge zusammenzählen und wenn Sie auf der Tabelle im Strassenbauprogramm auf Seite 13 nachschauen, dann sehen Sie, dass die Nettoinvestitionen in den Strassenverkehr 415 Millionen Franken betragen für diese Periode, die Sie vorgerechnet haben für die nächsten drei Jahre. Wenn wir das dann mit den Investitionen in die Radverkehrsanlagen vergleichen, die seit Jahren nicht der Teuerung angepasst und nicht ausgeschöpft worden sind, dann ist es absolut lächerlich, weil für die nächsten drei Jahre für Radfahranlagen 47 Millionen Franken vorgesehen sind und für Fussgängeranlagen 30 Millionen Franken.

Warum fordern wir mit Nachdruck, dass hier mehr Geld investiert wird? Der Kanton Bern macht es auch vor, dass das möglich ist, effektiv mehr Geld in den Langsamverkehr zu investieren. Der Langsamverkehr wird zunehmend von den Strassen, von den Durchgangsstrassen, verdrängt durch den motorisierten Individualverkehr. Darum ist es so entscheidend wichtig, dass hier mehr Geld investiert wird. Und zu Carmen Walker: Dass der Seeuferweg durch das Strassenbauprogramm finanziert wird, finde ich nichts als richtig. Denn genau die verdrängten Fussgängerinnen und Fussgänger sollen sich ja noch irgendwo bewegen können. Und auf der Seestrasse ist es nun wirklich kein Schleck, sich zu Fuss zu bewegen. Ich danke Ihnen.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Mich hat Bruno Grossmann ein bisschen in die Nase gestochen, je nachdem wie man dieses Strassenbauprogramm liest. Es ist eben nicht so, wie Sie uns weisgemacht haben: Wir auf unserer Seite können keine Euphorie für die Radweganlagen ausmachen. Sie können schon von 80 Millionen Franken reden, aber die sind nur auf dem Papier. Der Regierungsrat gibt doch hier ledig-

lich seine Absichten bekannt. Ich habe noch das vorherige Strassenbauprogramm bei mir zu Hause ausgegraben, und da können Sie ganz genau schauen: Für 2007 waren da 13,1 Millionen Franken für die Radwege eingestellt. Und in der Rechnung 2007 sind es dann mickrige 6 Millionen Franken, die verbaut wurden. Da liegt doch der Hase im Pfeffer, auch in der Planung. Hier haben wir einen Volksauftrag. Wenn ich mich richtig erinnere, gab es eine kantonale Volksinitiative zu diesen Radwegenanlagen. Und wenn man die nicht erfüllt, ja, dann ist eigentlich der Kadi aufgerufen!

Im Übrigen schliesse ich mich als einer, der jetzt seit 25 Jahren in Regensdorf wohnt, aber in Schwamendingen aufgewachsen ist, der Kritik von Hartmuth Attenhofer an. Die öffentliche Planaufgabe – das habe ich den Unterlagen entnommen – ist gegen Herbst 2009. Kann man das nicht beschleunigen? Ich bin dafür, dass man hier Gas gibt; nicht auf den Strassen, sondern bei der Einhausung Schwamendingen und bei den Radwegen. Und, Hans-Heinrich Heusser, nehmen Sie untertags, am Morgen und am Abend, wieder mal den Ortsbus, nehmen Sie wieder mal die S-Bahn. Da werden Sie sehen, wer heute den ÖV benutzt: Es sind die Frauen, die Jungen und die Ausländerinnen und Ausländer, die sich kein Auto leisten können.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Nur noch eine kurze Stellungnahme aus Sicht der Limmattaler Gemeinden und der Region zum Gubrist-Ausbau: Für uns hat absolut höchste Priorität, dass keine weiteren Verzögerungen beim Gubrist-Ausbau eintreten. Wir haben mit der Eröffnung im nächsten Frühjahr und im übernächsten Jahr eine Situation zu erleben, die ich hier dem Limmattal nicht mehr erläutern muss, mit Überlauf beim Limmattaler Kreuz, das zu schlimmen Folgen führen wird für die Bevölkerung im ganzen Limmattal. Ich möchte aber auch betonen, dass wir bezüglich dem Problem der Portalgestaltung in Weiningen in Kontakt mit der Volkswirtschaftsdirektion getreten sind, um hier beidseitig eine vernünftige Lösung zu finden. Wir hoffen, dass wir dort in eine Situation kommen, wo wir eben auch für das spezielle Problem beim Südportal der Gubrist-Röhre eine vernünftige Lösung miteinander erarbeiten können und so einen Weg finden, dass wir nicht über das Einspracheverfahren Verzögerungen beim Ausbau der Nordumfahrung erleiden müssen. Ich danke Ihnen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich habe jetzt diese Diskussion verfolgt und muss sagen, es ist anscheinend so, dass von links-grüner Seite nicht über ein Strassenbauprogramm gesprochen wird, sondern über flankierende Massnahmen. Zu Monika Spring: Ich möchte hier festhalten, dass Bruno Grossmann klar von Fahrbahnbauten der Staatsstrassen gesprochen hat, und da ist das Verhältnis so, wie es ist. Das andere sind nämlich Nationalstrassen, und die haben wir abgetreten. Dann muss man, wenn man schon vom Thema spricht, auch Folgendes anschauen: Wir haben hier ein Bauprogramm in einer Übergangsphase. Die NFA ist zum einen in Kraft, wird aber erst schleppend umgesetzt. Zum andern haben wir, wie auf Seite 2 dargelegt, die neue Rechnungslegung, das IPSAS, die eine Aufwertung und eine andere Abschreibungsform bei den Staatsstrassen ermöglicht. In diesem Übergang ist es eben wichtig, dass man die Kontinuität hat und auch entsprechende Investitionen tätigt.

Wenn nun Marcel Burllet die Radwege anspricht und sagt, wir stellen so grosse Kredite ein und schöpfen diese nicht aus – bei den andern Strassenbauten geht es nicht anders. Ein Projektkredit wird eingestellt. Nachher hat er mehrere Hürden zu durchlaufen – und das soll auch bei den Radwegen so sein –, bis er ausgeführt wird. Und wenn es schwierig ist, einen Radweg zu gestalten, dann dauert es etwas länger. Bei den Staatsstrassen ist es nicht anders. Und diese zeitliche Verzögerung ist meistens nicht beim Kanton zu suchen, sondern bei Bund und Gemeinden. Wer hat eigentlich die Regeln geändert während des Spiels in Bezug auf die NFA? Ich möchte hier noch ganz klar festlegen: Wir haben eine Vernehmlassung zum Netzbeschluss gehabt. Und was ist das Beispiel des Bundes in dieser Vernehmlassung? Er möchte während des Spiels die Regeln ändern. Der Bund möchte plötzlich, im Gegensatz zur Neugestaltung des Finanzausgleichs, die Aufgabenteilungen ändern. Und natürlich möchte der Bund Geld dabei sparen. Jetzt kommen noch die Gemeinden und sagen «Wir möchten auch Geld sparen, wir sind nicht einverstanden, wenn der Kanton bei den Staatsstrassen diese Regelungen trifft»; Thomas Ziegler hat es gesagt und Hans Egli hat nachgestossen mit mehr Geldern für die Gemeindestrassen.

Zu sagen ist: Im Moment verzögert der Bund, wo er nur kann, weil die Kassen des Bundes leer sind. Wenn Hartmuth Attenhofer wegen einer 7,4 Meter hohen Betonwand in Schwamendingen ausruft – wer hat die Projektierung, die Einhausung Schwamendingen unter sich? Es gilt das Territorialprinzip. Die Stadt Zürich projektiert. Die Stadt Zürich

sollte vorwärts machen. Es hat weder Stadtrat Waser (*Martin Waser, SP, ehemaliger Vorstand des Städtzürcher Tiefbau- und Entsorgungsdepartements*) vorwärtsgemacht, noch ist es Frau Genner (*Stadträtin Ruth Genner, Grüne, aktuelle Vorsteherin des Städtzürcher Tiefbau- und Entsorgungsdepartements*), die vorwärts macht. Die Stadt ist da am Drücker, und die sollte weitermachen. Darum ist es im Strassenbauprogramm des Kantons auch nicht so eingestellt. Man muss da sehen, wer verzögert, das sind die gleichen Leute, die hier die Verzögerungen anprangern. Sie sollten mit Ihren eigenen Leuten sprechen, dann würde es vielleicht vorwärts gehen. Sie sollten weniger verhindern und mehr machen, dann wäre es besser, denn es ist ein Strassenbauprogramm; es soll investiert werden, es soll gemacht werden und nicht verhindert werden.

In diesem Sinne kann ich auch nicht verstehen, dass Eva Torp den Strassenbau allgemein kritisiert. Also diese Vorlage hat das zum Zweck. Wenn man das nicht will, dann darf man eine solche Vorlage nicht mehr zur Kenntnis nehmen. Und wir nehmen es gerne zur Kenntnis, dass noch gebaut wird im Kanton Zürich, dass Strassen gebaut werden, die das Verkehrswachstum zu bewältigen helfen und die auch dem öffentlichen Verkehr dienen. Vergessen Sie doch nicht, dass jede Strasse, die gebaut wird, entsprechend mit Busspuren, Radwegen eingerichtet wird und auch dem öffentlichen und dem Langsamverkehr dient. Es ist zu begrüßen, dass gebaut wird, vor allem in den schwierigen Zeiten, auf die wir zusteuern. Darum nehmen wir vom Strassenbauprogramm wohlwollend Kenntnis. Und wir hoffen, dass es auch in Zukunft in der Kompetenz des Regierungsrates liegt mit der Festlegung. Denn wäre diese Kompetenz bei diesem Kantonsrat, würden wir nie ein Strassenbauprogramm beschliessen.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang), Präsident der KPB: Eine kleine Bemerkung zur letzten Ausführung zur Zuständigkeit bei der Einhausung Schwamendingen, Seite 5 des Strassenbauprogramms: «Im Sinne einer Übergangsregelung bleibt der Kanton für dieses Projekt bis zum Abschluss des Auflageprojektes zuständig.»

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Mit dem Bauprogramm erstattet der Regierungsrat dem Kantonsrat jährlich Bericht über die anstehenden Bauvorhaben im Strassennetz. Das Programm berücksichtigt dabei die verbindlichen planerischen Grundlagen des kantonalen Richtplans und

des Gesamtverkehrskonzepts. Die genannten Ausgaben und Einnahmen sind im KEF 2009 bis 2011 (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) eingestellt. Auf die Auswirkungen der NFA geht das Programm in diesem Jahr nicht mehr detailliert ein. Das war letztes Jahr der Fall. Im Nationalstrassenbau werden entsprechend nur noch die für den Kanton in finanzieller Hinsicht relevanten Vorhaben aufgeführt. Im Staatsstrassennetz sind in den nächsten Jahren Leistungssteigerungen und Netzoptimierungen vorgesehen. Dazu zählen insbesondere Massnahmen zur optimalen Bewirtschaftung der vorhandenen Infrastruktur. Der Bereich Verkehrsmanagement ist deshalb separat ausgewiesen. In diesem Zusammenhang weise ich auf die Konzepte der regionalen Verkehrssteuerung hin. Der Regierungsrat hat zustimmend von den Konzepten Kenntnis genommen und die Volkswirtschaftsdirektion damit beauftragt, eine Rahmenkreditvorlage zuhanden des Kantonsrates auszuarbeiten. Diese wird Ihnen voraussichtlich anfangs 2009 überwiesen werden können. Dann werden Sie auch feststellen können, dass sehr wohl die Organisation des Verkehrs auf unseren Strassen zu einer Verbesserung der Verkehrsflüsse führen wird – und damit nicht nur zu einer Verbesserung für die Mobilität, sondern ganz wesentlich auch zu einer Verbesserung für die Umwelt. Denn gut fliessender, regelmässig fliessender Verkehr belastet die Luft und die Umwelt am wenigsten.

Zu den Radwegen. Der weitere Ausbau der Anliegen für Radfahrer – und dafür interessiere ich mich nun wirklich – basiert, wie im Vorjahr, auf dem Gesamtverkehrskonzept und der überarbeiteten Radwegstrategie. Mit den Mitteln von insgesamt 40 Millionen Franken soll in den nächsten drei Jahren der Ausbau des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Verkehrsrichtpläne und gemäss den Grundsätzen der Radwegstrategie fortgesetzt werden.

Zur Einhausung Schwamendingen habe ich mich noch informiert (*via SMS*), gut, dass man die modernen Kommunikationsmittel benutzen kann. Ich wollte hier nämlich nicht etwas sagen, ohne dass ich nicht ganz, ganz sicher bin, da das Thema Schwamendingen ja so grossartig diskutiert wird. Es ist so, dass bei der Einhausung Schwamendingen tatsächlich vor allem neue Bedingungen zur Abluft in den Tunnels dazu führen, dass neue Berechnungen gemacht werden müssen, neue Planungen auch bearbeitet und neue Lösungen gefunden werden müssen, um diese Einhausung so, wie sie im Resultat gewünscht wird, umsetzen zu können. Das erfordert Zeit. Die Auflage wird im Herbst 2009 erfolgen. Es ist so, dass im Schreiben an die kantonsrätliche

Kommission irrtümlicherweise Frühling 2009 geschrieben worden ist. Das wurde aber von Herrn Traber (*Markus Traber, Leiter des Amtes für Verkehr*) umgehend korrigiert und es wurde auch so protokolliert: Herbst 2009.

Und dann zu den Kosten. Es ist der Bund, der die Einhausung Schwamendingen realisiert. Stadt Zürich und Kanton Zürich leisten Beiträge an diese Realisierung. Diese sind unter dem Titel Nationalstrassen in der Tabelle auf Seite 13 aufgeführt, aber nicht einzeln als «Einhausung Schwamendingen» ausgewiesen, sondern einfach unter dem Titel Nationalstrassen im Bauprogramm. Wie viel genau eingestellt ist, habe ich noch nicht erfahren können. Das werde ich aber sicher noch nachfragen und ich werde es Ihnen dann auch sagen.

Noch ein kleines Wort zum Umgang mit den Bauprogrammen. Es ist ja ganz offensichtlich, dass Sie als Kantonsräte nicht zufrieden sind mit der Situation, dass Sie das Strassenbauprogramm zwar diskutieren dürfen, aber dann lediglich zur Kenntnis nehmen können und damit eigentlich gar nichts daran ändern und auch nichts priorisieren können. Im Rahmen der laufenden Revision des Strassengesetzes ist vorgesehen, die politische Steuerung der Entwicklung der Strasseninfrastruktur zeitlich derjenigen des öffentlichen Verkehrs anzugleichen. Die Steuerung soll neu über eine Strategie Strassenplanung und Priorisierung der Ausgaben, über eine so genannte Finanzplanung Strassen, durch den Kantonsrat erfolgen. In der Strassenfondsplanung sollen neu die Auswirkungen von Investitionsentscheiden aus dem Fondsbestand dargestellt werden. Die dafür erforderlichen Gesetzesanpassungen werden dem Kantonsrat voraussichtlich 2009 vorgelegt. Davor gehen sie noch in Vernehmlassung. Am bewährten Strassenfonds für die Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen wird aber auch künftig festgehalten.

