


**182. Sitzung, Montag, 19. November 2018, 8.15 Uhr**

 Vorsitz: *Yvonne Bürgin (CVP, Rüti)*
**Verhandlungsgegenstände**
**1. Mitteilungen**

- Antworten auf Anfragen ..... *Seite 11676*
- Ratsprotokoll zur Einsichtnahme ..... *Seite 11677*

**2. Wahl eines Mitglieds des Obergerichts (50%)**

für den zurücktretenden Heinrich Andreas Müller

 KR-Nr. 337/2018 ..... *Seite 11677*
**3. Wahl eines Mitglieds der Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit**

für die aus der Kommission zurückgetretene Nadja Galliker, Eglisau

 KR-Nr. 338/2018 ..... *Seite 11678*
**4. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2019–2021**

 Antrag des Regierungsrates vom 3. Oktober 2018  
 und gleichlautender Antrag der Kommission für  
 Planung und Bau vom 6. November 2018

 Vorlage 5499 ..... *Seite 11679*
**5. Taxigesetz (TG)**

 Antrag des Regierungsrates vom 17. Februar 2016  
 und geänderter Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 28. August 2018

 Vorlage 5256a ..... *Seite 11692*
**Verschiedenes**

- Nachrufe ..... *Seite 11703*
- Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- Fraktionserklärung der Grünen..... Seite 11704
- Rücktrittserklärungen ..... Seite 11732
- Rücktritt aus dem Bankpräsidium und Bankrat  
der ZKB von Bruno Dobler ..... Seite 11732
- Rückzug eines Budgetantrags..... Seite 11733
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 11733

## **Geschäftsordnung**

*Ratspräsidentin Yvonne Bürgin:* Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

### **1. Mitteilungen**

#### ***Antworten auf Anfragen***

*Ratspräsidentin Yvonne Bürgin:* Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf elf Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 218/2018, Wird der öffentliche Verkehr für Seniorinnen und Senioren und für in der Mobilität beeinträchtigte Personen zunehmend gefährlicher?

*Esther Meier (SP, Zollikon)*

- KR-Nr. 234/2018, Mehr Anbieter für Rettung aus der Luft und deren Kostenbeteiligung

*Pierre Dalcher (SVP, Schlieren)*

- KR-Nr. 235/2018, Für eine saubere Umwelt – gegen Littering

*Sonja Gehrig (GLP, Urdorf)*

- KR-Nr. 237/2018, Klimaschutz: Waldmanagement, sturm- und andere klimabedingte Schäden in den Wäldern

*Edith Häusler (Grüne, Kilchberg)*

- KR-Nr. 239/2018, Klimaschutz: Greater Zurich Area (GZA) und Nachhaltigkeit

*Beat Bloch (CSP, Zürich)*

- KR-Nr. 240/2018, Klimaschutz: Folgen von Hitze und Trockenheit

*Daniel Heierli (Grüne, Zürich)*

- KR-Nr. 241/2018, Aufbereitung Kehrichtschlacke

*Jörg Kündig (FDP, Gossau)*

- KR-Nr. 250/2018, Potenzielle Interessenkonflikte des Gesundheitsdirektors  
*Benjamin Fischer (SVP, Volketswil)*
- KR-Nr. 251/2018, Vorenthalten und Entfremden von Kindern  
*Benedikt Hoffmann (SVP, Zürich)*
- KR-Nr. 253/2018, Wachstum wohin?  
*Max Robert Homberger (Grüne, Wetzikon)*
- KR-Nr. 262/2018, Gewalt gegen Frauen  
*Michèle Dünki (SP, Glattfelden)*

### ***Ratsprotokoll zur Einsichtnahme***

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 180. Sitzung vom 5. November 2018, 8.15 Uhr

### **2. Wahl eines Mitglieds des Obergerichts (50%)**

für den zurücktretenden Heinrich Andreas Müller

KR-Nr. 337/2018

*Ratspräsidentin Yvonne Bürgin:* Diese Wahl wird gemäss Paragraph 13 des Kantonsratsgesetzes im geheimen Verfahren durchgeführt.

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

*Noëlle Kaiser Job, FDP, Adlikon.*

*Ratspräsidentin Yvonne Bürgin:* Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Dann schreiten wir zur Wahl. Die Tür ist zu schliessen. Drücken Sie bitte die Präsenztaste «P/W».

Ich mache darauf aufmerksam, dass auf der Tribüne und im Ratssaal ein Foto- und Filmverbot herrscht. Es sind 161 Ratsmitglieder anwesend.

11678

Wir gehen folgendermassen vor: Die Stimmzähler verteilen jetzt die Stimmzettel und sammeln diese auf mein Zeichen hin wieder ein. Sie sind gebeten, an Ihren Plätzen zu bleiben, bis alle Stimmzettel wieder eingesammelt sind.

Ich bitte die Stimmzähler, die Wahlzettel wieder einzusammeln.

Die geheim vorgenommene Wahl ergibt folgendes Resultat:

Anwesende Ratsmitglieder .....	161
Eingegangene Wahlzettel.....	161
Davon leer .....	5
Davon ungültig.....	<u>1</u>
Massgebende Stimmenzahl.....	155
Absolutes Mehr .....	78
Gewählt ist Noëlle Kaiser Job mit .....	154 Stimmen
Vereinzelte .....	<u>1 Stimme</u>
Gleich massgebende Stimmenzahl von .....	155 Stimmen

Die Wahl ist zustande gekommen und ich gratuliere Noëlle Kaiser Job zur ehrenvollen Wahl und wünsche ihr Erfolg und Befriedigung in ihrem Amt. Die Tür kann geöffnet werden. (*Applaus. Die Gewählte sitzt auf der Tribüne.*)

Das Geschäft ist erledigt.

### **3. Wahl eines Mitglieds der Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit**

für die aus der Kommission zurückgetretene Nadja Galliker, Eglisau  
KR-Nr. 338/2018

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

*Bettina Balmer, FDP, Zürich.*

*Ratspräsidentin Yvonne Bürgin:* Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden. Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraf 38 Absatz 2 des Geschäftsreglements des Kantonsrates, Bettina Balmer als Mitglied der Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl und wünsche ihr Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **4. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2019–2021**

Antrag des Regierungsrates vom 3. Oktober 2018 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 6. November 2018

Vorlage 5499

*Erich Bollinger (SVP, Rafz), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB):* Auch dieses Jahr hat der Kantonsrat nach Paragraf 8 des Strassengesetzes das Bauprogramm der Staatsstrassen vor den Budgetberatungen zur Kenntnis zu nehmen. Kenntnisnahme bedeutet: Man kann in der Kommission allenfalls klärende Fragen stellen und im Rat bleibt eigentlich nur die Würdigung des Programms. Wie diese ausfallen wird, werden wir ja bald wissen.

Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat neben den Ausführungen, die Sie in der Weisung finden, Fragen gestellt und zusätzliche Informationen bekommen. Wie jedes Jahr interessierte vor allem der Radweg- und Seeuferwegbau, die Entwicklung auf den Nationalstrassen und dann eben – je nach Herkunft der KPB-Mitglieder – spezielle Entwicklungen in ihren jeweiligen Regionen. Diesmal war nach dem Entscheid der Stadt Zürich, Verkehrsflächen für Radfahrer und Fussgänger wieder zu entflechten, auch das ein Thema. Kurz gesagt: Der Kanton schaut diese Sache nun seinerseits ebenfalls genauer an. Es gibt aber gemäss der Natur der kantonalen Strassen eben gar nicht so viele potenziell problematische «Mischflächen», wie das in einer Stadt oder einer Gemeinde der Fall sein kann. Das Problem für den Kanton ist also wohl ein relativ kleines.

Weitere Einzelproblematiken will ich jetzt nicht ausführen, denn auch für den Gesamrat wird gelten, dass sich der eine eher für dieses, der andere eher für jenes Projekt interessiert. Ich gebe Ihnen aber gerne

einen kurzen Überblick über die wichtigsten Projekte der aktuellen Periode im Bauprogramm:

Bassersdorf, Verlegung Kantonsstrasse: Momentan werden im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung verschiedene Varianten der Linienführungen und Anschlüsse beurteilt. Das Ergebnis soll Anfang 2019 vorliegen.

Ausbau der Schaffhauserstrasse im Bülacher Hardwald: Derzeit wird das Projekt als Grundlage für die öffentliche Auflage und die Festsetzung ausgearbeitet. Ohne Verzögerungen in den weiteren Verfahren kann ab Ende 2020 gebaut werden. Aus Erfahrung kann man aber auch sagen: Wer's glaubt, wird selig.

Eglisau, Schaffhauser- und Zürcherstrasse: Bis zur Realisierung einer neuen Umfahrung soll der Verkehrsfluss durch Eglisau mit Verkehrsmanagementmassnahmen verbessert werden. Das komplexe Vorhaben ist mit den weiteren Bedürfnissen der Gemeinde abgestimmt, sodass eine Umsetzung ab 2024 möglich ist. Das Verkehrsmanagement ist im Rafzerfeld höchst umstritten. Ich persönlich nenne es «Verkehrsbehinderungsanlage».

Strassennetz Limmattal: Mit den zur Limmattalbahn gehörenden Strassenmassnahmen kommt man gut vorwärts.

Verlegung Strasse Neeracherried: Es liegt ein Rechtsgutachten zum Bau in der Moorlandschaft vor. Die Realisierung des Richtplaneintrags wird nun unter Einbezug von Gemeinden und Naturschutzorganisationen weiterverfolgt.

Neben den Projekten, welche auf den Staatsstrassen vorangetrieben werden, begleitet der Kanton auch verschiedene Nationalstrassenprojekte des Bundes:

Lückenschliessung Oberlandautobahn: Heute liegt das Projekt noch in der Verantwortung des Kantons. Mit der Anpassung des Nationalstrassennetzes wird jedoch das ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) ab dem 1. Januar 2020 die eigentliche Projektierung angehen. Die verbleibende Zeit zum Übergang wird beim Kanton dazu genutzt, um Vorarbeiten für ein generelles Projekt durchzuführen.

Glatttalautobahn: Diese wurde ebenfalls in den Netzbeschluss aufgenommen. Da es sich aber um ein Projekt im Rahmen des Programms «Engpassbeseitigung» handelt, liegt es in der alleinigen Verantwortung des Bundes. Ab 2020 kann die Glatttalautobahn im Rahmen eines generellen Projekts durch das ASTRA weiter vertieft werden.