Das zum Strassenbauprogramm vonseiten der Regierung. Besten Dank für Ihr Verständnis.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Das Wort wird weiter nicht mehr gewünscht. Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat mit der Diskussion vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2009 bis 2011 Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.

Erklärung der Fraktion der Grünen und der AL zum Budgetbeschluss der Finanzkommission

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der Grünen und der AL zum Budgetbeschluss der Finanzkommission.

Am 23. September 2008 präsentierte der Regierungsrat das Budget 2009. Seit eineinhalb Monaten behandelten Kommissionen und Subkommissionen des Kantonsrates den Antrag des Regierungsrates. Es darf deshalb von allen Fraktionen erwartet werden, dass sie sich intensiv damit beschäftigten, alle Positionen dieses Budgets beraten haben und Anträge zu den einzelnen Budgetpositionen formulierten, sofern sie damit nicht einverstanden sind natürlich.

Die Grünen und die AL haben diese Aufgabe wahrgenommen und verlangen einzelne Korrekturen, ebenso hat das die SP gemacht. Weder von EVP, CVP, Grünliberalen, FDP oder SVP sind in den Sachkommissionen Anträge eingegangen, im Gegenteil: Sie haben in den Sachkommissionen die Budgets unverändert zuhänden der Finanzkommission verabschiedet. In einer Nacht-und-Nebel-Aktion formulierten FDP, Grünliberale und CVP Anträge, deren Zulässigkeit selbst vom Präsidenten der Finanzkommission (*Martin Arnold, SVP, Oberrieden*) in der NZZ als fragwürdig bezeichnet wird. Die Klärung der Zulässigkeit eines Antrags hat aber nicht in der NZZ zu erfolgen, sondern in der Finanzkommission, Ihre Arbeit, Herr Präsident! Im Eingeständnis in die eigene Unfähigkeit, konkrete Budgetanträge zu formulieren, will eine Mehrheit in der Finanzkommission zwar die Ausgabenkompetenz des Regierungsrates in den einzelnen Budgetpositionen nicht korrigieren, verlangt aber auf unzulässige Weise mit einem pauschalen Kürzungsantrag eine Reduktion dessen, was von den gleichen Fraktionen in den Sachkommissionen unterstützt wurde. Das ist in höchstem Masse unseriös! Stellen Sie sich der Diskussion, wo und was Sie im Budget ändern wollen! Formulieren Sie vor der Budgetdebatte konkrete Anträge! Wenn Sie das nicht können, dann seien Sie doch zumindest zurückhaltend, wenn Sie anderen pubertäres Verhalten vorwerfen, wenn Sie ganz offensichtlich nicht die Reife haben, ein Budget seriös zu behandeln. Danke.

Erklärung der GLP-Fraktion zu wetterbedingten Südanflügen

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Ich würde jetzt zwar gerne kurz eine Replik machen, aber ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der Grünliberalen zum Thema «Schnee als Ausrede für Südanflüge am Tag». (*Unruhe im Saal.*)

Es ist noch kein Jahr her, da habe ich an gleicher Stelle eine Fraktionserklärung zur Lockerung der Nachtflugsperrung während der Euro 2008 verlesen. Schon damals haben wir von dieser Salami-taktik von Unique, zusammen mit der Zürcher Regierung, gewarnt. Oft wurde zumindest mündlich eine Besserung und ein Ernstnehmen der Sorgen der Zürcher Bevölkerung versprochen. Und heute? Da lernen wir Grünliberalen vor allen eines: Unique und Regierungsrat missbrauchen den drohenden Klimawandel, den sie selber mit unbeschränktem Wachstum in Kauf nehmen. Denn heute gibt es offenbar in der Schweiz nie dagewesene Schneestürme, die solche Massen an Schnee bringen und Windgeschwindigkeiten aus Richtungen, wie überhaupt noch nie in der Geschichte der Schweiz der letzten 60 Jahre, so dass der Flughafen sogar am Tag von Süden her angefliegen werden muss. Bitte entschuldigen Sie die direkte Wortwahl, aber diese Argumentation ist noch scheinheiliger und dümmer als bei der Euro 2008, um alle möglichen Arten der Kapazitätssteigerung am Flughafen Kloten zu testen, ohne dass es jemand merken soll.

Absolut egal sind in Tat und Wahrheit die Anliegen von Bevölkerung, Klima und Umweltschutz. Da wird Schutz versprochen, da werden vordergründig die Bedenken und Sorgen ernst genommen, und bei nächstbestener Gelegenheit wird das totale Gegenteil davon in die Tat umgesetzt. Unter dem praktischen Deckmantel der Sicherheit unter extremen Wetterlagen wird ausgetestet. Jetzt wurde gestern trotz Bewilligungen nicht geflogen. Weshalb wohl? Damit sich niemand fragt, weshalb am Wochenende plötzlich am Tag von Süden angefliegen werden soll, damit, wenn dann wirklich geflogen wird und sich viele beklagen, gesagt werden kann: Ja, man hat sich ja nicht gewehrt gegen die Bewilligung.

Wir fordern den Regierungsrat auf, mit seiner Vertretung im Verwaltungsrat der Unique und seinem Einfluss in Bern solchem Treiben per sofort Einhalt zu gebieten. Und wir sehen uns bestätigt, dass es einen Gegenvorschlag zu den Behördeninitiativen dringend braucht. Gerade weil das Vertrauen der Bevölkerung und die Umweltinteressen immer wieder mit Füßen getreten werden, muss der Kantonsrat mit der Behandlung der Behördeninitiativen nachlegen und im Gegenvorschlag mit dem Plafond und der Nachtruhe den Regierungsrat und den Uni-

que-Verwaltungsrat zu einer rechtlichen Verbindlichkeit zwingen. Dies im Sinne eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen Bevölkerung, Umwelt und Wirtschaft.

Persönliche Erklärung von Hans Frei, Regensdorf, zur Fraktionsklärung der Grünen und der AL

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Liebe Esther (*Esther Guyer*), so geht es natürlich nicht! Deine Äusserungen waren völlig unangebracht. Es war vor allem im Budgetprozess unsere Partei, die unmittelbar nach Bekanntwerden der Budgetzahlen reagiert hat und bekannt gemacht hat, dass diese Aufwandentwicklung so nicht akzeptabel ist. Und sie hat das in einem Antrag eingebracht, und zwar nicht nur in der Finanzkommission, sondern auch in den Sachkommissionen, damit das zum Gegenstand wurde. Und zum Gegenstand wurde letztlich die Frage, dass einmal mehr hier Querschnittsaufgaben beurteilt und hinterfragt werden müssen. Und das ist in einem Konto beantragt worden, das für solche Massnahmen zuständig ist. Es ist also völlig unangebracht, so herzufahren, wie wenn diese Anträge völlig unqualifiziert eingebracht würden. Das ist nicht so, und das weise ich ganz klar zurück!

Erklärung der CVP-Fraktion zur Bundesratskandidatur von Regierungsrätin Rita Fuhrer

Philipp Kutter (CVP, Wädenswil): Ich verlese Ihnen eine Fraktionsklärung zum Thema Wahlkampf im Kaspar-Escher-Haus.

Mit einigem Erstaunen haben wir am letzten Mittwoch folgende Mitteilung gelesen: «Regierungsrätin Rita Fuhrer freut sich darüber, dass die SVP-Frauen sie als Bundesratskandidatin nominiert haben.» Sie betrachte diese Nomination als Vertrauensbekenntnis in ihre politische Arbeit, lesen wir.

Erstaunt hat uns nicht der Inhalt. Bei der SVP schiessen derzeit die Bundesratskandidaten bekanntlich wie Pilze aus dem Boden. Erstaunt hat uns, wo wir das lesen konnten: Wir lasen Frau Fuhrers Stellungnahme nicht etwa in einem Schreiben der SVP, sondern in einer Mitteilung der Volkswirtschaftsdirektion. Und als Auskunftsperson amte der stellvertretende Kommunikationsbeauftragte.

Wir gingen bis jetzt davon aus, dass die kantonalen Kommunikationsfachleute die Regierungsräte beim Regieren unterstützen. Jetzt neh-

men wir zur Kenntnis: Offenbar können die mit Steuergeldern bezahlten Angestellten auch für persönliche Wahlkämpfe eingesetzt werden. Das ist gut zu wissen. Vielleicht müsste die SVP beantragen, die Kommunikationsabteilung der Volkswirtschaftsdirektion aufzustocken, damit Frau Fuhrer tatsächlich gewählt wird. Oder vielleicht müsste sie beantragen, das Budget hierfür zu streichen, damit jemand anders gewählt wird. Wir können weiter davon ausgehen, dass im nächsten Regierungsratswahlkampf alle Bisherigen auf potente interne Kommunikationsstäbe zurückgreifen können. Das freut den Parteikasier!

Nein, Spass beiseite, sehr geehrte Frau Fuhrer, Wahlkampf via Kommunikationsabteilung, das geht gar nicht! Natürlich kann man zur Entlastung darauf hinweisen, dass Frau Fuhrer nicht zum ersten Mal zu einem Sololauf ansetzt. Und natürlich geht deswegen die Welt nicht unter. Dennoch fordern wir Sie, Frau Fuhrer, hier in aller Deutlichkeit auf: Setzen Sie die Kommunikationsleute Ihrer Direktion für die Dinge ein, wofür wir alle sie bezahlen! Für Ihre politische Karriere ist die Parteizentrale zuständig. Dankeschön.

Nachtrag zu Traktandum 5: Erklärung von Regierungsrätin Rita Fuhrer zur Einhausung Schwamendingen

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Das Wort hat Regierungsrätin Rita Fuhrer – nicht zu einer persönlichen Erklärung –, sondern sie kann die Frage zur Einhausung Schwamendingen, die noch offen ist, beantworten.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Falls schon jemand rote Ohren bekommen hätte – er kann sie wieder abstellen. Ich sage wirklich nur zu Schwamendingen etwas, obwohl es viel anderes auch noch zu sagen gäbe. Ich habe das zweite SMS, etwas später als erwartet, erhalten: Es sind 5,7 Millionen Franken vonseiten des Kantons im Jahr 2011 eingesetzt. Die Beiträge der Stadt und des Bundes sind mir nicht bekannt. Aber der Kanton hat 2011 für Schwamendingen 5,7 Millionen Franken eingesetzt. Dies zu Ihrer Information. Besten Dank.

6. Beschluss des Kantonsrates über die kantonale Volksinitiative zum Abbau von Vorschriften und administrativer Belastung von kleinen und mittleren Unternehmen «KMU-Entlastungsinitiative»
Antrag des Regierungsrates vom 28. November 2007 und geänderter Antrag der WAK vom 28. Oktober 2008 [4454a](#)

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Es ist über die kantonale Volksinitiative zum Abbau von Vorschriften und administrativer Belastung von kleinen und mittleren Unternehmen, «KMU-Entlastungsinitiative», und über einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative zu beschliessen. Eintreten auf Volksinitiativen ist obligatorisch. Eintreten auf den Gegenvorschlag liegt im Ermessen des Rates. Wir führen zuerst eine Grundsatzdebatte zur Volksinitiative und zum Gegenvorschlag. Dann stimmen wir ab über Eintreten auf den Gegenvorschlag, Teil B der Vorlage. Falls Sie eintreten, folgt die Detailberatung des Gegenvorschlags. Auch hier haben wir freie Debatte beschlossen.

Regula Götsch (SP, Kloten), Präsidentin der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Ich hatte eigentlich schon erwartet, dass nicht viele hier sein würden (*nach der Pause*) und mich gefreut, dass es dafür umso stiller wäre, aber dem ist überhaupt nicht so! Interessant. Gut, kommen wir zur vorliegenden Vorlage.

Mit gut 7000 Unterschriften wurde im August 2006 die vorliegende Volksinitiative als ausformulierter Entwurf eingereicht. Verlangt wird mit der Volksinitiative ein Gesetz für den Abbau der Regelungsdichte und die Reduktion der administrativen Belastungen für kleinere und mittlere Unternehmen, KMU. Die Initianten begründen ihre Initiative damit, dass eine Flut von Vorschriften und Erlassen dazu führe, dass die Betriebe übermässig administrativ belastet werden. So hätten 65'000 KMU im Kanton einen Aufwand durch diese Belastungen von 1,3 Milliarden Franken, respektive es müsse jeder Betrieb im Schnitt 650 Arbeitsstunden pro Jahr aufwenden aufgrund dieser Belastungen. Die Zahlen stammen aus einem Bericht des Bundesrates und wurden für den Kanton Zürich umgerechnet. Also kommen diese Belastungen nicht nur aus kantonalen Regelungen.

Der Regierungsrat lehnt die Volksinitiative ab und hat uns einen Gegenvorschlag unterbreitet. Das hat er im November 2007 beschlossen. Sein Vorschlag trug den Titel «Gesetz zur administrativen Entlastung der Wirtschaftsunternehmen». In der Kommission haben wir dann Martin Arnold als Vertreter des Initiativkomitees zu einem Hearing begrüsst und erhielten dann durch die Vertreter der SVP in der Kommission einen Vorschlag für einen abgeänderten Gegenvorschlag, den wir in Beratung gezogen haben. Nach eingehender Diskussion haben wir dann einen einstimmigen Gegenvorschlag in der Kommission verabschiedet.

Ganz grob zusammengefasst, ist Folgendes der Inhalt unseres Gegenvorschlags: Der Regierungsrat wird grundsätzlich verpflichtet, den administrativen Aufwand von Unternehmen für die Erfüllung von Vorschriften möglichst gering zu halten und KMU-tauglich auszugestalten. Es wird eine Regulierungsfolgen-Abschätzung eingeführt. Die Ausgestaltung dieser Regulierungsfolgen-Abschätzung wird dem Regierungsrat überlassen. Ich erwähne dies deshalb, weil das einstimmig die Meinung der Kommission ist, damit das auch wirklich klar ist schlussendlich. Es wird in der Verwaltung eine Informations- und Koordinationsstelle als Ansprechpartnerin für Wirtschaftsunternehmen bezeichnet. Zudem soll das geltende Recht mit der Unterstützung ei-

ner befristet eingesetzten regierungsrätlichen Kommission auf die Übereinstimmung mit diesem Gesetz überprüft werden. Diesen Punkt haben wir am ausführlichsten diskutiert. Es war etwas schwierig, den Paragraphen 5 so zu formulieren, dass klar herauskommt, was gemeint ist. Ich mache dies darum in Prosa in Übereinstimmung mit der einstimmigen Kommission: Die Meinung ist, dass die relevanten, die Unternehmen massgeblich betreffenden Gesetze durch die einzusetzende Kommission überprüft werden sollen, und nicht alle bestehenden Gesetze. Und es sollen auch bisher bestehende Gesetze einbezogen werden können, und nicht nur neue. Der Aufwand für diese Überprüfung soll in einem vernünftigen Rahmen bleiben; das ist die Meinung aller Kommissionsmitglieder. Im aktuellen KEF übrigens rechnet die Regierung mit einem Aufwand von drei zusätzlichen Vollzeitstellen, um die Vorgaben dieses neuen Gesetzes erfüllen zu können. Die Arbeit der Kommission, die eingesetzt werden soll, soll nach zwei Jahren abgeschlossen werden. Es soll dem Kantonsrat Bericht erstattet und allenfalls, wenn nötig, sollen Anträge zu Gesetzesänderungen gestellt werden. Ein Jahr nach diesem Bericht und Antrag an den Kantonsrat wird die Kommission aufgelöst. Soweit der von der WAK ausgearbeitete Gegenvorschlag, den wir, wie gesagt, einstimmig verabschiedet haben.

Sollte sich der WAK-Gegenvorschlag als mehrheitsfähig erweisen, wurde der Rückzug der Volksinitiative angekündigt, was dann schon mal dem Kanton einigen administrativen Aufwand ersparen würde. Deshalb bitte ich Sie darum, unserem Antrag zuzustimmen.

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Mit der Einreichung der KMU-Entlastungsinitiative des kantonalen Gewerbeverbandes ist der Weg für einen konstruktiven Gegenvorschlag geschaffen worden. Dieser hat die Hauptanliegen der Initiative übernommen und in einem schlanken Gesetz integriert. So kann die Initiative nach Annahme dieses Gegenvorschlags und nach Abschluss der zweiten Lesung voraussichtlich zurückgezogen werden. Ziel der Initiative war und ist es, den übermässigen administrativen Aufwand, den Wirtschaftsunternehmen zu leisten haben, für die Zukunft erträglich zu gestalten. Vor allem die KMU sind von der hohen Dichte der Vorschriften überproportional betroffen. Bei Kleinbetrieben stehen die notwendigen Ressourcen und das Fachwissen oft nicht zur Verfügung. Damit bleibt zu viel am Inhaber hängen, der im Gegensatz zum Grossbetrieb nicht über ein Sekretariat oder über Berater verfügt. Die administrative Belastung auf

allen Stufen steht beim Gewerbe zuoberst auf der Sorgenliste. Deshalb ist es höchste Zeit, dass wir diesem unerträglichen Zustand mit diesem Gesetz endlich Abhilfe schaffen. Damit sollen die Politik und die Verwaltung nachhaltig sensibilisiert werden. Der Blick unseres Handelns soll für alle – ich betone: für alle! – geschärft werden. Das sind wir unseren Wirtschaftsunternehmen schuldig. Die KMU-Tauglichkeit, die Regulierungsfolgen-Abschätzung aller künftigen Erlasse sowie die Prüfung des geltenden Rechtes sind für uns die absoluten Eckpfeiler dieses Gesetzes. Selbstverständlich sind wir uns im Klaren, dass nicht die gesamte Rechtsordnung systematisch durchleuchtet wird, sondern nur jene Erlasse, deren Vollzug die Unternehmen wirklich tangieren. Wir sehen also einen pragmatischen Ansatz, der auch den zusätzlichen Aufwand in engen Grenzen hält.

Abschliessend möchte ich der Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer, der Präsidentin der WAK, Regula Götsch, und allen Kommissionsmitgliedern danken, dass wir trotz anfänglichen widersprüchlichen Standpunkten einen Vorschlag einstimmig verabschieden konnten, der unseren Wirtschaftsunternehmen wieder neue Hoffnung bringt. In diesem Sinne lehnt die SVP die KMU-Initiative ab und unterstützt den Gegenvorschlag der WAK. Besten Dank.

Elisabeth Derisiotis (SP, Zollikon): Ertrinken unsere KMU im Kanton Zürich tatsächlich demnächst in der Formularflut? Und verschlechtert jedes Formular ihre Produktivität und Konkurrenzfähigkeit? Oder werden die administrativen Lasten für kleine und mittlere Unternehmen zum grossen Teil einfach herbeigeredet? Darauf und insbesondere auf die Situation im Kanton Zürich konnten wir in unserer Kommissionsarbeit nicht wirklich eine schlüssige Antwort finden, da die konkreten Beispiele fehlten. Landesweite Umfragen hingegen zeigen – darauf hat Arnold Suter bereits hingewiesen –, dass im Sorgenbarometer der KMU die Verringerung des administrativen Aufwands an erster Stelle steht.

Es leuchtet ein, dass KMU im Verhältnis zu den Grossunternehmen durch den administrativen Aufwand stärker belastet werden als Grossunternehmer, welche die administrativen Abläufe professionalisiert und rationalisiert haben. Auch in den europäischen Nachbarländern sind Bestrebungen für einen Abbau der Bürokratie zu Gunsten der kleinen und mittleren Unternehmen im Gange. Letztlich erhofft man sich damit eine spürbare Entlastung der KMU von administrativem

Aufwand und damit Chancen für mehr Wachstum und Beschäftigung. In diesem Sinne unterstützt denn auch die SP die Zielsetzung, Verfahren möglichst effizient und einfach handhabbar zu gestalten. Es stellt sich dabei jedoch stets auch die Frage der Verhältnismässigkeit. Oder anders gesagt: Welcher Aufwand soll an einem Ort getrieben werden, um ihn am andern Ort zu reduzieren? Unseres Erachtens ist es ohnehin Aufgabe der Verwaltung, Abläufe möglichst effizient und transparent zu gestalten. Dazu ein eigenes Gesetz mit allem Drum und Dran zu erlassen, erscheint uns doch eher etwas paradox.

Nun zu den beiden Vorschlägen. Die vom kantonalen Gewerbeverband lancierte Initiative geht sowohl in den Zielsetzungen als auch in den geforderten Massnahmen entschieden zu weit, beziehungsweise erweist sich als nicht umsetzbar. Es kann nicht angehen und ist geradezu absurd, die KMU-Tauglichkeit sozusagen als übergeordnetes Recht für sämtliche gesetzlichen Erlasse festzulegen oder gar deren Änderung damit zu begründen. Eine Vereinfachung von Verfahren hat nichts mit dem Abbau von gesetzlich erlassenen Regeln und Vorschriften zu tun. Die SP lehnt aus diesem Grund die Initiative ganz klar ab und unterstützt den Gegenvorschlag, der im Zweckartikel des neuen Gesetzes eine Vereinfachung der Verfahren in der Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften fordert. Das ist selbstverständlich sinnvoll.

Unserer Unterstützung des Gegenvorschlags mangelt es jedoch trotzdem an grosser Begeisterung. Wir haben den ursprünglichen Gegenvorschlag der Regierung, der sich auf künftige Erlasse bezog, pragmatisch und der Situation angemessen gefunden. Die bürgerlichen Kommissionsmitglieder jedoch wollten mehr. Sie wollten auch bisherige Erlasse prüfen und plädieren heute eisern für ein neues Gesetz mit der damit verbundenen Schaffung neuer Stellen in der Verwaltung sowie einer neuen ausserparlamentarischen Kommission für die Installierung des aufwändigen Instruments der Regulierungsfolgeabschätzung. Der regelmässig zu erfolgenden Berichterstattung werden wir bald entnehmen können, ob sich dieser riesige Aufwand schliesslich gelohnt hat, oder ob wir mit diesem Gesetz und den damit verbundenen Massnahmen hauptsächlich heisse Luft produziert haben. Wir hoffen dies natürlich nicht und gehen heute trotz allem davon aus, dass sich der Aufwand zu Gunsten der KMU lohnen wird, und sagen deshalb Ja zum Gegenvorschlag. Die Initiative lehnen wir ab.

Katharina Weibel (FDP, Seuzach): Lassen Sie mich einmal zum Grundsatz und zum Detail Stellung nehmen. Die FDP wird die KMU-Entlastungsinitiative ablehnen und den Gegenvorschlag der WAK annehmen. Warum? Der Initiativtext ist zu detailliert formuliert. Er macht Vorgaben für die Ausgestaltung von zukünftigen Gesetzen und setzt sich damit über übergeordnetes Recht, was unzulässig ist. Mit dem Gegenvorschlag wird der administrative Aufwand von allen Wirtschaftsunternehmen – und nicht nur von den KMU – geringer werden. Im Zweckartikel des Gegenvorschlags sind die relevanten Aufwandfresser klar definiert und die Aufgaben der Informations- und Koordinationsstelle sind auch ausformuliert. Der Gegenvorschlag ist klar und knapp formuliert. Mit dem Gegenvorschlag werden freisinnige Anliegen wie Handlungsfreiheit, Selbstverantwortung, Effizienz, Wettbewerb und Leistung, Chancengleichheit und Rechtssicherheit gestützt.

Zum Schluss ist trotz allem eine kritische Anmerkung anzubringen. Die Umsetzung dieses Gegenvorschlags verursacht zwei bis drei zusätzliche Stellen. Wir Freisinnigen hoffen, dass durch das übersichtliche Internetportal und den Abbau von internen Leerläufen an anderen Orten diese Stellen eingespart werden können. Wir sagen, wie gesagt, Ja zum Gegenvorschlag und lehnen die Initiative ab.

Begrüssung einer Schulklasse auf der Tribüne

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Ich begrüsse auf der Tribüne die Klasse N5a der Kantonsschule Zürcher Oberland, Wetzikon, und ich wünsche Ihnen einen interessanten und praxisnahen staatsbürgerlichen Unterricht.

Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden): Geschätzte Gäste, vielleicht ist eine solche Volksinitiative, die sich sehr stark mit der Verwaltung und Problemen zwischen Verwaltung und Wirtschaft auseinandersetzt, nicht unbedingt das geeignetste Thema, um staatsbürgerlichen Unterricht hautnah zu erleben. Ich denke, hier gäbe es geeignetere Sujets. Nichtsdestotrotz habe ich hierzu zu sprechen und nicht zu dem, was vielleicht jüngere Generationen mehr interessieren würde. Als Ausgangslage für die Volksinitiative müssen wir sicher einmal zur Kenntnis nehmen, dass die Komplexitätssteigerung von Wirtschaft und Gesellschaft selbstverständlich auch Auswirkungen auf die KMU hat. Hier darf man sich nicht in die Tasche lügen und auch nicht Zustände

wie vor einigen Jahrzehnten herbeisehnen oder herbeireden wollen. Im Übrigen gilt die Komplexitätssteigerung auch für die Positionierung am Markt. Das war früher auch anders und ist heute komplexer.

Wir Grünen werden die Volksinitiative ablehnen und dem Gegenvorschlag der WAK so, wie er einstimmig verabschiedet wurde, zustimmen. Wir haben uns als Grüne bei der Diskussion in der WAK aufgrund des Vorschlages der KMU-Initiative des Gewerbeverbandes schon ernsthaft gefragt, wie weit man gehen muss mit neuen Gesetzen und entsprechenden Verordnungen, um die Ausübung beziehungsweise die Anwendung anderer Gesetze und Verordnungen noch zusätzlich zu regulieren. Wir sind aber konstruktiv auf diesen Diskussionsprozess eingestiegen, weil wir der Meinung sind, dort, wo wir etwas tun können zur Entlastung der Wirtschaftsunternehmen, ganz generell und der KMU im Speziellen, dort sollen wir das auch tun. Auch das gehört zur Verantwortung der Politik. Die Kommission musste sich allerdings nicht zuletzt – und deswegen haben wir einen Gegenvorschlag zum Gegenvorschlag erarbeitet – dagegen wehren, dass allzu grosse administrative Leerläufe neu geschaffen worden wären. Es geht bei diesem Gegenvorschlag um die gezielte Erledigung einer Aufgabe, die die Politik sich selbst und der Verwaltung gibt. Und es geht nicht darum, dass mit der Schrotflinte nun auf alle Gesetze und Verordnungen geschossen würde.

Die Initiative, wie sie eingereicht wurde, war gut gemeint, aber untauglich. Sie war es insbesondere dort, wo sie meinte, Gesetze und Verordnungen selbst angreifen oder abschaffen zu können, ohne einen normalen regulatorischen Prozess. Es geht nun beim Gegenvorschlag ganz klar um die Anwendung der Rechtsgrundlagen, um eine wirtschaftsfreundliche Anwendung. Wir haben nun einen Gegenvorschlag auf dem Tisch liegen, dem wir Grünen, wie gesagt, zustimmen können, auch wenn wir noch etwas viel terminologische Allerweltsbegriffe unklarer Reichweite in diesem Gesetz haben. Beispielsweise ist angesichts der sehr detaillierten Aufzählung, was besser und einfacher laufen soll für die KMU, relativ unklar, was denn der normative Gehalt von «KMU-tauglich» sein soll. Es ist auch unklar, was die Regulierungsfolgen-Abschätzung sein soll. Es ist nirgends definiert, was das Ziel dieser Regulierungsfolgen-Abschätzung ist. Es ist nirgends gesagt, unter welchen Aspekten Erlasse zu prüfen sind. Es ist nirgends gesagt, wie diese Abschätzung im Rechtssetzungsprozess integriert werden soll. Und es ist auch nirgends gesagt, wo die organisatorische Eingliederung der Stelle stattfinden soll. Das wird dann die Praxis der

Regierung oder allenfalls eine Ausführungsverordnung dazu zeigen. Wir können aber jedenfalls nicht davon ausgehen, dass wir hier als Kantonsrat in diesem Punkt eine klare Rechtslage schaffen.