Ausbau Nordumfahrung Zürich: Der rasche Ausbau des Nordrings auf sechs Spuren und der Bau der dritten Gubriströhre haben höchste Priorität. Die Plangenehmigung liegt vor und die Arbeiten sind in vollem

Gänge. In diesem Zusammenhang wird auch die Überdeckung Katzenssee gebaut, an welche der Kanton einen Beitrag von 25 Millionen Franken leistet. Diese Kosten sind im Budget/KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) eingestellt.

Mit der Eröffnung der dritten Fahrstreifen zwischen den Anschlüssen Zürich-Seebach und Zürich-Affoltern wird 2019 gerechnet. Mit dem Abschluss der Arbeiten «Sanierung bestehende Tunnelröhren» wird im Jahr 2025 gerechnet.

Halbanschluss und Überdeckung Weiningen: Inzwischen wurde das Ausführungsprojekt ausgearbeitet und die Plangenehmigung beim UVEK (*Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*) beantragt. Eine Genehmigung wird noch in diesem Jahr erwartet.

Einhausung Schwamendingen: Dieses Jahr wurden die Vorarbeiten aufgenommen, die Hauptarbeiten beginnen 2019. Die Fertigstellung ist für Ende 2024 geplant. Die Aufwendungen für den Beitrag des Kantons im Umfang von 73,3 Millionen Franken sind im Budget/KEF eingestellt.

Umfahrung Winterthur: Der Ausbau der Umfahrung Winterthur auf sechs Spuren wird durch das ASTRA planerisch vorangetrieben. Mit einer Inbetriebnahme kann nicht vor 2035 gerechnet werden. Umso wichtiger ist die Umnutzung der Pannestreifen auf diesem Abschnitt. Dieses Projekt soll bis 2020 umgesetzt sein.

Ich hoffe, dass meine Ausführungen es dem Rat erleichtern, das Bauprogramm der Staatsstrassen 2019 bis 2021 zur Kenntnis zu nehmen.

*Christian Mettler (SVP, Zürich):* Ich erlaube mir, die Ausführungen etwas verkürzt darzustellen, nachdem der Kommissionspräsident bereits viele Eckpunkte angesprochen hat. Vor einem Jahr, am 20. November 2017, haben wir in diesem Rat die Vorlage 5395 (*Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2018-2020*) zur Kenntnis genommen. Heute, ein Jahr später, das gleiche Ritual, ein Déjà-vu wie das «Dinner for One» (*berühmter britischer Sketch, der alljährlich an Silvester im Fernsehen gezeigt wird*) – every Year the same Procedure, das wiederum in eine verkehrspolitische Debatte münden wird. Ohne Mitspracherecht nehmen wir wiederum Kenntnis von 446 Strassenprojekten und 113 Projekten im Bereich von Fahrradanlagen. Noch haben wir kein Mitspracherecht, dies könnte sich aber mit hängigen PI ändern.

Bei der Behandlung der Vorlage 5499 konnten wir wohl Bemerkungen anbringen und Fragen stellen. Diese wurden plausibel beantwortet.

tet, und das war's dann auch schon. Die Fragen hatten wiederum regionalen Charakter, je nach Herkunft der Fragesteller. Es versteht sich von selbst, dass die heutigen Voten von regionalen Interessen geprägt sind. Eine Tageszeitung titelte: «Der Stillstand hat ein Ende.» Nach jahrelanger Blockade werden jetzt viele Strassenprojekte im Kanton Zürich realisiert. Über 400 Millionen Franken werden ausgegeben. Während der Unterhalt boomt, verzögern sich neue Strassenprojekte um Jahrzehnte. Die hängigen Klassiker sind aber auch dieses Jahr wiederum gelistet und es geht nicht vorwärts, auch wenn auch die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) sagt «Wir sind nicht im Schneckentempo unterwegs», müssen wir dennoch festhalten, dass viele Projekte durch unnötige und nicht fruchtende Einsprachen blockiert und verzögert werden, so zum Beispiel immer noch die Umfahrung Ottenbach, welche eigentlich gebaut werden könnte, bei einem entscheidenden Punkt aber durch zwei Beschwerden blockiert wird. Der Instanzenweg bis zur Realisation ist zu lang. Unabhängig von der Projektgrösse verlangsamten formelle Schritte des Strassengesetzes ein Projekt, ebenso das Einsprache- und Beschwerdeverfahren. Vom Zeitpunkt des Projektstartes bis zur Realisation vergehen weiter mindestens drei Jahre, eine Tatsache, die beim Bürger für Kopfschütteln sorgt. Die Stausituationen nehmen alarmierend zu und sind Alltag. Strassenberuhigungen, Tempo-30-Zonen, Fahrspurreduktionen, Kaphaltstellen sind der falsche Weg für den Verkehrsfluss. Der öffentliche Verkehr sowie Fuss- und Veloverbindungen tragen ebenso dazu bei. Auch wenn beispielsweise der Status der Umfahrung Grüningen positiv zu werten ist – gebaut ist sie noch lange nicht. Dies trifft auch auf den Rosengartentunnel und viele andere Projekte zu. Unglücklich ist auch die Planung beispielsweise der Buchser-Attikon-Kreuzung, daher muss dieser Knotenpunkt baldmöglichst wieder thematisiert werden. Inwieweit die Digitalisierung und neue Technologien hier Abhilfe schaffen, steht in den Sternen.

Zum Schluss dennoch etwas Positives zum Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2019 bis 2021. Wir werten das neu aufgenommene Kapitel 7, Werkhöfe, positiv, wonach hier gelistete Projekte künftig zur Transparenz beitragen. Die Massnahmen des Bauprogramms tragen dazu bei, die Ziele und die Strategien des Gesamtverkehrskonzeptes zu erreichen.

Die SVP nimmt das Strassenbauprogramm zur Kenntnis.

*Jonas Erni (SP, Wädenswil):* Die politische Einflussnahme zum jährlichen Baubericht der Zürcher Staatsstrassen beschränkt sich bekannt-



lich auf die Kenntnisnahme desselben. Umso mehr muss an dieser Stelle auf die Schwachstellen hingewiesen werden:

Erstens: Die im Bericht erwähnten Überlast-Situationen, die der Regierungsrat mit überdimensionierten Strassenbauprojekten, wie der geplanten Oberlandautobahn, in den Griff kriegen möchte, zeugen von einem begrenzten Verständnis für das komplexe Gesamtverkehrssystem. Denn die oft als Argument vorgebrachten Staugebiete sind in erster Linie darauf zurückzuführen, dass in der Raumplanung zu lange zu viele Fehler gemacht wurden und in unserem Kanton der Velo- und der Fussverkehr viel zu lange stiefmütterlich behandelt wurden. Es ist ein offenes Geheimnis: Mehr Strassen führen zu mehr Verkehr.

Zweitens: Die regierungsrätliche Verzögerungstaktik bei den Seeuferwegen wird schamlos weitergeführt. Der Gegenvorschlag zur entsprechenden Initiative muss endlich ohne Wenn und Aber umgesetzt werden. Nachdem nun bereits mehrere Jahre mit dem vorgeschobenen Vorwand der ungeklärten Enteignungssituationen die eigentlich fälligen Investitionen verweigert wurden, scheint die aktuelle Verzögerung darin zu bestehen, völlig überteuerte Luxuswege zu planen, weil damit sichergestellt werden kann, dass bestimmt nur wenige Gemeinden den nötigen 20-Prozent-Beitrag bewilligen werden. Gleichzeitig ist es absolut unzulässig, dass nicht einmal die Planung einfacher Uferwegabschnitte, wie der Verbindung Wädenswil–Giessen, vorangetrieben wird, sondern zuerst planerische Massnahmen der Gemeinden abgewartet werden. Wir fordern einen umgehenden Stopp dieser Verzögerungstaktik und eine sofortige und vernünftige Umsetzung des Gegenvorschlags. Sonst bleibt uns in letzter Konsequenz nichts anderes übrig, als eine weitere Initiative zum Thema zu lancieren.

Drittens: Den Gegnern eines starken ÖV-, Velo- und Fussverkehrsnetzes muss bei dieser Gelegenheit wieder einmal vor Augen geführt werden, dass gerade die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs massgeblich zur Stauminderung beitragen, da auf dem beschränkten Strassenraum wesentlich mehr Personen transportiert werden können, als wenn eben diese Personen mit ihren eigenen Fahrzeugen den gleichen Strassenraum benutzen würden. Daher sollten sie sich über all jene freuen, die auf den Bus, das Tram, die S-Bahn, das Fahrrad oder ein anderes raumsparendes Transportmittel umsteigen.

Abschliessend möchte ich noch auf die Verkehrssicherheit der zu Fuss Gehenden in unserem Kanton hinweisen, da diese vielerorts immer noch stark verbesserungswürdig ist. Aktuell werden auf Kantonsstrassen, wie beispielsweise auch in Wädenswil, diverse Fussgängerstreifen ohne Not entfernt – mit der fadenscheinigen Begründung, sie ent-

sprächen nicht mehr der aktuellen Norm. Direktbetroffen sind hier gerade die schwächsten Verkehrsteilnehmer, also ältere Menschen und Kinder. Auch hier fordern wir deshalb ein stärkeres Engagement der involvierten Stellen und einen sofortigen Verzicht auf weitere Entfernungen von Fussgängerstreifen.

Die SP nimmt den Bericht über das Bauprogramm der Staatsstrassen trotz der erwähnten Schwachstellen zur Kenntnis und fordert die Regierung auf, neue und zukunftsfähige Verkehrslösungen ohne Scheuklappen anzugehen und umzusetzen.

*Christian Müller (FDP, Steinmaur):* Vor einem Jahr musste ich an dieser Stelle bemängeln, dass die geplanten Investitionen im Strassenetz stark rückläufig prognostiziert wurden. Mit dem jetzt vorliegenden Bauprogramm ist meine Erwartung erfüllt worden, es wird für die nächsten Jahre wieder von deutlich mehr Investitionen ausgegangen, und dies grossmehrheitlich zugunsten der Fahrbahn. Erfreulich auch, dass für das laufende Jahr die Planzahlen aus dem Vorjahr offenbar übertroffen werden, was bedeutet, dass die vorgesehenen Investitionen endlich auch tatsächlich realisiert werden können. Dies ist auch dringend notwendig. Für den Wirtschaftsraum Zürich ist ein funktionierendes Verkehrsnetz von grösster Bedeutung.