Die Diskussion drehte sich wesentlich darum, ob alle Erlasse oder nur Teile davon, ob nur künftige oder auch bereits bestehende zu überprüfen sind. Und ich bin froh namens der Grünen, dass wir zu einem Konsens gekommen sind, der sich gesetzgeberisch zwar nicht ausdrückt, aber klar so gemeint und von allen Seiten auch heute hier in diesem Rat bestärkt wurde, dass es nicht darum geht, alles nun mit der Schrotflinte zu beschiessen, sondern dass es darum geht, gezielte Verbesserungen vorzunehmen. Hierfür ist auch die Schaffung dieser Informations- und Koordinationsstelle beziehungsweise eine der Funktionen, die ausdrücklich genannt wird, zentral, nämlich dass sie Hinweise betreffend Anpassungsbedarf bei Vorschriften und Verfahren entgegennimmt. Das ist dann zielgerichtet, das ist dann kundenorientiert. Das ist Ursachenbekämpfung, wenn nämlich aus der wirtschaftlichen Praxis, aus dem Umgang mit Verwaltungsstellen und Behörden vonseiten der Unternehmen selbst direkt Anpassungsbedarf angemeldet wird. Das ist das, was wir uns vorstellen und wo wir dann auch hoffen, dass etwas geschieht.

Wir stimmen, wie gesagt, dem Gegenvorschlag zu und lehnen die Volksinitiative ab, um eine unnötige Volksabstimmung zu verhindern. Aber Achtung: Das kostet Geld! Es sind zwei bis drei Stellen und es sind einige hunderttausend Franken mindestens hierfür einzustellen. Und wie das dann mit dem Budgetgebaren vom letzten Donnerstag in Übereinstimmung gebracht werden soll, das dürfen uns die bürgerlichen Fraktionen gerne noch erklären.

Susanne Brunner (CVP, Zürich): Die CVP als KMU- und Familienpartei hegt grosse Sympathien für die Anliegen der Initiative. Der vorliegende Gegenvorschlag nimmt die berechtigten Anliegen der Initiative auf und macht diese besser umsetzbar. Die CVP begrüsst die Massnahmen, die der Gegenvorschlag bringen wird, so unter anderem die Prüfung aller künftigen Erlasse und des geltenden Rechts auf KMU-Tauglichkeit sowie die Einführung einer Informations- und Koordinationsstelle für Wirtschaftsunternehmen. Die CVP ist sich bewusst, dass mit der Annahme des Gegenvorschlags die Arbeit noch nicht getan wäre. Die Knochenarbeit zur Entlastung der KMU wird damit erst beginnen. Gefordert sind im ersten Schritt Regierung und

Verwaltung, die die im Gesetz festgehaltenen Massnahmen umsetzen und in dem in zwei Jahren fälligen Bericht vorlegen müssen. Im zweiten Schritt ist auch der Kantonsrat in der Pflicht. Mit scharfem Blick müssen wir bei Vorliegen des Berichts der Regierung die Verordnungsänderungen und die beantragten Gesetzesanpassungen beurteilen. Denn das Gesetz lässt immer noch viel Ermessens- und Interpretationsspielraum zu, wie mein Vorredner Ralf Margreiter richtig festgehalten hat, was aber letztlich nicht zu umgehen war.

In diesem Sinn unterstützt die CVP den Gegenvorschlag und lehnt die Initiative ab.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Die Stärke des Gegenvorschlags liegt in der Schaffung einer Informations- und Koordinationsstelle für die KMU. Während grosse Unternehmen genügend Ressourcen haben, um die vielfältigen Anforderungen erfüllen zu können, sind kleine Unternehmen schnell überfordert. Joe, the plumber – Joe, der Spengler (*Episode aus dem USA-Wahlkampf 2008*) kann nach Annahme der Vorlage b in diese Informationsstelle der Volkswirtschaftsdirektion gehen. Dort erhält er Auskünfte, wie er den Kampf im Paragrafenschlingel bestehen kann. Joe, the plumber, ist zwar ein guter Spengler, der sein Fach versteht. Doch träumt er vielleicht noch von der Zeit seines Urgrossvaters, wo es keine AHV- und Pensionskassenabrechnung, keinen Umweltschutz, keine Zonenordnung et cetera, et cetera gab. Er würde lieber schöne Spenglerarbeiten präsentieren, als im tristen Büro sitzen und endlose Formulare ausfüllen. Dem Mann kann geholfen werden. Stimmen Sie mit der EVP-Fraktion dem Gegenvorschlag zu! Die Initiative lehnen wir ab.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Administrativer Aufwand ist nicht produktiv und trägt nicht zum Gewinn eines Betriebes bei und ist dementsprechend unbeliebt. Auch wenn es sich dabei aus betriebswirtschaftlicher Sicht um Leerlauf handelt, gibt es eine volkswirtschaftliche Sicht, die diesen Aufwand rechtfertigt. Das Beobachten der wirtschaftlichen Entwicklung und das steuernde Eingreifen sind Aufgaben der Politik. Der Schutz von Arbeitnehmerrechten, die Überprüfung der Einhaltung von gesetzlichen Vorschriften für Gesundheitsschutz, Sicherheit und noch vieles andere sind wichtig für den Ausgleich der verschiedenen Interessen im Staat. Dafür sind staatliche Eingriffe notwendig und richtig. Und es ist bestimmt auch im Interes-

se der Unternehmer und Betriebsleiter, wenn sie ein Formular ausfüllen können, anstatt staatlichen Kontrolleuren ständig persönlich Auskunft geben zu müssen. Das Problem mit diesem von der staatlichen Verwaltung ausgelösten Aufwand ist, dass er sich nicht proportional zur Grösse verhält, im Gegenteil. Je kleiner die Firma, desto grösser der relative Aufwand im Vergleich zu den grösseren Konkurrenten. Der Wunsch, daran etwas zu ändern, ist verständlich und nachvollziehbar. Aber die Volksinitiative schiesst eindeutig über das Ziel hinaus. Wir lehnen sie daher ab.

Wenn wir im Rat ein Gesetz verabschieden, darf der entstehende Aufwand in der Wirtschaft kein «K.O.»-Kriterium sein. Aber es soll in den Kosten-Nutzen-Abwägungen während der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden. In der anschliessenden Umsetzung muss die Regierung den Weg wählen mit dem Ziel, den geringsten Aufwand für die Wirtschaft zu erreichen. Der vorliegende Antrag, der Gegenvorschlag der WAK, verpflichtet dazu.

Grösster Diskussionspunkt während den Verhandlungen in der Kommission war die zusätzliche Kommission, die sich mit der Vergangenheit beschäftigt. Eigentlich ist es eine Selbstverständlichkeit, dass alle regelmässig überprüfen, was sie tun, ob das, was sie tun, noch richtig und angemessen ist. Das Hinterfragen von Aufgaben und der Art, wie Aufgaben erledigt werden, sollte fixer Bestandteil jeder Arbeit sein. Häufig fällt aber genau dieser Punkt sehr schwer und wird vom Tagesgeschäft verdrängt. So wie der Auftrag der Kommission nun abgefasst ist, besteht die Möglichkeit, dass die Verwaltung gemeinsam mit den betroffenen Kreisen aus dem Gewerbe die wichtigsten und störendsten Punkte untersucht und schaut, was allenfalls besser gemacht werden kann. Diese Kommission soll klein und schlank bleiben und nach zwei Jahren ihren Bericht vorlegen und dann abgeschafft werden. Nicht mehr der ursprüngliche Auftrag ist das Ziel: Es werden keine Gesetze zur Abschaffung vorgeschlagen. Das wäre nämlich eine Zeit- und Ressourcenverschwendung. Aber wir erhoffen uns, dass sich die Abläufe straffen, die Datendefinitionen einfacher werden und beim Ausfüllen der Formulare einige Erleichterungen ergeben. Wir warten gespannt auf den Bericht in zwei Jahren.

Es ist aber auch klar, dass sich der unproduktive Aufwand durch Regulierungen nur teilweise vermindern lässt. Denn der Kanton ist nur einer von vielen, die dafür verantwortlich sind. Bund und allenfalls auch Gemeinden, aber auch Branchenverbände, Zertifizierungsorganisationen, Normengesellschaften, Börsenregeln, Versicherungsgesell-

schaften und unzählige andere Organisationen generieren Aufwand mit ihren Regelungen und Vorstellungen. Der Kanton Zürich macht nun seine Aufgabe und schaut, was man da besser machen kann. Das Paradox mit mehr Verwaltung, mehr Stellen, mehr Gesetzen und mehr Verordnungen weniger Verwaltungsaufwand, schlankere Abläufe, weniger Gesetze und Verordnungen erreichen zu wollen, können wir nicht auflösen.

Heute sollten wir nun dem Antrag der Kommission zustimmen und wir sollten auch den Mut haben, in fünf Jahren zu schauen, ob das Gesetz die erwünschte Wirkung entfaltet hat, und es wieder abschaffen, wenn es nur Aufwand und Papier produziert, ohne die Ziele zu erreichen. Das wäre dann ganz im Sinn der neuen Vorschriften.

Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a.A.): Auch die EDU lehnt die Initiative ab und stimmt dem Gegenvorschlag zu. Es sollen nicht nur die KMU von den administrativen Vereinfachungen profitieren, sondern alle wirtschaftlich tätigen Unternehmen. Wir gehen sogar noch weiter: Auch die gemeinnützigen Unternehmen sollen von den vorgeschlagenen Massnahmen profitieren können. Ich danke Ihnen.

Martin Arnold (SVP, Oberrieden): Im Gegensatz zu Ralf Margreiter bin ich sehr wohl der Meinung, dass diese Debatte ein hervorragender Anschauungsunterricht in Staatskunde ist, wenn in einem Parlament über ein Gesetz beraten werden muss, das zur Reduktion der administrativen Belastung aufgrund gesetzlicher Vorgabe dient. Das ist der Staat, wie er sich heute präsentiert, lieber Ralf Margreiter. Junge Leute sollen sich daran ein Beispiel nehmen, dass sie in Zukunft, wenn sie einmal in die Politik einsteigen, eben besser legiferieren.

Bei der Kommission für Wirtschaft und Abgaben bedanke ich mich recht herzlich für die seriöse Arbeit, die geleistet wurde um den knapp formulierten Gegenvorschlag. Es darf festgehalten werden, dass darin wesentliche Elemente der eingereichten Volksinitiative eingeflossen sind. Dennoch muss aber auch bemerkt werden, dass zwei zentrale Forderungen des Gewerbes im Gegenvorschlag nicht berücksichtigt worden sind.

Erstens: Die geforderte Reduktion der administrativen Belastung ist der allgemein gehaltenen Formulierung gewichen, dass die administrative Belastung möglichst gering sein soll, möglichst gering! Möglichst wenig administrative Belastung aus der Sicht der kantonalen

Verwaltung, die sich gewohnt ist, alles zu veradministratieren und auf Papier festzuhalten, ist für einen normalen Gewerbebetrieb noch immer ein absoluter Overkill an Büroarbeit, Arbeitszeit, die den Inhabern und Unternehmern für produktive Arbeit, für Akquisition, Kundenpflege, Innovation und Produktion und damit für die Erhaltung und Schaffung von Arbeits- und Ausbildungsplätzen genommen wird. Gerade in wirtschaftlich schwierigeren Zeiten, wie sie auf uns zukommen könnten, sollte den Gewerbebetrieben als stabilisierendes Element in unserer Volkswirtschaft aber eine möglichst grosse Freiheit und möglichst viel Zeit für eben diese Tätigkeiten gelassen werden. Alle immer wieder ausgesprochenen Forderungen nach der Schaffung und Erhaltung von Arbeits- und Ausbildungsplätzen zielen ins Leere, wenn den Unternehmern die dazu nötige Zeit genommen wird.

Zweitens: Die Forderung nach dem Abbau von Vorschriften ist im Gegenvorschlag nicht mehr explizit enthalten. Damit wird der Status quo von der Kommission faktisch akzeptiert. Gerade Kleinst- und Kleinbetriebe leiden aber bereits unter der bestehenden Flut von Gesetzen, Verordnungen und Reglementen, die sie beachten und einhalten müssen. Was von Spezialisten der Verwaltung für einzelne Bereiche im Detail ausgearbeitet wird, soll ein Kleinunternehmer als Generalist alles wissen, beachten und umsetzen. Damit findet faktisch eine schleichende Kriminalisierung vieler Gewerbebetriebe statt. Ein Einzelunternehmer sieht sich einem Apparat von mehreren, zehn, hundert oder gar tausend Spezialisten gegenüber, die seine Tätigkeit beeinflussen und überwachen, eigentlich eine inakzeptable asymmetrische Situation – von den Kostenfolgen für die Betriebe, die vor allem Kleinst- und Kleinbetriebe besonders hart treffen, ganz zu schweigen.

Aufgrund der Ausgangslage wird das Initiativkomitee die Verhandlung im Parlament aufmerksam verfolgen. Falls das vorliegende Gesetz, der Gegenvorschlag, in dieser Form verabschiedet wird, wird sich das Komitee den Rückzug der Initiative überlegen. Besten Dank.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Wir kennen ja alle Italien als Musterland der Bürokratie. Und ich glaube, die Regierung Berlusconi hat ein Ministerium eingesetzt zum Abbau der Bürokratie. Vermutlich niemand hier drin glaubt, dass in Italien deswegen irgendwie die Bürokratie abgebaut würde. Das Ganze kommt mir etwa wie dasselbe vor, nur einfach auf einem tieferen Niveau. Niemand glaubt ja, dass man mit Gesetzen, neuen Stellen die angebliche Gesetzesflut abbauen

kann. Das ist ein Widerspruch in sich selber, den Sie eben noch nie gelöst haben. Gesetze bringen bekanntlich immer Juristenfutter und man kann dann darüber diskutieren, was das soll, vor allem wenn man so schwammige Begriffe hat wie «KMU-tauglich» et cetera. Das sind also wunderbare, schöne, kreative Wortschöpfungen, sagen aber nichts. Und dann fühle ich mich natürlich schon ein bisschen – ich bin ja auch ein so genannt Kleinstgewerbetreibender, der ja fast kriminalisiert wird, wenn ich da Martin Arnold zuhöre, weil ich ja in dieser Gesetzes- und Formularflut erstickte. Ich muss jetzt sagen: Also im Alltag erlebe ich das ganz anders. Ich finde, die Formularflut beschränkt sich bei mir auf zweimal die Mehrwertsteuer ausfüllen und eine Steuererklärung. Das ist alles relativ einfach und ich gehöre ja wirklich zu diesen Kleingewerbetreibenden. Und wenn ich mich umschaue, sind Kleinbetriebe alle sehr effizient organisiert. Sie sind nämlich nicht so dumm, wie sie jetzt da dargestellt werden, wie wenn sie sich nicht mehr wehren könnten. In der Regel ist eben Joe, the plumber, nicht so blöd und macht alles selber, sondern hat ein Treuhandbüro beauftragt, das die Buchhaltung macht und die Formulare ausfüllt. Und das geht alles recht gut und relativ effizient.

Dann wird gesagt, die Gesetzesflut könnten wir hier im Kanton abbauen. Gesetze werden, vor allem diejenigen, die die Gewerbetreibenden betreffen, nicht im Kanton, sondern im Bund gemacht. Für das ist also das Gesetz hier völlig unnütz. Mehrwertsteuer, Jahresabschlüsse et cetera, das sind alles eidgenössische Vorgaben. Und was der Kanton noch zusätzlich macht, ist relativ einfach. Ich denke, das ist eine permanente Staatsaufgabe, dass man die Gesetze möglichst einfach macht, dass man kundenfreundlich ist. Davon haben wir ja in diesem New Public Management zum 100'000-ten Mal gehört, von der Kundenfreundlichkeit. Das wurde teilweise ja gemacht. Sie können heute mit diesen elektronischen Formularen extrem schnell arbeiten. Die Schweizer Bürokratie ist nämlich relativ gering und ist nicht so schlecht, wie das dargestellt wird. Aber wenn Sie das wollen, zusätzliche Stellen! Ich habe gehört: zwei bis drei Stellen. Wir wissen alle, dass diese Stellen sich dann immer legitimieren. Sie werden eine schöne Hochglanzbroschüre machen und sie werden das dann verteilen und sagen, sie seien wichtig. Wenn Sie den Staatsapparat ausbauen wollen, dann können Sie das. Tun Sie das! Erinnern Sie sich dann aber auch an der Budgetdebatte daran, dass Sie da für Stellenausbau sind und für mehr Personal im Kanton. Wir werden Sie an der Budgetdebatte daran erinnern.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Als Geschäftsführer einer KMU bin ich natürlich froh, wenn der administrative Aufwand reduziert wird. Ich bin aber nicht ganz einverstanden mit der Beurteilung der kantonalen Verwaltung sowie der Gemeindeverwaltungen. Ich stelle in den letzten Jahren fest, dass es sich massiv verbessert hat, dass eine Unterstützung gegeben wird. Ich hatte mal in einem Jahr ausgerechnet: Wir hatten 50 Kontrollen. 50 Kontrollen, also jede Woche kam eine Kontrolle. Drei Viertel davon sind privater Natur, also irgendwelche Zertifizierungen, weil Betrieb A von Betrieb B irgend noch ein Papier verlangt hat. Ich denke, wenn das Gewerbe, wenn die Wirtschaft sich mal auch darauf einigen kann, dass wir uns untereinander das Leben nicht schwierig machen und nicht noch eine Zertifizierung von was auch immer verlangen, dann sparen wir. Also drei Viertel meiner administrativen Zeit benötige ich heute für solche privatrechtlichen Sachen, die mit dem Staat überhaupt nichts zu tun haben. Und meine Kontakte mit dem Kanton und den Gemeinden in den letzten Jahren waren im Grunde genommen alle sehr erfreulich. Danke.

Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon): Es freut mich, dass der Initiative in Form des Gegenvorschlags ein Wohlwollen entgegengebracht wird, respektive dem Anliegen des Gewerbes, dass der administrative Aufwand auf ein Minimum beschränkt werden soll. Markus Bischoff hat es vorhin angesprochen: Er empfinde eigentlich die administrativen Auflagen als gering. Ich glaube, wir müssen auch noch unterscheiden, ob wir in einem Dienstleistungsbereich sind – dann trifft die Aussage von Markus Bischoff durchaus zu – oder ob wir in einem produzierenden Gewerbe sind. Dort sind dann die Auflagen sehr viel umfangreicher, vor allem wenn es um gefährliche Stoffe geht und so weiter. Oder ich denke jetzt daran: Wir haben es kürzlich geschafft, ein Rauchverbot für alle Restaurants zu verhängen. Aber im Gegenzug müssen wir jetzt auch die Auflagen für Lüftungsanlagen reduzieren. Das ist dann die Konsequenz. Es braucht nicht mehr so Lüftungsanlagen wie bisher. Da hat es der Rat, da haben wir es in der Hand, die Auflagen auch wieder den neuen Gegebenheiten anzupassen. Da sind wir gefordert. Generell ist es natürlich nicht nur die Verwaltung, sondern wir im Rat sind in der Lage, jeden Montag Gesetze zu verabschieden, die in der Regel Auswirkungen auf das Gewerbe und die Industrie haben.

Im Bewilligungsverfahren sehe ich durchaus Potenzial, vor allem wenn mehrere kantonale Direktionen betroffen sind. Da ist noch erheblicher Optimierungsbedarf. Und ich denke, da sollte diese Stelle dann auch einwirken. Also in dem Sinn ein Gesetz, das in die richtige Richtung geht. Aber ich appelliere nochmals an uns hier in diesem Kantonsrat: Wir sollten weniger Gesetze erlassen und auch den Mut haben, bestehende Gesetze, die nicht mehr aktuell sind, abzuschaffen oder den neuen Gegebenheiten anzupassen.

In dem Sinne bitte ich Sie, der Vorlage zuzustimmen.

Martin Arnold (SVP, Oberrieden) spricht zum zweiten Mal: Nur noch ganz kurz zu Markus Bischoff: Ich nehme das zur Kenntnis und lasse mich selbstverständlich auch gerne von einem Rechtsanwalt über die Anliegen der KMU und die Einfachheit der Administration belehren. Sie gehören ja zu jener Gilde, die genau von dieser Gesetzesflut schlussendlich lebt. Auch der Glaube an den Staat scheint bei Ihnen ungebrochen zu sein. Sie bezeichnen es als eine permanente Aufgabe des Staates, möglichst einfache, möglichst schlanke Gesetze, möglichst schlanke Umsetzungen vor allem für die Wirtschaft zu veranlassen. Die Realität, wenn Sie das einmal nachfragen würden, sieht leider diametral anders aus.

Selbstverständlich ist mir klar – und das vielleicht auch zu Robert Brunner –, dass der Vorwurf kommt, dass hier neue Stellen gefordert werden, und wir möchten das dann bitte in der Budgetdebatte berücksichtigen. Selbstverständlich ist dieser Vorwurf gerechtfertigt. Ich werde Sie aber im Gegenzug daran erinnern, wenn Ihre Seite – und das passiert ja deutlich öfter – neue Stellen für irgendwelche Dinge fordert, dass wir hier ein bisschen Opfersymmetrie haben. Wir fordern hier einmal neue Stellen für die Entlastung des Gewerbes. Und schlussendlich, wenn das auch nur einen Teil des Nutzens bringt, den wir uns versprechen, dann lohnt sich das allemal. Ich denke, man könnte die eine oder andere Stelle dann in der öffentlichen Verwaltung auch kompensieren; vielleicht in der Kommunikation oder so, damit weniger darüber gesprochen werden muss, wie solche Sachen umgesetzt werden müssen.

Auch die private Belastung, Robert Brunner, ist uns sehr bewusst. Und wenn Sie unsere Zeitung regelmässig lesen würden, dann wüssten Sie auch, dass wir uns dagegen wehren. Bei der ganzen Zertifizierungsflut, der sich viele Unternehmen ja auch freiwillig unterstellt ha-

ben – mehr oder weniger freiwillig, das ist schon so – reklamieren wir das regelmässig, dass möglichst schlank gearbeitet werden soll. Wir empfehlen allen, die es nicht tun müssen, sich eben nicht solchen Regulatorien zu unterstellen, sondern die Freiheit zu behalten. Besten Dank.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Es ist so, dass der Regierungsrat grundsätzlich das Anliegen unterstützt, dass Unternehmungen von unnötigen administrativen Belastungen entlastet werden oder geschützt werden, sofern es dann um Neuregulierungen gehen sollte. Der Regierungsrat möchte dies aber nicht nur bei den kleinen und mittleren Unternehmungen tun, sondern er ist der Meinung, im Rahmen der gleichen Behandlung aller Unternehmer sollte dies für alle Unternehmungen dann gelten; also nicht bestimmte Regelungen für KMU und andere für grosse Unternehmen, sondern halt eine Entlastung oder eine Überprüfung einer möglichen Entlastung für alle Unternehmungen.

Da ist der Regierungsrat der Meinung, dass das mit dem Gegenvorschlag jetzt so umgesetzt werden kann. Der Regierungsrat hat gegenüber der Initiative einen Gegenvorschlag vorgeschlagen, weil er der Meinung war, dass die Initiative zu weit geht und in Teilen auch zu wenig klar in ihren Forderungen ist. Der Gegenvorschlag ist kürzer, ist klarer. Allerdings hat der Regierungsrat die Änderungen durch die Kommission in diesem Gegenvorschlag nicht alle so gutgeheissen, sondern ist der Meinung, dass insbesondere das Überprüfen des geltenden Rechts auf seine Übereinstimmung mit diesem Gesetz sehr viel Aufwand bedeuten könnte, auch wenn die Kommission klargestellt hat, dass sie nicht der Meinung ist, dass das gesamte geltende Recht überprüft werden soll, sondern lediglich diejenigen Teile, die auf die Unternehmungen einwirken könnten. Damit wurde der Umfang etwas reduziert, aber noch immer ist aus Sicht der Regierung der Umfang sehr, sehr gross. Das bedeutet natürlich auch, dass nebst den Personalstellen, die für diesen One-Stop-Shop gefordert würden, natürlich auch Personalstellen für diese Überprüfung eingesetzt werden müssten, auch wenn man sagen kann, dass diese nur vorübergehend eingesetzt würden. Denn es wird ja verlangt, dass innerhalb von zwei Jahren diese Gesetzesüberprüfung dann auch abgeschlossen sein soll.

Ebenso war die Regierung der Meinung, dass es kein KMU-Forum bräuchte. Auch hier hat die Kommission eine abgeschwächte Form aus der Initiative übernommen und unterstützt den Einsatz einer

Kommission, die allerdings dann ein Jahr nach Abschluss der Überprüfung der Gesetze des Kantons Zürich dann auch wieder abgeschafft werden würde. Damit kann die Regierung leben, das ist allerdings auch Aufwand für die Kommission selber. Es fragt sich dann, wer in dieser Kommission Einsitz nehmen will.

Die Beratung des Gesetzes wird ja noch stattfinden. Je nachdem, wie die Diskussion läuft, werde ich mich zu den einzelnen Artikeln noch zu Wort melden. Im Übrigen: Grundsätzlich positive Haltung der Regierung – mit kleinen Ausnahmen. Besten Dank.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Wir kommen nun zum Eintreten auf den Gegenvorschlag. Wird das Wort zum Eintreten auf den Gegenvorschlag nochmals gewünscht? Das ist nicht der Fall.

Eintreten

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

Detailberatung des Gegenvorschlags

Titel und Ingress

§§ 1, 2, 3, 4 und 5

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Regierungsrätin Rita Fuhrer, verzichten Sie auf das Wort oder wollen Sie noch etwas beifügen?

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Ich stelle fest, dass der Kantonsrat diese Paragraphen nicht diskutieren möchte. Damit bin ich ja wohl auch chancenlos. Die Regierung ist der Meinung, dass sehr viel Aufwand betrieben wird mit dieser Überprüfung aller Gesetze. Aber wenn das so gewünscht wird, dann wird selbstverständlich die Exekutive tun, was die Legislative befiehlt. Besten Dank.

Regula Götsch (SP, Kloten), Präsidentin der WAK: Wir haben das in der Kommission mehrfach zu formulieren versucht und zu erklären, zu sagen versucht, wie das gemeint ist. Die Kommission, die befristet

eingesetzt wird, soll einmal sagen, welches denn wirklich die Gesetze sind, die die Unternehmen am meisten belasten, welche angeschaut werden sollen, wo die Schwerpunkte liegen. Es ist nicht die Meinung – wirklich nicht die Meinung! –, dass alle Gesetze durchforstet werden. Vielleicht fällt ja der Redaktionskommission eine gescheiterte Formulierung ein. Auf jeden Fall ist das die Meinung der Kommission, dass diese einzusetzende regierungsrätliche Kommission sagt, «Das, das und das wollen wir überprüfen!». Die Volkswirtschaftsdirektion hat eigentlich mit so etwas schon Erfahrung. Man hat im landwirtschaftlichen Bereich etwas sehr Ähnliches gemacht, allerdings ohne das Brimborium einer Volksinitiative. Man hat dort die Regelungen mit einer Kommission überprüft und auch Massnahmen in die Wege geleitet. Das ist die Meinung.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Damit ist die Vorlage materiell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet in etwa vier Wochen statt. Dann werden wir auch über Zustimmung beziehungsweise Ablehnung der Volksinitiative beschliessen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Totalrevision Verkehrsabgabengesetz

Motion von Carmen Walker (FDP, Zürich), Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt) und Thomas Heiniger (FDP, Adliswil) vom 22. Januar 2007

KR-Nr. [15/2007](#), Entgegennahme, Diskussion
(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 78/2007)

8. Änderung des Verkehrsabgabengesetzes (progressives System der emissions-, verbrauchs- und fahrleistungsabhängigen Motorfahrzeugsteuer)

Motion von Marcel Burlet (SP, Regensdorf), Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) und Peter Anderegg (SP, Dübendorf) vom 12. März 2007

KR-Nr. [78/2007](#), Entgegennahme, Diskussion
(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 15/2007)

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Am 15. September 2008 haben Sie gemeinsame Beratung dieser Geschäfte beschlossen. Wir werden also die beiden Geschäfte gemeinsam diskutieren und anschliessend getrennt darüber abstimmen.

Der Regierungsrat ist bereit, die Motion [15/2007](#) entgegenzunehmen. Ruedi Menzi, Rüti, hat an der Sitzung vom 4. Juni 2007 den Antrag auf Nichtüberweisung der Motion gestellt.

Der Regierungsrat ist auch bereit, die Motion [78/2007](#) entgegenzunehmen. Gabi Petri, Zürich, hat an der Sitzung vom 4. Juni 2007 den Antrag auf Nichtüberweisung der Motion gestellt.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti): Ich äussere mich zu beiden Vorlagen. Im Gesamtverkehrskonzept moniert der Kanton, dass die Verkehrsabgabe zu wenig flexibel sei, zwischen den Zeilen gelesen: Er möchte die Abgaben erhöhen. Wörtlich heisst es: «Das heutige Strassenfinanzierungssystem ist unbefriedigend, weil es keine Anpassung in Höhe und Struktur der Einnahmen ermöglicht.» Dies als Hintergrund für unsere Befürchtung, im Wechsel des Abgabensystems könnten auch die Abgaben steigen.

Neu soll die Energieetikette «Hubraum und Gewicht» herangezogen werden, um die Steuer zu berechnen. Gegen die neuen Berechnungen hätten wir keine Einwände, wenn diese kostenneutral sind. Aber wir

verstehen nicht, warum Autobesitzer, zum Beispiel eines Elektroautos, keine Verkehrsabgaben bezahlen sollen, obwohl sie die Strasse auch benützen. Auch ist nicht bekannt, wie lange diese Steuerbefreiung diesen Autobesitzern gewährt werden soll. Die ASA-Studie, Empfehlung der Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz, spricht von einer Steuerbefreiung von drei Jahren.