Die Volkswirtschaftsdirektorin will die unbefriedigende Situation bei unseren Strassenverkehrsinfrastrukturen beseitigen, das spürt man und das schätzen wir sehr. Wir unterstützen die Suche nach guten Lösungen, um seit langem blockierte Vorhaben, welche für Zürich wichtig sind, endlich voranzubringen und realisieren zu können. Rosengarten, Grüningen, Eglisau, Neeracherried, das sind nur einige Projekte, die hier zu erwähnen sind.

Die erwähnten Projekte sind aber auch ausschliesslich Projekte, welche einen besseren Verkehrsfluss gewährleisten beziehungsweise gewisse Bereiche vom Verkehr entlasten sollen, ohne dabei zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. Mehr Kapazität auf der Strasse ist aber unumgänglich, wenn wir die Mobilität in Zukunft weiterhin gewährleisten wollen. Deshalb sind Projekte wie die Glatttalautobahn oder die Oberlandautobahn genauso wichtig. Gut, dass der Kanton weiterhin Vorarbeiten für die Oberlandautobahn tätigt, damit das ASTRA nach Übergabe der Verantwortung für dieses Nationalstrassenstück per 2020 zügig mit dem generellen Projekt beginnen kann.

Der sechsspurige Ausbau der Nordumfahrung im Bereich Affoltern bis Seebach soll ja, etwas früher als geplant, bereits etwa Mitte des nächsten Jahres zur Verfügung stehen. Damit dürfte der Verkehr auf

dem Nordring tatsächlich etwas flüssiger rollen, insbesondere wenn dann noch die flexible Nutzung des Pannenstreifens ebenfalls realisiert wird. Ob das aber zur Entlastung des Zürcher Unterlandes ebenfalls beitragen wird – ich denke da vor allem an die Regionen Furt- und Wehntal –, wird sich noch zeigen. Ich bin da eher skeptisch. Deshalb ist ein Gesamtverkehrskonzept über den ganzen Kanton Zürich, welches die zukünftige Entwicklung der Mobilität berücksichtigt, besonders wichtig. Dass dieses nun endlich vorliegt, begrüßen wir sehr. Es war sicherlich ein grosses Stück Arbeit, wir danken allen Beteiligten für die Bereitschaft, hier ihren Beitrag zu leisten. Mit grossem Interesse habe ich es studiert. Das Gesamtverkehrskonzept bildet die Herausforderungen für die Zukunft gut ab, das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum sowie die neuen Mobilitätsformen sind hier speziell zu erwähnen. Den Möglichkeiten mit der Nutzung technologischer Innovationen sowohl im Güter- wie auch im Personenverkehr wird entsprechend Rechnung getragen. Es zeigt auch auf, dass mit zunehmendem Fortschritt der Technologien der Zugang zur Mobilität weiter erleichtert wird. Nebst tieferen Preisen werden auch die verbesserte Verfügbar- und Erreichbarkeit zu einem zusätzlichen Anstieg führen. Die verschiedenen Mobilitätsformen werden sich durchmischen, eine Unterscheidung zwischen ÖV und MIV (*Motorisierter Individualverkehr*) wird nicht mehr so klar möglich sein. Diesen Umständen muss in der künftigen Planung der Verkehrsträger vermehrt Rechnung getragen werden.

Etwas zu wenig Rücksicht nimmt das Gesamtverkehrskonzept auf die demografische Entwicklung und auf die Auswirkungen der Raumplanung. Es ist erwiesen, dass ein grosser Teil des Verkehrsaufkommens auf den Freizeitverkehr entfällt. Dies dürfte sich in Zukunft noch verstärken. Wir sind mit der Raumplanung bemüht, Arbeitsplätze und Wohnraum näher zusammenzubringen. Je mehr aber verdichtet gebaut wird, desto grösser wird das Bedürfnis, in der Freizeit diesem Umfeld zu entfliehen. Dies dürfte zu vermehrtem Verkehr aus urbanen Gebieten in die ländlichen Regionen führen. Denselben Effekt dürfte das weitere Ansteigen des Anteils der älteren Bevölkerung haben. Wenn man bedenkt, dass das grösste Bevölkerungswachstum der Stadt Zürich bei den 30- bis 49-Jährigen stattgefunden hat, liegt hier ebenfalls grosses Potenzial für mehr Freizeitverkehr. Die Stadt Zürich geht in ihrer Bevölkerungsprognose bis 2035 auf jeden Fall auch von einer deutlich steigenden Zahl der älteren Bevölkerung aus. Da diese Bevölkerungsgruppe sowohl Zeit und Möglichkeit als auch finanzielle Mittel zur Verfügung haben wird, dürfte auch das zu Mobilitätsbedarf führen. Und hier muss ich natürlich Jonas Erni widersprechen: Nicht

mehr Strassen führen zu mehr Verkehr, sondern mehr Bevölkerung führt zu mehr Verkehr.

Es ist wichtig, dass der Kanton diese Entwicklung berücksichtigt und die Verkehrsträger entsprechend plant. Die Siedlungsgebiete in den ländlichen Regionen dürfen nicht noch mehr mit Durchgangsverkehr belastet werden. Viele haben bereits heute starke Belastungen. Eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung hilft hier wenig, wenn keine Entlastung vom Durchgangsverkehr stattfindet.

Die FDP ist erfreut, dass die Regierung die dringend notwendigen Infrastrukturbauten forciert, vorantreibt und dafür wieder mehr Mitteleinsatz plant. Wir unterstützen diese Planung zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Zürich. Vom vorliegenden Bericht nehmen wir wohlwollend Kenntnis.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Das Strassenbauprogramm enthält eine Lül6-Massnahme (*Leistungsüberprüfung 2016*), die leider vergessen gegangen ist. Darin enthalten ist nämlich die vorbereitende Planung einer Strasse, die gar nicht mehr zum Kanton gehört und die der Kanton auch nicht realisieren wird, nämlich die Oberlandautobahn. In weiser Voraussicht aber vielleicht hat der Regierungsrat auf diese Lü-Massnahme verzichtet, denn möglicherweise wäre sie gescheitert, wie viele andere Lü-Massnahmen, am Widerstand einiger Betroffener. Denn hier im Rat haben wir eine grosse Gruppe von Parlamentariern, deren zentrales Anliegen es ist, einen einfacheren Zugang der Sankt Galler, Schwyzer und Glarner zum Glatttal und den Zürcher Infrastrukturen zu schaffen, damit sie diese dort nutzen können und ihre Steuern dann woanders bezahlen. Und dafür nehmen sie gerne in Kauf, dass die Zürcher Natur- und Erholungslandschaften zerstört werden und dass die eigene Bevölkerung mit Lärm beschallt wird. Hier noch eine Klammerbemerkung: Man nutzt das dann gerne im Kantonsrat, wenn man als Gemeindepräsident aufsteht und jammert und sagt: Man muss ja so viele Lasten tragen.

Die Mehrheit hier drin will einen nachfrageorientierten Strassenbau. Immer wenn ein Auto steht und nicht so schnell vorankommt, wie der Fahrer möchte, soll die Strasse ausgebaut werden. Das ist das Credo und dieses Credo führt dazu, dass sie erst glücklich werden, wenn der ganze Kanton Zürich mit Asphalt zugepflastert ist; zumindest muss man das annehmen, wenn man den Ausführungen des FDP-Sprechers anlässlich der Antistauintiative (*Vorlage 5251*) gefolgt ist.

Nun, wir Grünliberalen wünschen uns ein Strassenbauprogramm, das besser auf die raumplanerischen Ziele des Richtplans abgestimmt ist,

das Klimaschutz beinhaltet und die Aufwertung der Siedlungsräume zugunsten der Lebensqualität endlich stark vorantreibt.

*Martin Neukom (Grüne, Winterthur):* Wenn Institutionen kommunizieren, kommt manchmal etwas Widersprüchliches heraus; so auch, wenn man verfolgt, wie dieser Kanton kommuniziert, oder wenn man verfolgt, wie unsere Regierung kommuniziert. Am 18. Oktober 2018 hat nämlich unsere Regierung folgende Medienmitteilung verschickt, da stand im Titel «Globale Herausforderungen erfordern lokales Handeln»: «Der Klimawandel ist eine der grössten Herausforderungen. Diese anzugehen ist eine Aufgabe, die globales wie auch lokales Handeln erfordert.» Das stand in der Medienmitteilung der Regierung. Wenn man jetzt hier in diesem Strassenbauprogramm liest, dann steht da auf Seite 2: «Der Regierungsrat unternimmt grosse Anstrengungen, um die eingetragenen Schlüsselvorhaben im Bereich der Staatsstrassen rasch umzusetzen.» Im Jargon der Zürcher Verkehrsplanung nennt sich das dann jeweils «Lückenschliessung» und «Engpassbeseitigung», also letztendlich nichts anderes als ein Ausbau des motorisierten Individualverkehrs. Liebe Regierung, diese zwei Positionen passen absolut nicht zusammen. Klimaschutz auf der einen Seite und Ausbau des motorisierten Individualverkehrs auf der anderen Seite, diese zwei Dinge passen nicht zusammen. Je mehr wir in Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr investieren, desto schwieriger wird es, Klimaschutzmassnahmen einzuleiten. Dies hat auch der IPCC (*Weltklimarat*) in seinem Bericht längstens geschrieben. Er warnt insbesondere vor Investitionen in die falsche Infrastruktur, nämlich Investitionen in energieintensive Infrastruktur, sollte möglichst vermieden werden, doch die Regierung macht genau das Gegenteil. Spannend ist, was sie zum Velo schreibt. Als ich das gelesen habe – es hat einen Velonetzplan, einen kleinen Abschnitt im Strassenbauprogramm –, als ich das gelesen habe, habe ich gedacht: Irgendwie kommt mir das bekannt vor. Ich habe kurz im alten Strassenbauprogramm nachgeschaut, in der Wissenschaft nennt man das «Eigenplagiat», ist Copy and Paste, der Teil zum Velo ist exakt, wörtlich identisch zu demjenigen vom letzten Mal. Anscheinend passiert im Bereich Velo in dieser Regierung nicht so wahnsinnig viel.

Wir nehmen dieses Strassenbauprogramm zur Kenntnis.

*Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon):* Wie jedes Jahr ist es wieder einmal soweit: Die alljährliche Kenntnisnahme der Bautätigkeit auf den Staatsstrassen für die kommenden drei Jahre steht auf der Traktanden-

liste des Kantonsrates, eine Routineaufgabe. Dennoch spürt man heuer doch sehr viel guten Willen der zuständigen Volkswirtschaftsdirektion, mit zahlreichen Projekten vorwärtszumachen. Auch wenn im Grossen und Ganzen dieselben Projekte wie vor einem Jahr aufgeführt sind – das gilt nicht nur für die Velowege –, geht es doch voran mit unseren Staatsstrassen, wenn auch meist nur mit zähflüssigen Trippelschritten. Dies gilt insbesondere auch für das Limmattal. Mit dem fortschreitenden Bau der Limmattalbahn und den zugehörigen strassenseitigen Projekten tut sich zwar einiges, aber noch ist der Stau auf den Staatsstrassen im Limmattal ein treuer Begleiter. Einen Lichtblick gibt es aber dennoch für die Umfahrung Grüningen. Seit Jahrzehnten suchten der Kanton und die Bevölkerung Grüningens vergebens nach einer Lösung, um den historischen Ortskern vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Mit dem im letzten Jahr durchgeführten Architektur- und Ingenieurwettbewerb ist es der Volkswirtschaftsdirektion und der Gemeinde Grüningen nun gelungen, den Gordischen Knoten elegant aufzulösen. Denn mit der Projektidee des weltbekannten spanischschweizerischen Architekten Santiago Calatrava ist den Beteiligten tatsächlich ein Coup gelungen, wie es auch in der NZZ zu lesen war. Die CVP ist überzeugt, dass die von Calatrava geplante Brücke die optimale Lösung für Grüningen ist. Wir wünschen uns, dass dies auch ein Lichtblick für weitere Projekte sein wird, wie beispielsweise die vielzitierte Oberlandautobahn, die Brücke Eglisau oder der Autobahnzubringer Ottenbach/Obfelden oder im Limmattal die lang herbeigesehnte Optimierung des Autobahnzubringers von der Silbern auf die Autobahn.

Entsprechend nehmen wir das Strassenbauprogramm wohlwollend zur Kenntnis.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Im Reigen der vielen Berichte, die wir uns im Verlauf eines Legislaturjahres zu Gemüte führen dürfen, gehört auch das Bauprogramm der Staatsstrassen zu einer festen Grösse. Es ist wie gewohnt in unaufgeregt und betont sachlichem Stil gehalten, sodass das Lesen keinerlei unnötig euphorischen Gefühle aufkommen lässt. Trotzdem dürfen wir uns glücklich schätzen, derart grosse Summen – wir sprechen von 106 Millionen Franken – in verschiedenste Verkehrsinfrastrukturprojekte im Kanton einsetzen zu können.

Eine leichte Trübung der Glücksgefühle gibt es leider einmal mehr bei Bereichen, in welchen die ohnehin nicht hohen Summen gar nicht ausgeschöpft werden. Das Versprechen zum Beispiel, für die

schwächsten Verkehrsteilnehmer, nämlich die Fussgänger, 7 Millionen Franken zu investieren, wurde mit 4 Millionen Franken in der Rechnung nur gerade mal gut halbwegs erfüllt. Fehlt es am Willen oder an der Einsicht, dass diese Investitionen ein massgeblicher Beitrag an die Verkehrssicherheit und Umweltfreundlichkeit leisten? Ein ähnlicher Unwille muss leider weiterhin bei der Realisation des vom Volk gewünschten Seeuferweges festgestellt werden. Hier wird ein Engagement an den Tag gelegt, das der Bewegungs-Dynamik einer Schildkröte gleicht. Es ist höchste Zeit, den Panzer der Gleichgültigkeit abzulegen und endlich dem Willen des Volkes mehr Rechnung zu tragen. Bei allen anderen passenden und unpassenden Gelegenheiten wird das schliesslich ebenfalls eingefordert.

Betreffend die Bereitstellung einer zukunftsorientierten Verkehrsinfrastruktur ist die Hauptforderung klar: Der Modalsplit, wonach der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des neuen Verkehrsaufkommens abdecken soll, ist mit allen Anstrengungen anzustreben. Um den generellen Wert zu verbessern, muss er eigentlich sogar übertroffen werden. Bleibt zu hoffen, dass die im Programm in den KEF-Zahlen für die Jahre 2020 und 2021 steigenden Ausgaben für Fahrbahnen die Anforderungen einer dringend nötigen Verbesserung des Modalsplits nicht torpedieren. Jedenfalls kann sich hier die Autolobby glücklich schätzen und dankbar sein.

Wir erwarten, dass der Regierungsrat vor diesem Hintergrund die richtigen Prioritäten setzt und das Gesamtverkehrskonzept mit Weitsicht und Vernunft umsetzt. Die EVP dankt für den Bericht über das Bauprogramm 2019 bis 2021 und freut sich auf die Einlösung der abgegebenen Versprechen.

*Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach):* Es ist schon bemerkenswert: Keiner Strasse im Kanton Zürich wird im Strassenbericht mehr Raum eingeräumt als dem Seeuferweg. Ihm gebührt fast eine ganze Seite, und entsprechend ist auch nochmals etwas dazu zu sagen.

Es ist ja bekannt, dass die Volkswirtschaftsdirektorin – es ist ein offenes Geheimnis – keine Freude am Seeuferweg hat. Das wird im Bericht schon daran deutlich, dass sie das Postulat 16/2012 betreffend «Seeuferweg ohne Enteignung» explizit wieder erwähnt, ein Postulat, das sie selbst damals als Mitglied der KP/B eingereicht hatte. Mit diesem Postulat verlangte Frau Walker Späh 2012, dass die Planungsarbeiten für den Seeuferweg eingestellt werden, solange die gesetzliche Grundlage dafür noch nicht in Kraft getreten sei. Gemeint ist Paragraph 28b des Strassengesetzes, der Gegenvorschlag zur Volksinitiative

«Zürichsee für alle». Interessant ist, dass jetzt, da der Gegenvorschlag in Kraft ist, neue Abschnitte des Seeuferwegs projektiert werden könnten, die Volkswirtschaftsdirektorin wieder viel Platz im Bericht dafür aufwendet, die nächsten Hindernisse gegen den Seeuferweg aufzuzählen: Das sind Strassengesetz, Paragraf 28c, notabene noch nicht in Kraft, und Wassergesetz, Paragraf 13, notabene noch nicht in Kraft, da die Volksabstimmung zum Wassergesetz ja noch bevorsteht. Wir sehen also: Wenn es darum geht, den Seeuferweg zu bremsen, dann kann es ein Hinderungsgrund sein, dass eine Gesetzesgrundlage noch nicht in Kraft ist. Und ein andermal muss das Gesetz noch lange nicht in Kraft sein, es reicht, wenn der geplante Gesetzestext dem Anliegen des Seeuferwegs widerspricht, selbst wenn noch eine Volksabstimmung aussteht.

Genauso wichtig wäre es jedoch, im Strassenbericht zu betonen, dass ein Auftrag zur schrittweisen Projektierung und Realisierung von einzelnen Uferwegstücken besteht. Es gibt zurzeit etliche Möglichkeiten, solche Stücke ohne Enteignungen zu realisieren, wenn sich die Volkswirtschaftsdirektion nur etwas entschiedener daran machen würde, und es wäre viel dabei gewonnen. Wir könnten uns nämlich diese Debatten und Voten über den Uferweg eines Tages ganz sparen. Wenn die Volkswirtschaftsdirektion nur einen Bruchteil der Initiative und des Willens für den Seeuferweg einsetzen würde, den sie zum Beispiel für den Rosengartentunnel einsetzt, dann würde etwas passieren an den Zürichseeufem und wir hätten ein paar gute, realisierbare und zahlbare Projekte vorliegen.

Ein zusammenhängender Seeuferweg oder Seeuferzugang, wie er etwa in Küsnacht in vorbildlicher Weise schon bald 100 Jahre existiert, bildet nicht nur einen äusserst wertvollen Erholungsraum für die Bevölkerung, sondern trägt auch zur Standortqualität in den Seegemeinden bei. Insofern wäre auch von den Seegemeinden etwas mehr Initiative zu erwarten, es ist daher zu hoffen, dass auch die Wädenswiler diesen Vorteil erkennen und das Projekt, das in diesem Strassenbericht erstmals erwähnt wurde, nämlich für einen Steg zwischen Seeplatz und Giessen, vonseiten der Stadt Wädenswil auch aktiv unterstützt wird. Und gerade heute konnten wir in der Zeitung noch lesen – und auch das ist sehr positiv zu erwähnen, dass jetzt in Uetikon, auf dem Areal der Chemie Uetikon, ein durchgängiger Seezugang zu erwarten ist. Also das ist auch ein sehr positives Zeichen und dafür danken wir.