Diese Motion benachteiligt finanziell schwächer gestellte Einwohner des Kantons Zürich, die keine Möglichkeit haben, einen neuen Wagen zu kaufen. Überdies erneuert sich der Wagenbestand von alleine, werden doch schweizweit rund 280'000 neue, saubere Fahrzeugwagen in Verkehr gesetzt. Wir sind der Meinung, wer die Strasse benutzt, bezahlt auch für diese Dienstleistung des Kantons, ganz abgesehen vom Fahrzeug. Aus diesen Gründen unterstützen wir die Motion [15/2007](#) nicht.

Zur Motion [78/2007](#). Dies ist eine typische Umverteilungsübung der Linken. In dieser Vorlage spürt man auch die Abneigung gegen den MIV (*Motorisierter Individualverkehr*). Wenn es nach den Motionären ginge, würden nach der Revision der Verkehrsabgabe keine Fahrzeuge mehr auf der Strasse verkehren, weil die Abgaben so horrend hoch sind, dass sie niemand mehr bezahlen könnte. Solche Forderungen können nur Leute aufstellen, die mit einem subventionierten Transportmittel wie dem ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) im Einviertelstundentakt von Tür zu Tür gefahren werden. Wer denkt da an die Landbevölkerung, die keinen oder nur einen schlechten ÖV hat? Solche Vorstösse sind unsozial und für eine grosse Bevölkerungsschicht finanziell nicht tragbar. Will das die SP wirklich? In ihrer Ökoverblendung kommen nun die sozial Schwachen voll unter die Räder – nach dem Motto «Sozial Schwache sollen gar nicht Auto fahren».

Für die SVP kommt eine Revision des Verkehrsabgabengesetzes, in der eine verbrauchsabhängige und eine kilometerabhängige Komponente enthalten sind, nicht in Frage, da diese bereits über den Benzinpreis erhoben werden. Dies käme einer Doppelbesteuerung gleich, die, wie erwähnt, sozial nicht verträglich wäre. Die LSVA-Besteuerung (*Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*) bei den Lastwagen ist ja schon heute kilometerabhängig und damit ist auch die Emissionseuro-einteilung berücksichtigt. Der Aufwand bei der Abrechnung für PW wäre viel zu gross. Für beide Vorlagen gilt dasselbe: Sie müssen sozialverträglich sein.

Aus diesen Gründen unterstützen wir auch die Motion [78/2007](#) nicht.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Wir kehren zurück zur Motion [15/2007](#).

Carmen Walker (FDP, Zürich): Mit der Motion wird der Regierungsrat eingeladen, dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten, welche das Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes des Bundes, so genanntes Verkehrsabgabengesetz, vom September 1966, inklusive den dazu gehörenden Verordnungen, so ändert, dass ein verursachergerechtes und effizientes Verkehrsabgabengesetz resultiert. Dieses Gesetz soll neu deutliche Anreize zu ökologischem Verhalten setzen, ohne – und das möchte ich meinem Vorredner sagen – das Steueraufkommen insgesamt zu erhöhen. Die erklärte Absicht der Motion ist es, den CO₂-Ausstoss durch ein gezieltes Anreizsystem zu Gunsten umweltschonender Technologien im Fahrzeugbereich zu senken. Aus liberaler Sicht ist nämlich dort anzusetzen, wo unnötige Hürden gesetzt werden und wo Anreize für umweltschonendes Verhalten fehlen.

Das heutige, aus dem Jahre 1966 stammende Verkehrsabgabengesetz enthält noch eine weitgehend auf dem Hubraum beziehungsweise die Nutzlast ausgerichtete Abgabe. Und es entspricht einem Gebot der Zeit, Anreize zu ökologischem Verhalten, zum Beispiel zum Erwerb von Hybrid- oder Gasfahrzeugen mit Partikelfiltern und geringem Benzinverbrauch zu belohnen. Als Kriterien für neue technische Merkmale bieten sich zum Beispiel an: die Kraft in Kilowatt oder die Art des verwendeten Treibstoffes, Benzin, Diesel, Gas oder alternative Treibstoffe, oder die Art des Antriebs oder eben alternative Antriebssysteme wie Hybrid, Elektro oder Wasserstoff. Und es geht auch um die verschiedenen Zusatzausstattungen eines Fahrzeuges und so fort. Diese Liste ist nicht abschliessend.

Die FDP ist sich bewusst, dass nach wie vor eine hohe Nachfrage nach leistungsstarken Fahrzeugen da ist. Und ich verweise in diesem Zusammenhang auf die NZZ vom 16. Mai 2008, wo geschrieben steht «Ökologische Autos sind nach wie vor kein Verkaufsschlager». Die FDP will übrigens auch keine «Offroader-Nein-Debatte» führen und vorschreiben, wer welches Fahrzeug fahren darf. Und der FDP ist auch der Umstand bewusst, dass sie mit einer solchen Vorlage vor allem im Bereich der technischen Merkmale legiferiert und diese auch keine Aussagen zulassen, wie viel denn jemand fährt. Denn es ist uns

bewusst, dass ein einmal im Jahr gebrauchtes schadstoffreiches Fahrzeug der alten Generation letztlich weniger Umweltbelastung bewirkt, als ein täglich benutztes erdgasbetriebenes Fahrzeug. Und trotzdem, die FDP anerkennt die klimapolitische Bedeutung und Notwendigkeit, jetzt die richtigen Anreize zu setzen, damit diejenigen, die Gutes tun für die Umwelt, auch belohnt werden. Denn schlussendlich ist die Gleichung denkbar einfach: Weniger Steuern setzen mehr Anreize für den Erwerb umweltfreundlicher Fahrzeuge. Mehr Fahrzeuge mit geringerem Treibstoffverbrauch bedeuten weniger Umweltbelastung und Einsparungen bei den Treibstoffkosten. Und Wirtschaft und Bevölkerung werden mit einem klugen Anreizsystem für alternative Antriebstechnologien motiviert und sensibilisiert.

Ich halte nochmals fest, dass wir keine Erhöhung des Steueraufkommens beantragen. Der Umbau des Gesetzes soll saldoneutral, aber ökologisch sein. Und hier besteht eine gewisse Unsicherheit bezüglich der SP-Motion mit der Forderung nach einem progressiven Finanzierungssystem. Wir von der FDP interpretieren diese Forderung nicht als eine Forderung nach Mehreinnahmen und damit als eine Forderung nach Steuererhöhung, sondern als ein progressives System innerhalb des bisherigen Steuersubstrates; obwohl ich zugeben muss, dass hier eine gewisse Unklarheit besteht. Aber in diesem Sinne und so verstanden, können wir die Motion ebenfalls unterstützen. Die FDP freut sich auch darüber, dass auch der Regierungsrat bereits in seinem Gesamtverkehrskonzept, aber auch in kürzlichen Postulatsantworten sowie mit der Bereitschaft zur Entgegennahme dieser Motion das Anliegen aufnehmen will. Ich bitte Sie, die beiden Motionen zu unterstützen. Besten Dank.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Credo: Die einzige sinnvolle und gerechte Abgabe im Strassenverkehr ist eine in der Höhe lenkungswirksame und vor allem verbrauchsabhängige Abgabe auf Treibstoff, wie etwa die bereits im CO₂-Gesetz verankerte CO₂-Abgabe. Denn nur eine Abgabe auf Treibstoff hat eine entscheidende Lenkungswirkung, weil sie nämlich unterscheidet: Wer viel fährt, zahlt mehr. Und wer weniger fährt, zahlt eben auch weniger. Das ist entscheidend. Denn jede Art von Pauschalbesteuerung, wie hier in den Motionen vorgesehen, nach Hubraum, Gewicht, Emissionswerten, Energieeffizienz et cetera ist zwar gut gemeint, zielt aber immer am grundsätzlichen Problem vorbei. Warum? Besteuern Sie nur Hubraum, Treibstoffverbrauch, Emissionswerte et cetera, dann hat das möglicherweise lenkende

Auswirkungen auf Ihren nächsten Autokauf und einmal im Jahr mahnende Wirkung beim Erhalten der Motorfahrzeugsteuerrechnung. Aber Umweltschutz per Portemonnaie funktioniert eben nur, wenn ein hoher Treibstoffpreis täglich – wirklich täglich – «einschenkt» und Sie fast täglich wegen des teuren Besuchs an der Autotankstelle irgendeinmal Ihr Verkehrsverhalten und Ihre Verkehrsmittelwahl überdenken müssen.

Bei jährlichen pauschalen Rechnungen, wie der Motorfahrzeugsteuer, ist die Lenkungswirksamkeit in kürzester Zeit wieder verpufft. Es ist gar so, dass eine hohe pauschale Motorfahrzeugsteuer eher zum Vielfahren animiert, was Sie vielleicht auch kennen aus dem Gebrauch Ihres GA (*Generalabonnement*) – das «Herausfahren», ein Sport! Das vielleicht zum Unterschied zwischen den pauschalen und den variablen Kosten. Also pauschale Abgaben sind nicht sehr zielführend, falls Sie eine ökologische Lenkungswirkung erwarten. Und notabene ist die pauschale Abgabe auch nicht verursachergerecht, auch wenn Sie das anders sehen. Und jetzt wird's konkret: Wenn Sie jetzt in Ihren Motionen, Marcel Burlet und Carmen Walker, eine etwas ökologischere Ausrichtung innerhalb des Abgabesystems vorsehen, vermag dies dem Verursacherprinzip zwar etwas mehr Rechnung zu tragen als frühere Vorschläge in diesem Rat. Aber es sind immer noch pauschale Abgabesysteme, die Vielfahren vom Wenigfahren nicht unterscheiden. Ich denke da beispielsweise an das grosse Benzin schluckende Stehzeug, das eben 300 Tage in der Garage steht, und auf der andern Seite das durchschnittliche Mittelklassefahrzeug, das etwa 300 Tage auf der Strasse fährt, unterwegs ist, eben fährt. Diesem Unterschied wird in Ihren pauschalen Abgabesystemen nicht Rechnung getragen. Das ist eben nur Ökologie light!

Noch konsequenter und sachgerechter wäre innerhalb Ihrer Abgabesysteme die gleichzeitige Einführung der Kostenwahrheit im Strassenfonds mit all seinen direkten und indirekten Kosten im Strassenverkehr, wie wir dies in allen, von uns Grünen gewonnenen Abstimmungskämpfen in den letzten 17 Jahren vorgespurt haben. Sie fehlt, die Kostenwahrheit, sie fehlt, obwohl sie untrennbar mit dem Verursacherprinzip verbunden ist. Immerhin hatten die freisinnigen Motionäre die Gnade, aus ihren Fehleinschätzungen und Niederlagen in den vergangenen Abstimmungen eine erste Lektion zu lernen. Und sie haben zumindest in der vorliegenden Motion festgehalten, dass trotz Totalrevision der Verkehrsabgaben das Steueraufkommen und somit der Strassenfonds und der damit verbundene Strassenbau nicht vergrössert

werden soll. Chapeau für die erste Lektion, die Sie gelernt haben! Das verdient bei den Grünen schon eine kleine Stimmenthaltung bis hin zu einem Ja!

Nun zur SP. Was macht unser guter Mensch aus Regensdorf (*Marcel Burlet*)? Er versucht sich, gut gemeint, in einem progressiven, aber eben auch pauschalen Steuersystem, das keine Begrenzung – keine Begrenzung! – der Steuereinnahmen und somit auch keine Begrenzung des Strassenfonds und auch keine Begrenzung des Strassenbaus vorsieht, eher sogar forciert. Wollen Sie das wirklich, Marcel Burlet? Vielleicht hoffen Sie auf eine Balance, auf ein strassenfondsneutrales Steueraufkommen. Es ist aber naiv, heute diese Begrenzung hier nicht schon klar festzuschreiben. Und es wäre gänzlich unwillkommen, wie Sie das im Text schreiben, nämlich gar ein Bonussystem einzuführen, dass so das Autofahren letztendlich sogar subventioniert werden könnte. Das ist purer Unsinn! Da hilft alles ökologische Greenmachine in Ihrem Text nichts. Die Motion Marcel Burlet müssen wir leider aus gefährlicher Unklarheit bezüglich des Strassenbaus spülen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Als guter Mensch aus Regensdorf kann ich hier nur sagen: Ich bin auch VCS-Mitglied (*Verkehrsclub der Schweiz*) mit tiefer Mitgliedsnummer und ich frage mich, ob ich noch im richtigen Club bin, wenn die Präsidentin des VCS hier so argumentiert. Lesen Sie doch unseren Vorstoss! Es steht auch drin, dass wir kilometerabhängige Abgaben wollen. Das heisst: Wer viel fährt, soll auch viel bezahlen. Draussen ist es ja kalt, unsere Gehirne sind vielleicht unterkühlt, ich weiss es nicht nach dem letzten Votum, aber ich denke, heute gibt es eine politische Tauwetterlage in diesem Rat. Und ich freue mich, dass die FDP mitmacht. Diese zwei staatserhaltenden Parteien sollten mehr zusammenspannen (*Heiterkeit*), nicht nur in der Bildungspolitik, auch in Verkehrsfragen. Dann würde es vorwärtsgehen.

Unser Vorstoss hingegen regt mehr an als die FDP. Wir wollen ja nicht nur Anreize schaffen, sondern ein Gesetz, das wirklich zu vernünftigem und ökologischem Verhalten Anreiz bietet. In diesem ehrwürdigen Saal glaubt doch niemand, dass man, weil die Motorfahrzeugsteuer auf Null runtergesetzt ist – ich selber fahre auch ein Elektromobil, – ein Elektromobil kauft. Da müssten Sie nach Bellinzona gehen, dort kriegt man, wenn man sich ein Elektromobil anschafft, 5000 Franken an die Gestehungskosten. Das war einmal, aber das

nenne ich echte Förderung! Ich sehe einfach nicht ein – und da treffe ich mich mit Gabi Petri –, dass man immer nur nach der Grösse und nach dem Gewicht die Steuer erhebt. Wir möchten es nach Emissionen, Energieverbrauch und von der Fahrleistung abhängig tun. Muss ich das noch dreimal in diesem Rat sagen? Das steht auch in unserem Vorstoss. Man kann uns den Vorwurf machen, man müsse dann jedes Jahr bei der Strassenverkehrsamtsstelle den Kilometerstand erheben; das kann man auch anders kontrollieren. Vernünftiger wäre es – aber das ist Bundessache –, dass man sämtliche Kosten über den Benzinpreis abwälzt. Da bin ich auch einverstanden, aber da müssen Sie nach Bern gehen, da sind wir hier der falsche Ort. Wir suchen jetzt innerhalb des Kantons Zürich eine andere Lösung. Sie wissen ja, dass der Benzinpreis in den vergangenen 40 Jahren von 53 Rappen auf über zwei Franken gestiegen ist. Im Moment ist er etwa 1.60 Franken. Und die Verkehrsabgaben sind auf dem gleichen Level wie 1966, ich habe das ausgerechnet. Ich nehme ein Beispiel: 436 Franken kostet die Jahresabgabe für ein 1,8 Tonnen schweres Fahrzeug mit 150 PS. Mit diesem Geld konnten Sie, wenn Sie es in Benzin umsetzten, vor 40 Jahren 10'000 Kilometer weit fahren. Heute sind es noch gut 2200 Kilometer, mehr nicht. Also, Sie merken schon, unsere Motorfahrzeugsteuer ist heute nicht mehr leistungswirksam.