*Max Robert Homberger (Grüne, Wetzikon):* Gewohnheitsmässig spreche ich an dieser Stelle zu den drei Oberländer Projekten Autobahn,



Wetziker Westtangente und Umfahrung Grüningen. Ich breche mit dieser Tradition und sage weder zur Autobahn noch zur Westtangente ein Wort. Das Projekt «Umfahrung Grüningen» wurde vor einigen Wochen durch den Kanton in Grüningen vorgestellt, einem grossen, interessierten und zustimmenden Publikum. Es geht im Wesentlichen um eine sehr filigrane, wunderschöne Calatrava-Brücke, tiefgelegt im Stadtgraben, kombiniert mit einem Kurztunnel, keine eigentliche Verkehrsmaschine. Diese zwei Spuren aus dem Städtli werden auf diese Brücke umgeleitet. Es überzeugt, Kompliment, Frau Volkswirtschaftsdirektorin.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Ich bin ja Verkehrsministerin und Volkswirtschaftsdirektorin, und da möchte ich in allererster Linie sagen, dass es der Zürcher Volkswirtschaft tatsächlich sehr gut geht und wir auch sehr gute Aussichten haben, dass dies so bleibt. Warum sage ich das? Weil eine Volkswirtschaft, eine funktionierende und erfolgreiche Volkswirtschaft, eben auch auf leistungsfähige Infrastrukturen angewiesen ist. Und nach wie vor ist es so, dass das Strassennetz die Hauptlast für die Bewältigung der Verkehrsaufkommen trägt und deshalb von enormer volkswirtschaftlicher Bedeutung ist. Das sieht auch die Zürcher Bevölkerung so, denn anders konnte das klare Ja zum Gegenvorschlag zum Antistau-Artikel in der Verfassung nicht interpretiert werden. Um diese volkswirtschaftliche Bedeutung zu erreichen, brauchen wir einerseits Verkehrsinfrastrukturen, indem wir tatsächlich bauen, und zwar egal, ob auf der Strasse oder auf Schienen. Auf der anderen Seite sind wir aber selbstverständlich auch daran, die neuen Technologien, die Innovation zu nutzen und zu schauen, wie wir mit klugen Massnahmen eine Verbesserung erreichen können. Hier haben wir ja wieder einmal das Gesamtverkehrskonzept, das zweite nach vielen Jahren, und das gibt uns eine sehr gute Grundlage für einen Blick auch in die Zukunft. Es freut mich natürlich, dass Sie sehen, dass hier Herzblut im Spiel ist, dass wir hier tatsächlich vorwärtsmachen und nicht im Schneckentempo unterwegs sind, dass Sie spüren, dass es uns ernst ist. Mir ist auch wichtig zu betonen: Wir machen nicht einfach bei den Strassen vorwärts, weil ich ein Faible für Strassen haben soll, nein, dieses Engagement – und ich hoffe, Sie sehen das – zeigen wir auch im öffentlichen Verkehr, wo wir jetzt doch mit den Ausbausritten 2035 sehr gute Aussichten haben, auch hier einen grossen Sprung für den öffentlichen Verkehr zu machen. Und selbstverständlich sind wir auch bei den Seeuferwegen dran, auch wenn das sehr schwierig ist, auch wenn es komplexe Rahmenbedingungen gibt. Und Thomas Forrer hat ja bereits selber die Projekte ge-

nannt, an denen wir sind. Auch Radwege sind ein Auftrag. Wir haben dafür auch entsprechendes Geld zur Verfügung, und da werden Sie noch hören, was wir alles an Gutem in der Pipeline haben.

Die ganz grossen Schritte möchte ich hier erwähnen: Grüningen, Sie haben es genannt, vielen Dank auch für die Unterstützung; Eglisau – wir sind durch Grüningen sehr motiviert, dort auch einen Schritt weiterkommen zu können –, Rosengartentunnel und -tram oder auch die Entlastung des Neeracherrieds, das sind ausgewählte Themen, die uns sehr beschäftigen.

Aber – und das ist mir schon auch wichtig – es geht auch bei den Nationalstrassen vorwärts. Hier sind wir in einem sehr engen Kontakt auch mit dem ASTRA. Wir haben einen guten Kontakt mit dem ASTRA, muss ich sagen. Die Lückenschliessung Oberlandautobahn möchte ich allem voranstellen, wir möchten 2020 ein möglichst reifes Projekt übergeben. Aber auch die sechste Spur der Nordumfahrung Zürich – wir rechnen damit, dass der zusätzliche Fahrstreifen nächstes Jahr geöffnet werden kann – und der Bau der dritten Röhre beim Gubrist haben grosse Priorität. In diesem Sinne danke ich Ihnen für die wohlwollenden Voten, ich danke Ihnen aber auch für die Unterstützung von Verkehrsprojekten in unserem Kanton, die die Stärken zeigen und mit denen wir gemeinsam für eine gute, zukunftsgerichtete Mobilität unserem Wirtschaftsraum Gutes tun. Herzlichen Dank.

*Ratspräsidentin Yvonne Bürgin:* Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2019 bis 2021 zur Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.

## **5. Taxigesetz (TG)**

Antrag des Regierungsrates vom 17. Februar 2016 und geänderter Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 28. August 2018

Vorlage 5256a

*Ratspräsidentin Yvonne Bürgin:* Es liegt nebst dem Minderheitsantrag von Max Homberger, Wetzikon, auf die Vorlage nicht einzutreten, ein

weiterer Minderheitsantrag von Alex Gantner, Maur, auf Rückweisung der Vorlage 5256 vor. Wir befinden zuerst über den Minderheitsantrag Homberger auf Nichteintreten, danach behandeln wir den Minderheitsantrag Gantner auf Rückweisung.

*Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK):* Die Kommissionsmehrheit beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und der geänderten Gesetzesvorlage zuzustimmen. Eine Minderheit der Kommission beantragt Nichteintreten, eine weitere, wie bereits erwähnt, die Vorlage an den Regierungsrat zurückzuweisen.

Ich komme zum Ausgangspunkt der Vorlage: Ausgangspunkt der heutigen Beratung ist die Motion «Kantonale Regulierung für liberalisierten Taximarkt» (*KR-Nr. 113/2013*) aus dem Jahre 2013. Sie wurde am 24. Februar 2014 mit 104 zu 59 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen. Mit der Motion wurde ein Gesetz verlangt, worin der Kanton grundsätzlich die rechtlichen Zulassungsvoraussetzungen und die sicherheitsbezogenen Pflichten für das Taxigewerbe regelt. In der Begründung zur Motion wurde festgehalten, dass es im öffentlichen Interesse liege, dass das Taxigewerbe kantonale reguliert werde. Der Vorteil einer kantonalen Einheitslösung bestünde darin, dass die heutige lückenhafte und ungleiche Regulierungsdichte der Städte korrigiert werden könne.

Die WAK hat sodann die Gesetzesvorlage an 23 Sitzungen beraten und Vertretungen des Taxigewerbes, Vertretungen von Taxizentralen, Vertretungen von drei grossen Städten und auch den damaligen General Manager von Uber Schweiz (*Rasoul Jalali*) angehört.

Zur Kantonalisierung der Vorlage und des Gesetzes: Da hat sich der Regierungsrat darauf beschränkt, dass die Vorlage lediglich für Taxis zu gelten hat, also Fahrzeuge, welche als Taxis gekennzeichnet sind, und hat dafür Mindeststandards, wie etwa minimale Sprachkenntnisse der Taxifahrerinnen und -fahrer, definiert. Nach Ansicht des Regierungsrates soll der Vollzug des Taxiwesens weiterhin den Gemeinden obliegen. Die WAK war sich zunächst einig darin, dass das Taxiwesen kantonsweit einheitlich zu regulieren ist. Der Kanton sollte demnach praktisch für den gesamten Vollzug des Gesetzes zuständig sein, ein Taxiregister führen sowie die Taxiausweise und Taxifahrzeugbewilligungen erteilen. In der Kompetenz der Gemeinden sollten nur noch einige wenige Aufgaben bleiben: die Bewilligung für Standplätze, die Erlaubnis zur Benützung von Tram- und Busspuren sowie das Befahren von Fahrverbotszonen.

In der Detailberatung werde ich dann auch noch auf diese einzelnen Anträge zur Kantonalisierung eingehen.

Uneinig war sich die Kommission jedoch bei der Frage, ob das Gesetz ausschliesslich für Personenwagen zu gelten hat, die als Taxis gekennzeichnet sind, oder ob es auch den berufsmässigen Personentransport mit Limousinen und die Vermittlung von Fahraufträgen umfassen soll. Entsprechende Dienstleistungen kennt beispielsweise der Fahrdienst Uber mit den Angeboten «X» und «Black». Aber auch andere Transportunternehmen bieten Limousinendienste an.

In den letzten Jahren hat sich der Markt der Personenbeförderung stark verändert, und nach Ansicht der Kommissionsmehrheit hat das neue Gesetz dieser Tatsache Rechnung zu tragen. Für vergleichbare Angebote der Personenbeförderung sollen auch die gleichen Regeln gelten. Vor diesem Hintergrund wurden verschiedene Bestimmungen für Limousinen ins Gesetz aufgenommen, wie sie auch von mehreren grossen Städten gefordert wurden. Limousinen sind mit einer Plakette zu kennzeichnen. Wer Limousinendienste anbietet, untersteht zudem einer Meldepflicht, und die Fahrerinnen und Fahrer müssen den Vollzugsbehörden auf Verlangen Auskunft über die durchgeführten Fahrten erteilen. Diese Massnahmen erleichtern den zuständigen Organen die Kontroll- und Vollzugsaufgabe. Bei der Detailberatung werde ich mich bezüglich der Ausdehnung des Gesetzes auf Limousinen zu den einzelnen Anträgen dann auch noch äussern.

Zum Nichteintretensantrag: Eine Kommissionsminderheit beantragt, nicht auf das Gesetz einzutreten. Ihrer Ansicht nach besteht kein Regulierungsbedarf, weder für Taxis und Limousinendienste noch für die Kundinnen und Kunden, welche deren Dienstleistungen in Anspruch nehmen.

Namens der WAK bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und in der Detailberatung der geänderten Gesetzesvorlage sodann auch zuzustimmen.

***Minderheitsantrag von Max Homberger:***

*I. Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.*

*II. Mitteilung an den Regierungsrat.*

*Max Robert Homberger (Grüne, Wetzikon):* Die Ursache dieser Gesetzgebungsübung liegt in einer fünf Jahre zurückliegenden Motion des Kollegen Alex Gantner. Kollege Gantner war der Auffassung, die Taxibranche hätte keinen guten Ruf und die Qualitätsmängel wären

auf einen geschützten Markt zurückzuführen. Den Ruf der Branche will ich nicht würdigen, aber die Qualitätsmängel sind nicht grösser als bei anderen Dienstleistern, und der Markt spielt. Das zeigt schon ein Blick auf die Taxilage am Hauptbahnhof: Es herrscht ein Käufermarkt.

Wir Grünen sind bekanntlich nicht grundsätzlich der Auffassung, dass der Markt alle Probleme und Fragen dieser Gesellschaft löst, aber im Bereich des Personentransportes mit Taxis und Limousinen löst der Markt die sich stellenden Aufgaben ausgezeichnet. Es gibt keine Argumente, mit einem Gesetz in diesen Markt einzugreifen. Kein Gesetz ohne Notwendigkeit, das ist unser liberaler Grundsatz. Deshalb beantragen wir Nichteintreten auf dieses Geschäft, und wir sind mit dieser Position nicht allein. Es gilt die Erkenntnis, dass sich die Erlassung neuer Gesetze in den letzten zwei Jahrzehnten verdoppelt hat. Es herrscht eine – Zitat – «Erosion der Gesetzgebungskultur», wie es Professor Alain Griffel ausdrückt. Und der ehemalige Justizminister Rudolf Friedrich (*Altbundesrat*) kritisierte in den Schweizer Monatsheften, einem liberalen Politmagazin, die Gesetzesflut als – Zitat – «schleichende Krankheit». Im Grundsatz, so ist zu lesen, geniessen die Freisinnigen unsere Freiheit und Lebensqualität. Doch dieses Erfolgsmodell stehe unter Druck, schreiben sie und sie folgern, Zitat: «Zu viele Lebensbereiche werden vom Staat mit Verboten und Vorgaben reguliert und es droht die Abschottung nach aussen.» Und wer bedroht jetzt ganz konkret unser Erfolgsmodell mit einem unnötigen neuen Gesetz, liebe Freisinnige?

Es ist eher selten, dass sich die Positionen der Grünen und der Zürcher Handelskammer decken, aber hier sieht es die (*Zürcher*) Handelskammer wie wir. In «ZHK-News 10/18» ist zu lesen, Zitat: «Taxigesetz: Kantonsratskommission schafft Bürokratie zulasten der Zürcher Unternehmen.» Treffender kann man es nicht sagen.

Aber unsere Grundsatzerkennntnis basiert natürlich auf harten Fakten, sprich auf geltendem Recht. So definieren die gesetzlichen Vorgaben in Sachen BPT (*Berufsmässiger Personentransport*) klar und abschliessend, wer mit den Fahrzeugen der Kategorien B oder C und deren Unterkategorien eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport benötigt. Die wirtschaftspolitischen Grundsätze sind im Binnenmarktgesetz schweizweit geregelt, so lautet die Kernaussage. Jede Person hat das Recht, Waren, Dienstleistungen und Arbeitsleistungen auf dem gesamten Gebiet der Schweiz anzubieten, soweit die Ausübung der betreffenden Erwerbstätigkeit im Kanton oder in der Gemeinde ihrer Niederlassung oder ihres Sitzes zulässig ist. Damit ist der Wirkungsbereich der schweizerischen Taxis abgesteckt.

Mit der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von Personentransportfahrzeugen und schweren Personewagen sind alle arbeitsrechtlich und sicherheitstechnisch relevanten Bereiche geregelt. So ist die Frage des Alkohols am Steuer geregelt und so sind die täglichen und wöchentlichen Lenk- und Ruhezeiten sehr detailliert geregelt. Rechte und Pflichten von Taxihalter und Taxifahrer sind klar, verständlich und fair geregelt. Für kantonales Tätigwerden besteht kein Raum.

Wohl bilden in der Gesetzgebung die Kosten nicht die Kernfrage, aber sie sollen erwähnt werden. Gemäss Volkswirtschaftsdirektion hat die Verabschiedung dieses Gesetzes die Schaffung von vier bis sechs kantonalen Vollzeitstellen zur Folge. Das sind 600'000 bis 900'000 Franken jährlich bei einer Vollkostenrechnung. Beschaffung und Implementierung der notwendigen Informatik kostet 750'000 Franken und der Unterhalt dieser Informatik trägt zu jährlich wiederkehrenden Kosten von 150'000 Franken bei. Gemäss der Koordinationsstelle Unternehmensentlastung beim Amt für Wirtschaft und Arbeit bringt die gesetzliche Erfassung der Limousinendienste sowohl den Unternehmen als auch dem Kanton einen deutlichen Mehraufwand. Ein Nutzen wäre aber nicht ersichtlich und ein gesetzgeberischer Handlungsbedarf nicht gegeben. Danke.

*Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon):* Ich komme am Schluss noch kurz auf die Ausführungen von Max Homberger zurück. Wenn das eine neue Zeitenwende ist bei den Grünen, gratuliere! Wir sprechen uns wieder, wenn es im Bereich der Ökologie nicht genügend Verbote und Vorschriften geben kann, dann halten wir wieder den Spiegel hoch.

In intensiver Arbeit hat die WAK einen Gesetzesentwurf erarbeitet, der der aktuellen Situation im Bereich des berufsmässigen Personentransportes Rechnung trägt. Das Gesetz zeichnet sich aus Sicht der SVP durch folgende Punkte aus: Gleich lange Spiesse für vergleichbare Angebote, das ist uns ganz wichtig. Es ist ein liberales und schlankes Gesetz, das für den ganzen Kanton Gültigkeit hat. Durch die Kantonalisierung wird der Marktzutritt für alle Anbieter vereinfacht und wir verbieten weder Innovationen noch neue Technologien, wie das einige behaupten.

Was hat uns bewogen, eine niederschwellige Regelung für den gesamten Bereich zu unterstützen? Wenn ich sage «den gesamten Bereich», spreche ich von Taxis und sogenannten Limousinen mit Chauffeuren. Die Dienstleistung ist gleich, nämlich ein Transport von A nach B auf

Bestellung gegen Entgelt. Die Marktrealität hat sich seit Eingabe der Motion verändert und wird sich weiter verändern. Mit dem gleichen Fahrzeug werden heute sehr oft Transporte als Taxi und dann wieder als sogenannte Limousine mit Chauffeur ausgeführt. Es kann ja nicht sein, dass die eine Fahrt dem Gesetz unterstellt ist und die andere nicht. Die Dienstleistung ist die gleiche, nur die Bestellart ist etwas unterschiedlich. Die Mehrheitsanträge tragen diesem Umstand Rechnung.

Die SVP begrüsst ausdrücklich neue Angebote und innovative Technologien. Wir sind jedoch für gleiche Regeln für vergleichbare Dienstleistungen und Angebote. Zwei Beispiele: Das Fernmeldegesetz hat ja auch nicht nur Gültigkeit für die Festnetztelefonie, sondern auch für die neuere und moderne Mobilfunktelefonie. Beispiel zwei: Es kommt ja auch niemandem in den Sinn, das Lebensmittelgesetz nur für gutbürgerliche traditionelle Restaurants anzuwenden, aber nicht bei Imbissständen oder Take-Aways. Es ist ein liberales und schlankes Gesetz, das habe ich gesagt. Es stellt einen Marktzugang im ganzen Kantonsgebiet sicher. Ein Wildwuchs von unzähligen kommunalen Taxi-Verordnungen – Umfang heute etwa 1000 Seiten – wird durch eine schlanke kantonale Gesetzgebung ersetzt. Die Kantonalisierung wird zu mehr Wettbewerb und damit auch zu mittelfristig höherer Qualität und vernünftigen Preisen führen. Für sogenannte Limousinen werden lediglich eine Registrierungspflicht und das Anbringen einer Plakette vorgegeben, das ist eine sehr, sehr niederschwellige Massnahme. Mit der Registrierung und der Plakette verfolgen wir folgende Ziele: Die Schwarzarbeit soll an der Wurzel und präventiv bekämpft werden und nicht mit immer mehr Kontrolleuren. Wir sind für tiefe Abgaben, dafür aber für alle. Es darf nicht sein, dass neue Anbieter sich unseren Regeln entziehen können und die etablierten Unternehmen bezahlen. Diese Ungleichbehandlung verzerrt den Wettbewerb. Die Plakette ist auch ein Gütezeichen. Sie verpflichtet Fahrer und Halter die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten, und dient auch der Sicherheit der Passagiere, indem diese wissen, dass zum Beispiel der Versicherungsschutz vorhanden ist. Zudem erleichtert die Plakette die Arbeit der Sicherheitsorgane. Die SVP ist eine Partei, bei welcher der Aspekt der Sicherheit einen grossen Stellenwert hat. Wir sind für Recht und Ordnung. Die grosse Anzahl Verzeigungen in den letzten paar Jahren zeigt, dass auch in diesem Bereich Handlungsbedarf besteht.

Warum braucht es keine neue Vernehmlassung respektive keine Rückweisung und warum treten wir ein? Bereits in der Vernehmlassung und im Hearing in der WAK haben sich die meisten Teilnehmer mit fundierten Begründungen für eine Kantonalisierung und eine An-

passung des Geltungsbereichs ausgesprochen. Uns haben diesbezüglich vor allem die Vertreter der drei Städte Zürich, Winterthur und Kloten mit ihren Argumenten überzeugt. Die Regierungsvorlage hat diese Anliegen ignoriert. Die Mehrheit der WAK hat dies anschließend korrigiert. Die Anpassungen der WAK-Mehrheit machen keine neue Vernehmlassung nötig, dies ist ein reines und durchsichtiges Verzögerungsmanöver. Nur weil die Mehrheitsanträge der zuständigen Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*), ihrer Partei und den Interessenvertreterinnen dahinter nicht passen, ist keine neue Vernehmlassung nötig. Der Kantonsrat ist der Gesetzgeber und nicht die Regierung.

Die SVP unterstützt alle Mehrheitsanträge und bittet Sie, die Anträge auf Rückweisung und Nichteintreten abzulehnen. Die Mehrheitsanträge bilden eine gute Grundlage für eine Regelung des berufsmässigen Personentransports in unserem Kanton. Ich bin überzeugt, dass andere Kantone unsere Neuregelung bald übernehmen. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

*Benedikt Gschwind (SP, Zürich):* Was lange währt, wird endlich gut. So geht es uns beim Taxigesetz. 2013 wurde die Motion für ein Taxigesetz im Kantonsrat eingereicht, im Februar 2014 gegen den Widerstand des Regierungsrates überwiesen und heute liegt dem hohen Hause eine Gesetzesvorlage auf dem Tisch. Wir von der SP-Fraktion haben seinerzeit die Motion, mitunterzeichnet von unserem ehemaligen Fraktionsmitglied und heutigen Nationalrätin Priska Seiler Graf mitgetragen, weil wir den Handlungsbedarf auf kantonaler Ebene bejahten. Wir finden unsere Positionen auch in der Grundausrichtung im Gesetzesantrag wieder, den wir in der WAK aktiv mitgestaltet haben. Für die SP-Fraktion stimmt bei diesem Gesetz die Balance zwischen dem Ermöglichen von Innovation und sozialem Schutz.