Ich habe es gesagt, eigentlich hätte ich Einspruch vonseiten der SVP erwartet. Es ist aber nicht so passiert. Unsere Motion lässt ja dem Regierungsrat zur Ausarbeitung finanziell insofern freie Hand. Wir wollen ja auch nicht einfach die Motorfahrzeugsteuern erhöhen, wir wollen Anreiz bieten für vernünftiges Fahren. Und es ist so, ein Wort noch an Ruedi Menzi: Wir wollen nicht, dass die sozial Schwachen weniger fahren. Wir wollen, dass die Gutbetuchten, die SVP-Kantonsräte und auch wir, weniger fahren. Und dazu muss man Anreize bieten. Übrigens hat uns damals Regierungsrätin Rita Fuhrer – ich erinnere mich gut – in der KEVU am 19. September 2006 die Prüfung eines verursachergerechten, dynamischen, leistungsabhängigen Systems der Motorfahrzeugsteuer in Aussicht gestellt. Das wollen ja beide Motionen. Wir wollen auch, dass, wer wenig Auto fährt, mit einem Diesel mit Partikelfilter unterwegs ist, oder mit einem Kleinwagen mit wenig CO₂-Ausstoss oder einem Hybridfahrzeug, in Zukunft einfach weniger Steuern bezahlt. Von daher hätte ich im Prinzip noch interessante Zahlen zum Mikrozensus 2005: Wir wissen, dass mit dem progressiven System mit Bonus/Malus, wie wir für die schweren Fahrzeuge mit grossen Motoren und hohem Benzin-

verbrauch fordern, diese viel mehr zu bezahlen haben als solche mit einer günstigen Energieetikette. Ich habe nachgeschaut: Fahrzeuge mit kleinem Motor bis 1350 Kubikzentimeter fahren durchschnittlich 1900 Kilometer. Autos mit den grössten Hubräumen, also die schicken BMW und die grossen Mercedes über 2550 Kubikzentimeter, sind mit durchschnittlich rund 14'000 Kilometern auf der Strasse. Das wäre eigentlich schon ein Grund mehr, unsere Motionen zu unterstützen.

Machen wir vorwärts, stimmen wir den zwei Motionen zu!

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP hat nichts dagegen, dass das Verkehrsabgabengesetz geändert wird. Wir wenden uns also nicht gegen die Vorstösse; dies trotz der offensichtlichen Mängel. Im Vordergrund stehen sollte wahrscheinlich eine Ergänzung des Gesetzes, eine Ergänzung dahingehend, dass bei der Bemessung der Abgabenhöhe auch neue Kriterien gelten sollen. Ich vermute allerdings, dass die Regierung bereits daran ist, eine Gesetzesänderung zu erarbeiten, vielleicht sogar in Absprache mit dem Bund. Vielleicht kann Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer etwas dazu sagen, bevor sie einen Sprung in höhere Gefilde macht.

Zwei Punkte der Vorstösse müssen relativiert werden. Erstens: Eine Änderung des Gesetzes darf keine Wegwerfwelle auslösen, die so genannte Lebensdauer der Fahrzeuge also massiv verkürzen. Die graue Energie – das hat vor allem Regierungsrat Markus Kägi mehrmals jetzt erkannt –, die graue Energie bei der Entsorgung und Produktion müsste eingerechnet werden. Zweitens: Entscheidend sind bei der besseren Anwendung des Verursacherprinzips die gefahrenen Kilometer. Es bringt wenig und belastet den knappen Raum keinen Deut weniger, wenn mit so genannt «sauberen» Autos gleich viele oder noch mehr Kilometer gefahren werden. Entscheidend sollte also die Verbrauchsabhängigkeit oder die Kilometerabhängigkeit sein; also: Verursacherprinzip pur, eine Abgabe – das wurde bereits erwähnt – über eine Erhöhung der Treibstoffsteuern anstelle von bisherigen pauschalen Abgaben. Das ist aber in erster Linie Sache des Bundes, also deshalb die Koordination, die wir da von der Regierung erwarten. Eine solche Erhöhung müsste aber an die Kantone zurückfliessen, und zwar direkter als heute.

Noch kurz zum Vorwurf «unsozial»: Es ist nicht sozial, wenn jemand möglichst viele Kilometer mit möglichst billigem Treibstoff fahren

kann. Die ökologische Frage von heute wird nämlich zur sozialen Frage von morgen werden. Das können Sie bereits in weniger privilegierten Ländern in der südlichen Hemisphäre feststellen.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Lieber light als nichts, liebe Gabi Petri, sofern es in die richtige Richtung geht. Und diese beiden Motionen gehen zumindest in die richtige Richtung. «Offroader sind out», schrieb die NZZ in der Beilage «Energiezukunft» vor zwei Monaten. Auch wenn Offroader und SUV nur Synonyme sind für grosse Benzinschlucker: die Mobilität vor allem auf der Strasse muss sich zwingend ökologischen Kriterien unterordnen. Im Gegensatz zu den Brennstoffen und zum Strom geht der Trend bei den Treibstoffen nach wie vor in die komplett falsche Richtung. Und das muss korrigiert werden. Es geht bei den Motionen nicht um Verbote und es geht auch nicht um Steuerbefreiung, Kollege Ruedi Menzi – das steht in keiner dieser Motionen drin. Es geht um die Verminderung und die Verbesserung des motorisierten Individualverkehrs. Eine Änderung des Verkehrsabgabengesetzes hin zu einer verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuer ist längst überfällig. Die Antwort des Regierungsrates zum Postulat betreffend Motorfahrzeugen mit Gasantrieb gibt dem Recht.

Auch diese zwei Motionen, formal zwar etwas unterschiedlich, zeigen in die richtige Richtung, auch wenn ich oft höre und Gabi Petri jetzt auch gesagt hat, die Besteuerung des Treibstoffverbrauchs und des Fahrzeuggewichts sage wenig aus über die gefahrenen Kilometer und den Benzinverbrauch. Das mag ja sein. Nur kenne ich eigentlich niemanden, der sein Fahrzeug in der Garage versteckt hält, als Museumsstück. Wer eines hat, fährt es auch. Abgesehen davon verhindern dieselben Leute ja auch – und da meine ich jetzt nicht die Grünen –, dass Treibstoffe höher besteuert werden, was tatsächlich lenkend wäre. Also machen wir das, was wir auf kantonaler Ebene eben tun können, um die Mobilität auf der Strasse etwas umweltschonender oder vielleicht besser gesagt etwas weniger umweltschädlich zu machen. Und eine Bitte zum Schluss an Regierungsrätin Rita Fuhrer: Fassen Sie die hängigen Vorstösse zu diesem Thema zusammen, ähnlich, wie das Ihr Regierungskollege (*Markus Kägi*) beim Energiethema macht. Ich hoffe, Sie hören das jetzt trotzdem, auch wenn Sie noch am Schwatzen sind. Das ist nämlich effizient und effektiv. Und es erspart uns langweilige, sich wiederholende Ratsdebatten.

Besten Dank, und ich hoffe, Sie überweisen die beiden Motionen.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Beide Vorstösse wollen mittels der Strassenverkehrsabgabe emissionsarme Fahrzeuge finanziell belohnen und emissionsstarken Fahrzeugen eine dementsprechende Mehrbelastung auferlegen. Die EDU begrüsst an sich eine Senkung des Verbrauchs von fossilen Energieträgern. Deshalb setzen wir uns auch für die Förderung des ÖV ein. Auch die Förderung der alternativen Energieträger zur Wärmeengewinnung ist für die EDU zwingend. Aufgrund der Ressourcen, des Erdöls und des Monopols der Lieferanten muss unseres Erachtens Erdöl zukünftig dem Verkehr vorbehalten sein. Um aber einer Überweisung dieser Vorstösse zuzustimmen, sprechen der EDU wesentliche Punkte dagegen: Die vergangenen hohen Erdölpreise forderten eindeutig den Kauf von Fahrzeugen mit einem geringen Treibstoffverbrauch. Die Tendenz der Entwicklung zu Fahrzeugen mit einem extrem geringen Treibstoffverbrauch hat auch die kürzlich stattgefundene Messe – ich glaube, sie war in Zürich – auf eindruckliche Weise gezeigt. Aber diese Vorstösse schaffen eine neue Ungerechtigkeit, da der effektive Verbrauch nicht berücksichtigt wird. Es ist doch nicht gerecht, wenn Herr Zürcher ein altes Auto mit schlechten Abgaswerten hat und damit nur wenige Kilometer fährt, aber bei der Strassenverkehrsabgabe auf den Höchstbetrag eingestuft wird und im Gegenzug derjenige, der sehr viel Treibstoff verbraucht, aber ein Auto mit besseren Abgaswerten fährt, nur eine minimale Abgabe bezahlt!

Zwei Punkte möchte ich speziell noch erwähnen. Erstens: Sehr viele Familien mit mehreren Kindern, gerade in ländlichen Gebieten, sind auf ein grösseres Auto angewiesen. Haben diese Eltern nur ein durchschnittliches Einkommen, zum Beispiel die Einverdienerfamilie, können sich diese oftmals nur einen Occasionswagen leisten. Und Sie wissen ja, dass Occasionsautos weder auf dem neusten Stand der Motorentchnik sind noch die neusten Abgastechnologien aufweisen. Daher wehren wir uns gegen Tendenzen, die Einverdienerfamilien einer Mehrbelastung aussetzen. Wir sind unsererseits aber gerne bereit, über diese Angelegenheit nochmals zu diskutieren, wenn die antragstellenden Fraktionen sich ebenfalls bereit erklären, einem angemessenen Steuerabzug für die Kindereigenbetreuung der Eltern in der Steuer- oder Budgetdebatte zuzustimmen.

Der zweite Punkt: Werfen wir doch auch einen Blick auf unser Gewerbe! Viele Gewerbler, welche mit ihrem Lieferwagen wenige Kilometer fahren, benutzen ihr Fahrzeug gut und gerne 20 Jahre. Es

kann doch nicht unser Anliegen und auch nicht dasjenige der SP sein, diese mit einer erhöhten Strassenverkehrsabgabe zu bestrafen! Gewerbetreibende, welche mit ihren Fahrzeugen viele Kilometer fahren, wechseln ihr Fahrzeug dementsprechend öfter und achten dadurch auch stark auf den Verbrauch.

Wir Zürcher möchten mit diesen Vorstössen eine Tendenz zur weissen Weste schaffen und vergessen dabei die graue Energie, die dadurch im Ausland entsteht. Beide Vorstösse führen also nicht zu einer verbrauchsabhängigen Strassenverkehrsabgabe. Statt einer undifferenzierten Verkehrsabgabe nach Hubraum befürwortet die EDU eine Abgabe nach effektivem Verbrauch, also über die Benzinpreise – analog zu Frankreich. Wenn wir ein neues Modell der Strassenverkehrsabgabe schaffen wollen, dann bitte eine gerechtere Lösung.

Aus diesen Gründen drängt sich für die EDU die momentane Änderung nicht auf.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Die Verkehrsabgaben scheinen auf dem Stand von 1966 festgefroren zu sein. Weder ökologische Erkenntnisse noch technischer Fortschritt konnten diesem Urtier von Gesetz etwas anhaben. Den Autofahrer freut's, wenn er zu Dumpingpreisen herumfahren darf. Gänzlich verschlafen mit dem geltenden Verkehrsabgabengesetz hat der Zürcher Bürger das Verursacherprinzip. Auch die mehr als zwei Tonnen wiegenden, so genannten Zürichberg-Kinderwagen können zu Ausverkaufspreisen beim Strassenverkehrsamt zugelassen werden. Mit der ökologischen und ökonomischen Wahrheit stimmt da etwas nicht. In einem modernen Verkehrsabgabengesetz muss das Verursacherprinzip einen zentralen Stellenwert haben. Neben dem Hubraum soll auch das Gesamtgewicht, das schliesslich für den Benzin- oder Dieserverbrauch – neben der Motorleistung – entscheidend ist, in die Berechnung der Steuer einbezogen werden. Dem Fortschritt entspricht es auch, wenn eine Umlagerung der Steuerlast zu Gunsten von umweltschonenden Fahrzeugen stattfindet.

Für die EVP ist es denkbar, dass sehr umweltfreundliche Fahrzeuge in den ersten Betriebsjahren von den Fahrzeugabgaben befreit würden. Ob der Teilbereich Personenwagen einkommensneutral gestaltet werden soll, ist offen. Es wäre auch durchaus denkbar, dass erhöhte Einnahmen aus dem Verkehrsabgabengesetz mit einer Steuerentlastung an einem andern Ort kompensiert werden könnten. Auch eine neue Zweckbindung der Einnahmen aus dem Verkehrsabgabengesetz ist

denkbar. Bei den Lastwagen erwarten wir als Bemessungsgrundlage die Euro-Abgasnorm und das Gesamtgewicht. Dieser Teil einer Revision soll einkommensneutral sein, um der Wirtschaft nicht zusätzlich Belastungen aufzubürden. Aus der unbefriedigenden Erfahrung der letzten 42 Jahre sollte der Regierungsrat die Möglichkeit erhalten, auf technische Entwicklungen schnell reagieren zu können. Entlastungen für umweltschonende Autos sollte er in eigener Kompetenz einführen können.

Die EVP-Fraktion ist für die Überweisung der beiden Motionen.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Die bestehende Motorfahrzeugsteuer muss abgeschafft werden – ich habe das so im Wahlkampf gesagt – und ersetzt werden durch eine neue, welche auf dem Schadstoffausstoss basiert und ganz massiv progressiv auszugestaltet ist, ohne Ausnahmen. Ich habe damals noch nicht gewusst, dass solche Vorstösse bereits hängig sind.