Zunächst zur Frage der Kantonalisierung: Bekanntlich gibt es heute nur Regelungen über das Taxiwesen in den Städten und Gemeinden, die selber Taxis haben und die sich dafür direkt an die Bundesgesetzgebung über den berufsmässigen Personentransport halten. Nun sind aber die Gemeindegrenzen in den letzten Jahrzehnten durch die Siedlungsentwicklung insbesondere in den Agglomerationen sehr fließend geworden. Auch wenn wir die Stadt Zürich auf der Strasse verlassen, sind wir plötzlich in einer anderen Gemeinde, ohne dies zum Beispiel an einer Siedlungslücke festmachen zu können. Für eine Taxifahrt von A nach B wirken diese Grenzen sehr künstlich. Wie wir in den Hearings in den Kommissionen erfahren haben, ist es auch ein Wunsch



der Gemeinden und Städte selber, kantonale einheitliche Regelungen zu haben. Wir haben uns dann in der Kommission gleich zu einheitlichen Voraussetzungen für einen kantonalen Taxisausweis durchgegrungen, und dies macht aus unserer Sicht auch für einheitliche Qualitätsstandards Sinn, zum Beispiel auch mit den erforderlichen Deutschkenntnissen, die mindestens dem Niveau B1 entsprechen müssen. Nach dem europäischen Referenzrahmen heisst dies «selbstständige Sprachanwendung».

In der Konsequenz führt die Kantonalisierung natürlich zu einer neuen Aufgabe beim Kanton mit der Führung des Taxiregisters und der Vergabe der Taxiausweise. Umgekehrt werden vor allem die grösseren Städte mit Aufgaben entlastet. Bei den Gemeinden bleiben die Vergabe der Standplätze und die Erteilung von Bewilligungen für die Benützung von Busspuren und das Befahren von Fussgängerzonen. Auch dies macht Sinn, weil hier Kenntnisse der örtlichen Begebenheiten nötig sind.

Umstritten war in der Kommission – wir haben es bereits gehört – die Ausdehnung des Geltungsbereichs. Auch deshalb dauerten die Kommissionsberatungen mehr als zwei Jahre. Seit der Überweisung der Motion 2014 hat sich nicht nur die Welt, sondern auch der Taximarkt verändert. Digitale Anbieter im Personentransport haben den Markt aufgemischt. Wir wehren uns nicht gegen Innovationen, aber für uns sind gleich lange Spiesse für alle Anbieter eine wichtige Maxime. Insbesondere dürfen die Fahrerinnen und Fahrer nicht die Leidtragenden sein, wenn nicht mehr klar ist, wer Arbeitgeber und wer Arbeitnehmer ist. Gleichzeitig mussten wir auch erkennen, dass unser Handlungsspielraum als Kanton eng begrenzt ist, weil die gesetzlichen Vorgaben des berufsmässigen Personentransportes der Bundesebene zu respektieren sind. In Kenntnis dieser Rahmenbedingungen haben wir zusammen mit den Fraktionen der Kommissionsmehrheit die Ausweitung des Gesetzes auf Limousinendienste entwickelt und dabei insbesondere eine Registrierungspflicht für diese Anbieter verankert sowie eine Auskunftspflicht gegenüber den Vollzugsorganen.

Wir wissen sehr wohl, dass es auch sehr viele traditionelle Anbieter von Limousinendiensten gibt, die sich sehr korrekt verhalten und für Besucher aus dem Ausland wichtige Botschafter des Standortes Zürich sind. Diese haben auch nichts zu befürchten. Wir glauben auch, dass die vorgeschlagene Registrierungs- und Auskunftspflicht absolut verhältnismässige Massnahmen sind. Von Überregulierung und Frontalangriff auf die Sharing Economy, wie wir es in einer Medienmitteilung gelesen haben, kann keine Rede sein. Mit der Registrierungs- und Auskunftspflicht geht es uns darum, dass die bestehenden Bundesge-

setze, wie das Arbeits- und Ruhezeitgesetz korrekt vollzogen werden können und auch Schwarzarbeit bekämpft werden kann. Heute stossen die Polizeiorgane rasch an Grenzen, professionelle Anbieter von Limousinendiensten im Verkehr zu erkennen und zu kontrollieren. Deshalb braucht es diese Massnahmen.

Wir sind überzeugt, dass diese Massnahmen auch im Interesse der Branche und der Anbieter selbst sind. Schwarze Schafe werden zur Rechenschaft gezogen und können durch Gesetzesübertretungen gegenüber ihren Mitbewerbern keine kurzfristigen wirtschaftlichen Vorteile erzielen, was sicher auch im Interesse der korrekten Anbieter ist. Und die Fahrerinnen und Fahrer werden von der Verletzung der gesetzlichen Höchstarbeitszeit geschützt, was im Interesse ihrer Gesundheit, aber auch der Sicherheit der Kundschaft ist.

Wer professionell Fahrten vermittelt, soll dies nur noch mit Chauffeuren mit Taxiausweis machen können. Dies ist die Konsequenz aus der leidigen Erfahrung mit «Uber Pop», wo Amateure in ihrer Freizeit noch ein paar Fahrten durchführten und es keine Handhabe zur Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften gab. Es kann ja nicht sein, dass jemand den Tag durch einem Beruf nachgeht und sein Salär in der Nacht mit Taxifahrten aufbessert, ohne dass die Höchstarbeitszeit kontrolliert wird. Dies ist weder im Interesse der Gesundheit der Fahrer noch der Sicherheit der Kundschaft. Dass hier ein Missbrauchspotenzial besteht, belegen die Polizeistatistiken über die Verzweigungen bei «Uber Pop».

Zu unseren Minderheitsanträgen werden wir in der Detailberatung Stellung nehmen. Die SP-Fraktion beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten, ein Status quo, wie es die Grünen mit ihrem Nichteintreten wollen, mit den bestehenden Gemeindelösungen ist keine Lösung für das 21. Jahrhundert und die bestehenden Gesetze über Arbeits- und Ruhezeit müssen nicht nur vorhanden sein, sondern müssen auch wirksam vollzogen werden können.

Aber auch der Rückweisungsantrag ist abzulehnen. Eine Rückweisung wird keine neuen Erkenntnisse bringen. Die WAK hat bereits alle wichtigen Stakeholder angehört. Das Taxigesetz, so wie es heute von der WAK vorliegt, ist innovativ und sorgt für faire Bedingungen. Ich danke.

*Alex Gantner (FDP, Maur):* Der Weg hierhin war lang und volatil mit vielen unterschiedlichen Positionen, die sich über die Zeit auch veränderten. Das Spannungspotenzial – wir haben es schon in den Voten vorhin gehört – ist enorm gross. Ist die Quadratur des Kreises in dieser

Mobilitätsfrage möglich, indem endlich nach über fünf Jahren seit der Einreichung einer Motion eine einmalige Chance genutzt wird, im Wohn-, Wirtschafts-, Destinations- beziehungsweise Tourismuskanton Zürich liberale und unbürokratische Rahmenbedingungen für das oft gescholtene Taxiwesen einzuführen? Es geht nämlich um viel mehr als um Taxis und allenfalls Limousinen. Es geht um unsere Grundhaltung, unsere Einstellung gegenüber einem überschaubaren, wachsenden und bestimmt sich weiter verändernden Markt für eine spezifische Dienstleistung, für die Personenbeförderung gegen Bezahlung für gekennzeichnete und privilegierte Fahrzeuge namens Taxi. Taxi, ein wahrlich fast einmaliger Weltbegriff in jeder Sprache. Wir sind nun daran, diesen Begriff hier zu definieren und zu regulieren, ihm quasi einen Zurich-Finish zu geben, eine historische Chance mit grosser Verantwortung, wo Zurückhaltung bei der Regulierung angebracht ist. Eine klare und einfache Regulierung ist zwingend, Überregulierung ist kategorisch abzulehnen. Es geht nämlich auch um die Zukunft, die wir bekanntlich nicht kennen. Im Zeitalter der Digitalisierung von neuen Peer-to-Peer-Lösungen, von neuen Arbeitsmodellen und vielen weiteren Entwicklungen, sprich im Zeitalter der Innovation, darf gerade ein neues kantonales Gesetz die Hürden nicht hochfahren. Denn das ist sonst purer Protektionismus für die bisherigen Anbieter des Produktes, verteidigt unter dem Deckmantel der Qualität. Das nennt sich auf Deutsch Besitzstandswahrung.

Genau um die Qualität der Taxi-Dienstleistung geht es aber bei diesem Gesetz. Das war auch eine der Hauptmotivationen der ursprünglichen Motion aus dem Jahr 2013. Die bisherigen Strukturen haben nämlich aus unserer Sicht versagt. Mehr Qualität und daher ein besseres Preis-Leistungsverhältnis für unsere Bevölkerung und für unsere nationalen und internationalen Gäste gibt es nur mit einer vollständigen Deregulierung der kommunalen Strukturen, also mit einer echten Kantonalisierung. Immerhin ist dieses Ziel – notabene auch einstimmig – erreicht worden, indem die regierungsrätliche Vorlage massiv überarbeitet worden ist und die Gemeinden in den verschiedensten Bereichen vollständig herausgenommen worden sind. Hier gelang der Fokus aufs Wesentliche, mit klaren einheitlichen, sprich kantonalen Verantwortlichkeiten. Hier gelang und gelingt sicher der Befreiungsschlag.

Dazu gehört aus unserer Sicht aber nicht die Ausweitung des Geltungsbereichs auf sogenannte Limousinen und die Erfassung von Vermittlungszentralen jeglicher Art. Wir halten unsere Forderung nach einem schlanken, liberalen Taxigesetz konsequent aufrecht, ein Taxigesetz, das bei Angebot und Nachfrage neue zukünftige und nicht

bekannte Lösungen offen lässt, ein Gesetz, das gerade wegen des dynamischen Marktes befristet sein soll. Bei der Sezierung der – offen gesagt – halbherzigen Vorlage des Regierungsrates ist das der einzige Punkt, der wirklich Applaus verdient.