Die zunehmende Klimaproblematik hat den Handlungsbedarf für Massnahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen erhöht. Das sagen wir Grünliberalen schon lange und das sagt nun auch die Vereinigung der Strassenverkehrsämter in dieser Broschüre. Weiter heisst es darin: «Mit der Ausgestaltung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern nach ökologischen Kriterien können auch die Kantone einen wichtigen Beitrag dazu leisten.» In der Kompetenz des Kantons liegt also in erster Linie die Motorfahrzeugsteuer, und hier haben wir eine Möglichkeit der Steuerung über den Preis. Hier können wir über Schadstoffausstoss ansetzen; das ist richtig und alles andere ist Sache des Bundes.

Nun liegen zwei Vorstösse in die richtige Richtung vor, die wir beide überweisen werden, auch wenn sie sich in Details widersprechen. Die Abstützung auf den Hubraum ist definitiv nicht mehr zeitgemäss. Vom Quartettspielen her weiss ich noch, dass so genannte Zweiliterautos 1197 Kubikzentimeter hatten, nur um nicht in die nächst höhere Steuerkategorie zu fallen. Die gesetzlichen Bestimmungen hatten also eine Auswirkung, eine Wirkung über den Preis. Die Motorfahrzeugsteuer – da gebe ich Gabi Petri Recht – ist insofern wenig wirksam, als sie nur einmal ansetzt und dann wieder aus den Augen, aus dem Sinn gerät. Immerhin kann sie aber doch Auswirkungen auf das Kaufverhalten haben. Sie ist aber tatsächlich bei der Verkehrsverminderung nicht effizient, denn der Entscheid, ob eine Fahrt angetreten wird oder nicht, hängt auch vom direkten Preis ab – ich kenne das als

Mobility-Fahrer. Über Road-Pricing reden wir heute ja leider nicht mehr. Auch dort hätten wir diese Steuermöglichkeit.

Wichtig erscheint uns Grünliberalen, dass eine neu ausgestaltete Motorfahrzeugsteuer nicht starr ist, sondern nach oben angepasst werden kann. Es ist ja jeweils schon ärgerlich, wenn der ÖV aufschlägt, die Motorfahrzeugsteuern aber einfach gleich bleiben. Und selbstverständlich sollte man endlich wieder einmal das Steueraufkommen für Fahrzeuge erhöhen, auch wenn das der FDP-Vorstoss ausschliesst. Eine Erhöhung wäre unseres Erachtens sinnvoll unter der Bedingung, dass die zusätzlichen Gelder nicht in den MIV fliessen, dafür aber andere Steuern gesenkt werden, diese Einnahmen also staatsquotenneutral sind und so der Forderung der FDP doch nicht ganz widerspricht. Uns ist bewusst, dass eine solche Ökologisierung des Steuersystems wohl noch zu visionär und nicht sehr populär ist. Aber es ist Zeit, andere Steuermodelle zu entwickeln, und das wäre ein erster Schritt, ein einfacher Schritt.

Bei der Road-Pricing-Debatte war es die FDP, welche höhere Kosten für Autofahrer als nicht sozial bezeichnete. Heute ist die SVP vordergründig gegen diese Revision mit Verteuerung, weil sie nicht sozialverträglich sei. Wir stehen zu dieser Verteuerung. Und was ich jetzt schon wieder an Ausnahmeregelungen höre, was da alles verstrebt wird, macht mich schon nachdenklich. Wenn wir den Pelz waschen wollen, wird er nass. Eine Änderung führt zu neuen Belastungen für die einen und Entlastungen für die andern Personengruppen. Wir stehen auch dazu.

Die Detailberatungen zur Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer werden sicher zu einem grossen Feilschen werden. Wir betreten mit der Überweisung ein Minenfeld. Die verschiedenen Interessen werden härtestens aufeinander prallen. Und wenn man den Entwurf für ein revidiertes Gesetz über die Verkehrsabgaben endlich – sogar die NZZ hat sich am Samstag darüber gewundert – zur Vernehmlassung erhalten hätten, könnten wir hier viel konkreter diskutieren. Seit Sommer 2007 liegt diese Broschüre (*«Rabattmodell für die kantonale Motorfahrzeugsteuer zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personenwagen»*) vor und dennoch ist der Kanton, trotz Versprechen, uns das im vierten Quartal 2008 vorzulegen, noch nicht so weit. Vielleicht wartet die Regierung einfach auf den Bund und seine Umweltetikette, die auf der Grundlage der Kriterien für emissionsarme und energieeffiziente Fahrzeuge bestehen soll. Ein neues Modell muss sich ganz klar an den wirklich besten Fahrzeugen orientieren. Gewicht und Hub-

raum können nicht Hauptkriterium sein. Der Schadstoffausstoss ist das entscheidende Kriterium der Zukunft. (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Die beiden Motionen, diejenige der FDP etwas früher eingereicht als jene der SP, haben vor allen Dingen den Zweck gehabt – und haben ihn noch –, der Regierung etwas Dampf zu machen und mit dieser Vorlage endlich vors Volk zu treten, beziehungsweise vor den Kantonsrat. Wir warten ungefähr gleich lang auf die Totalrevision der Motorfahrzeugsteuer wie diejenige des Jugendhilfegesetzes. Und das ist an beiden Orten unverantwortlich und zu lange.

Zweitens: Selbstverständlich ist die Motorfahrzeugsteuer nicht das Instrument, mit welchem wir sowohl den Strassenverkehr als auch die Luft und die Umwelt befreien von unerwünschtem Stau oder unerwünschtem Ausstoss. Das wäre eine totale Überforderung dieses Systems. Man kann sich selbstverständlich darüber unterhalten, ob man die Motorfahrzeugsteuer gänzlich abschaffen sollte. Allerdings wären dann sehr viel weitreichendere Szenarien gefragt; das wurde zu Recht angemerkt. Man kann sich auch darüber unterhalten, ob eine Pauschalsteuer der Weisheit letzter Schluss sei. Man könnte sich insbesondere auch darüber unterhalten, weshalb eigentlich der Benzinpreis bis heute nicht dazu geführt hat, dass der Individualverkehr tatsächlich zurückgegangen ist. Allerdings müsste man hier dann auch die Ehrlichkeit haben, um darauf hinzuweisen, dass sich bis jetzt alle Leute dagegen gewehrt haben, den realen Preis für das Benzin zu bezahlen; dies volkswirtschaftlich falsch, aber sozial durchaus begründet.

Warum sollen wir diese beiden Vorstösse überweisen? Weil sie in die richtige Richtung gehen. Weil sie Druck ausüben. Und weil sie zuhanden der Bevölkerung doch immerhin ein Signal aussenden, dass es sich mindestens lohnen könnte, sich beim nächsten Autokauf zu überlegen, welches Fahrzeug man wählen würde. Und zu all jenen, die immer dann die graue Energie zitieren, wenn es gerade passt, und sie immer dann auslassen, wenn es gerade auch passt, muss ich einfach sagen: Ein Fahrzeug, das heute zehn Jahre alt ist, braucht einen Liter Treibstoff mehr auf 100 Kilometer, als dies moderne Fahrzeuge tun. Und die graue Energie, welche benötigt wurde, um diese Fahrzeuge herzustellen, ist nach acht Jahren spätestens amortisiert. Laden Sie also Ihre Kolleginnen und Kollegen, die Fahrzeuge fahren, die älter

als acht Jahre alt sind, ein, das zu tun, was bereits ein Drittel der Autokaufenden diese Jahr getan hat, sie sind nämlich auf die Wagen der Mikroklasse umgestiegen und haben damit CO₂-Werte erreicht, welche die EU erst ab dem Jahr 2012 überhaupt einführt.

Noch eine kleine Bitte beziehungsweise eine Anmerkung: Wir haben in diesem Rat der Fristverlängerung bezüglich der Gasfahrzeuge nicht zugestimmt. Die Regierung ist nun aufgefordert, endlich dazu Stellung zu nehmen. Ich bedaure ausserordentlich, dass das, was auf dem Verordnungswege bei der Förderung alternativer Treibstoffe respektive von Fahrzeugen mit Motoren, welche die Nutzung dieser alternativen Treibstoffe ermöglichen würden, möglich gewesen wäre, nicht ausgeschöpft wurde. Es wäre tatsächlich möglich gewesen, bereits aufgrund der heutigen Gesetzeslage hier die nötigen Anreize zu setzen und damit Marketing für umweltfreundliche Fahrzeuge auch vonseiten des Kantons zu machen. Wir haben wenig Möglichkeiten, Einfluss zu nehmen, und wir haben es leider seitens der Regierung verpasst, in dem Bereich Einfluss zu nehmen, wo wir hätten Einfluss nehmen können.

Das allein schon ist Grund genug, die beiden Motionen zu überweisen – in der Hoffnung, dass dann die Totalrevision, wie man bereits den Medien hat entnehmen können, gelegentlich auch dem Rat vorliegt. Besten Dank.

Yves de Mestral (SP, Zürich): Gabi Petri, ich habe sehr gerne Ihren lehrreichen – um nicht zu sagen: belehrenden – Ausführungen als verkehrspolitische graue Eminenz vom heiligen Stuhle Petri gelauscht. Ich habe Ihre fundamentale Kritik mit Interesse zur Kenntnis genommen. Zum einen bin ich als VCS-Mitglied sehr froh darüber, dass meine Mitgliederbeiträge in so viel fachliche Kompetenz investiert werden (*Heiterkeit*), also ernst gemeint! Zum andern stelle ich aber fest, dass sich Gabi Petri darauf kapriziert, über sämtliche, fast sämtliche verkehrspolitischen Vorstösse – auch aus den eigenen Reihen – nur zu stänkern und sich dabei bei der Gegenseite anzubiedern. Ich erinnere ans Road-Pricing und eben auch hier ans Verkehrsabgabegesetz. Ich warte aber auch als VCS-Mitglied sehnlichst auf Ihre parlamentarischen Vorstösse. Ich bin froh, dass Sie sich hier natürlich zu Wort melden gleich anschliessend. Ich warte auf Ihre parlamentarischen Vorstösse! Ich glaube, wir alle wären interessiert, von Ihnen zu hören, auf welche Art und Weise und wo Sie gesetzgeberischen Hand-

lungsspielraum sehen. Denn wenn ich nämlich einen Blick auf Ihre Vorstossliste werfe, Gabi Petri, dann sehe ich elf Vorstösse, darunter zehn Anfragen. Ein einziger materieller Vorstoss wurde von Ihnen als Mitunterzeichnerin unterschrieben. Er handelt von der Kulturpolitik und datiert vom 8. Juli 1991. Gabi Petri, ich wäre interessiert zu hören: Wo finden Sie nicht nur Haare in der Suppe? Was wären Ihre eigenen Ideen? Besten Dank.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Da ich nicht VCS-Mitglied bin, kann ich hier unbelastet sprechen. (*Heiterkeit und «Protestrufe» von allen Seiten.*) Ja, man kann nicht überall dabei sein. (*Grosse Heiterkeit.*) Ich erinnere Sie einfach noch einmal an die Zweckbindung der Strassenverkehrsabgaben. Es wurde da gesagt, es werde zum Dumpingpreis gefahren. Also Budget 2009: Einnahmen 289 Millionen Franken, 2010: 291 Millionen Franken, 2011: 293 Millionen Franken, 2012: 295 Millionen Franken. Das mag Dumping sein in Ihren Augen, aber es ist so noch viel zu viel in diesem Topf. Einfach, damit das klar ist: Mit den Grünen ist eine Revision der Strassenverkehrsabgaben nicht zu machen, die eine Erhöhung der Einlage in den Strassenfonds bewirkt.

Dann zum Zweiten, zur Lenkungswirkung: Es lohnt sich schon, über Preiselastizitäten zu diskutieren. Ich bin der Meinung, respektive das müsste man untersuchen, dass Farbe, Form und Marke der Autos wesentlich mehr zur Preiselastizität, zum Kaufentscheid beitragen als die Motorfahrzeugsteuer. Und ich denke, insbesondere die Farbe wird wesentlich mehr Einfluss haben. Ich denke also, es ist sinnvoll, darüber zu diskutieren, wie weit Preiselastizität, also Lenkungswirkung, ausgeübt werden kann und wie weit das einfach Gerede ist. Danke.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), spricht zum zweiten Mal: Eines ist festzuhalten: Wenn einige Verkehrsteilnehmer keine Steuern bezahlen oder einen Steuerrabatt erhalten, müssten doch die Verbleibenden, die andern Verkehrsteilnehmer, diesen Ausfall bezahlen. Es ist zwar nicht ganz natürlich, dass die SVP sich für die sozial Schwächeren einsetzen muss. Aber in diesem Fall tun wir das gerne, weil diese Vorstösse unsozial und ungerecht sind. Und wir würden uns freuen, wenn das Volk das letzte Wort hätte in einer Urnenabstimmung zu diesem Thema. Danke.

Gabi Petri (Grüne, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ja, lieber Yves de Mestral, die einen können es sich eben leisten, unabhängig Sachpolitik zu betreiben, und müssen sich nicht auf einfaches Politmarketing beschränken. Und zu meinem Leistungsausweis – vielen Dank für den Hinweis: Man schaue zum Hauptbahnhof, zum Durchgangsbahnhof. Anderthalb bis zwei Milliarden Franken am richtigen Ort, das reicht für mehrere Wahlperioden!

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Der Vorstoss nimmt den Auftrag des Gesamtverkehrskonzeptes auf und zielt in die gleiche Richtung wie bereits früher überwiesene Vorstösse. Der Regierungsrat ist also bereit, diese Motion entgegenzunehmen. Zusammen mit der Sicherheitsdirektion arbeitet die Volkswirtschaftsdirektion derzeit eine gesamthafte Revision der Strassenfinanzierung aus, welche die geforderte Änderung der Verkehrsabgaben mit umfasst. Die Verwaltung arbeitet auch an einem Modell zur Bemessung der Verkehrsabgaben, das mit den neueren Entwicklungen kompatibel ist. Es lehnt an ein Rabattmodell an, das unter Mitwirkung des Bundes, unter Mitwirkung der ETH und von Vertretern der kantonalen Umwelt- und Energiefachstellen zur Wiedervereinigung der Strassenverkehrsämter entwickelt worden ist. Die Stossrichtungen der Motion also entsprechen den Absichten des Regierungsrates. Er ist bereit, beide Motionen entgegenzunehmen. Besten Dank.

Abstimmung über die Motion 15/2007

Der Kantonsrat beschliesst mit 116 : 54 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion zu überweisen.

Abstimmung über die Motion 78/2007

Der Kantonsrat beschliesst mit 97 : 72 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion zu überweisen.

Die Geschäfte 7 und 8 sind erledigt.

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

5298

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 24. November 2008

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 1. Dezember 2008.