Was ist die Ausgangslage und daher der Grund für die mittlere bis grosse Unzufriedenheit beim heutigen Taxiwesen? Der Föderalismus und das Subsidiaritätsprinzip definieren den heutigen Taximarkt hier im Kanton Zürich. Es gibt keine nationale Regelung, das ist sicher auch gut so. Ganz generell gilt das Binnenmarktgesetz, und auf diesen Punkt werde ich später in der Debatte auch noch zurückkommen. Es gibt keine kantonale Regulierung, das wollen wir ja heute gemeinsam erreichen. Es gibt aber eine Handvoll kommunaler Regulierungen, vor allem in den grösseren Städten dieses Kantons. Diese kommunalen Regulierungen haben zwar ihre historischen Gründe, aber genau diese kommunalen Regulierungen haben in den letzten Jahren aus unserer Sicht total versagt. Sie zementieren nämlich kleinräumig beziehungsweise sogar kleinsträumige Strukturen beziehungsweise Märkte, setzen auf Abschottung und verwenden mit beschränkten Lizenzen urplanwirtschaftliche Instrumente. Daher erstaunt es nicht, dass eine Reihe neuer erfolgreicher Geschäftsmodelle bei der bezahlten Personenbeförderung ausserhalb des traditionellen Taxiwesens entstanden sind. Stichworte sind die unzähligen Limousinenservices, die auf Qualität, aber auch auf Diskretion setzen. Beides wird offensichtlich sehr nachgefragt hier im Kanton Zürich, gerade auch von der Geschäftswelt, oder eben die Plattformlösungen, wie Uber. Ein baldiges Ablaufdatum der bestehenden kommunalen Regulierungen ist zwingend. Sie sind schlichtweg «out of date», veraltet.

Wir befinden uns in der Eintretensdebatte und wir haben es gehört, die Grünen stellen hier sogar einen Antrag auf Nichteintreten. Die entsprechende Botschaft: Alles sei gut, es existiere kein Handlungsbedarf. In aller Konsequenz müsste ja eigentlich auch der Regierungsrat diesen rückwärtsorientierten Ansatz unterstützen, wollte doch die Exekutive die Motion damals gar nicht entgegennehmen. Ist die Regierung in der Zwischenzeit progressiver geworden? Anerkennt sie die Defizite im Taxiwesen? Will sie die Attraktivität der Grossregion Zürich auch in diesem Glied der Mobilitätsdienstleistungskette beziehungsweise des Erlebnisses Zürich für unsere Bevölkerung und für unsere Gäste verbessern? Oder bleibt sie bei ihrer Haltung und sagt «Nicht mein Problem»? Wir werden bestimmt noch etwas dazu hören.

Wie wird nun dieser Ausgangslage begegnet? Die Mehrheit, angeführt von SVP und SP, will eine markante und eklatante Ausdehnung des Geltungsbereichs. Das ist Überregulierung, das ist auch «Überregulie-

«ung», Protektionismus, Besitzstandswahrung et cetera. Wir sind von unserer bürgerlichen Partnerin SVP, die sich vielfach als Wirtschaftspartei ausgibt, mehr als enttäuscht. Im bürgerlichen Lager steht ihr diesmal komplett isoliert da und werdet von CVP, BDP und GLP rechts beziehungsweise liberal liegengelassen und begeben euch mit den Linksparteien ins gleiche Boot, eine unheilige Allianz des Stillstands, wie damals bei der grossen Teilrevision des Strassengesetzes. Eure Regulierungswut ist wirklich ein Trauerspiel.

Bezüglich Nichteintreten möchte ich noch klar und deutlich darauf hinweisen: Es soll ein neues kantonales Gesetz geben, aber es steht auch ganz klar in den Übergangsbestimmungen, dass sämtliche kommunalen Strukturen, sämtliche kommunalen Regulierungen abgeschafft werden sollen. Da geht es auch nicht nur um Reglemente und Verordnungen, da geht es auch um Arbeitsplätze. Also diejenigen, die beim Kanton in überblickbarem Ausmass hochgefahren werden, werden sicher in den Städten Zürich und Winterthur und noch anderen Gemeinden abgeschafft.

Wir sind ganz klar für Eintreten, und zu den anderen Anträgen werde ich mich später äussern.

*Die Beratung der Vorlage 5256a wird unterbrochen.*

### ***Nachrufe***

*Ratspräsidentin Yvonne Bürgin:* Ich habe einen Nachruf zu verlesen: Wie Ihnen bereits bekannt sein dürfte, ist am 10. November der ehemalige Kantonsratspräsident und Regierungsrat Konrad Gisler verstorben.

Konrad Gisler gehörte von 1963 bis 1977 unserem Rat an. Er zählte zu den Mitgliedern der einstigen Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei, der heutigen SVP. Der gelernte Landwirt aus Flaach amtierte als Gemeindeschreiber und später als Chef des Genossenschaftswesens beim Verband nordostschweizerischer Käserei- und Milchgenossenschaften in Winterthur.

Konrad Gisler galt als besonnener Parlamentarier, der der sachlichen Auseinandersetzung gegenüber hitzigen Debatten gerne den Vorzug gab. Während sieben Jahren gehörte er der Geschäftsprüfungskommission an, die er auch ein Jahr lang präsidierte. Führungsverantwor-

tung übernahm er als Fraktionspräsident der SVP. Seine Wahl zum Kantonsratspräsidenten 1976 läutete zugleich seinen Abschied von der Legislative ein. 1977 gelang ihm bei der Ersatzwahl für den im Amt verstorbenen Baudirektor Alois Günthard der Sprung in den Regierungsrat. Als Vorsteher der damals Polizei- und Militärdirektion genannten Sicherheitsdirektion modernisierte er die Kantonspolizei, realisierte den Waffenplatz Reppischtal und schuf griffige Instrumente zur Förderung des Breitensports. 1984 trat er als Regierungsrat zurück und beendete damit eine über 40-jährige kommunale und kantonale Berufslaufbahn im Dienste des Staates.

Am 10. November 2018 ist Konrad Gisler im Alter von 94 Jahren verstorben. Wir halten seine grossen Verdienste um den Kanton Zürich in Ehren und sprechen den Hinterbliebenen unser herzliches Beileid aus.

Die Abdankung findet am Freitag, 23. November 2018, um 13.45 Uhr in der Kirche Flaach statt.

Ich verlese gleich den zweiten Nachruf, bevor wir dann noch eine Gedenkminute einschalten.

Ich habe Ihnen eine weitere traurige Mitteilung zu machen, dass der ehemalige Kantonsrat Edy Toscano am 12. November 2018 im Alter von 91 Jahren verstorben ist.

Der Ingenieur und Unternehmer Edy Toscano aus Illnau-Effretikon war Mitglied der FDP und nahm von 1975 bis 1991 Einsitz im Kantonsrat. In den darauffolgenden sechs Jahren engagierte er sich als Verwaltungsrat für die Elektrizitätswerke des Kantons Zürich.

Als Bauingenieur hat Edy Toscano übrigens die heutige Rathausbrücke zusammen mit Architekt Manuel Pauli entworfen und in den Jahren 1972/1973 gebaut.

Wir halten das Wirken von Edy Toscano für den Kanton Zürich in dankbarer Erinnerung und sprechen den Hinterbliebenen unser herzliches Beileid aus. Auch diese Abdankung findet am Freitag, 23. November 2018, um 14.30 Uhr in der reformierten Kirche Effretikon statt.

### ***Fraktionserklärung der Grünen***

*Martin Neukom (Grüne, Winterthur):* Markus Bischoff hat mich vorhin gefragt, ob ich eine Fraktionserklärung für mehr Klimawandel verlese, damit der Hochnebel endlich weggeht. Markus, nein. Aber ich verlese Ihnen tatsächlich eine Fraktionserklärung der Grünen:

Notschlachtungen, 3 Tonnen tote Fische im Rhein, abgefischte Bachabschnitte, verunreinigte Gewässer, versiegte Quellen, zahlreiche tote Vögel, Borkenkäferplage, das ist die Bilanz des Hitzesommers 2018. Letzte Woche haben Forscher der Universität Bern, der ETH Zürich und von Meteo Schweiz (*Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie*) einen Bericht vorgestellt mit neuen Klimaszenarien für die Schweiz. Die neuen Klimaszenarien sind deutlich genauer als die bisherigen und erlauben regionale Abschätzungen zu den Auswirkungen des Klimawandels in der Schweiz. Der Bericht zeigt, dass sich die Trockenperioden in der Schweiz verlängern werden. Er zeigt, dass unter anderem – das wird vor allem für die Bauern ein Problem sein – der Regen seltener wird, dafür kommt mehr, wenn es dann mal regnet. Die Anzahl der extremen Hitzetage nimmt zu. Die Anzahl der Schneetage nimmt drastisch ab. Schon 2060 könnte im Kanton Zürich die durchschnittliche Temperatur nochmals 4 Grad Celsius wärmer sein, als sie heute bereit ist. Der Bericht zeigt aber auch, dass eine Stabilisierung des Klimas möglich ist, wenn der Klimavertrag von Paris umgesetzt wird.

Die Grünen haben schon nach den Ferien ein Vorstosspaket eingereicht und aufgezeigt, wo Handlungsbedarf besteht. Erst kürzlich publizierte der Regierungsrat die Massnahmenpläne Klimaschutz. Der Berg hat eine Maus geboren. Die grossen Brocken werden umschifft, die Massnahmen spielen sich auf Nebenschauplätzen ab. Dem Regierungsrat mangelt es ganz offensichtlich an politischem Willen oder an Fachkenntnis, um hier die notwendigen Massnahmen einzuleiten. Der Satz «Es ist zu prüfen, ob dann eine Massnahme zu treffen sei» kommt in diesem Bericht in den Massnahmenplänen gefühlt 100mal vor. Seit 40 Jahren, liebe Regierung, seit 40 Jahren wissen wir, dass der Klimawandel existiert, die Regierung ist immer noch am Prüfen. Die Zeit des Prüfens ist vorbei, jetzt ist die Zeit des Handelns. Danke.

*Die Beratung der Vorlage 5256a wird fortgesetzt.*

*Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg):* Vor knapp fünf Jahren haben wir eine Motion überwiesen, mit welcher das Taxigewerbe gleichzeitig auf kantonale Ebene gehoben und liberalisiert werden sollte. Ziel war, das Taxiwesen zu beleben und zu innovieren, dessen Qualität anzuheben und attraktivere Preise zu erzielen.

Nun, das wird uns eine Lehre sein. Denn stattdessen haben die reaktionären Kräfte in diesem Rat ein Regulierungsmonster geboren, das

nicht nur die Ziele der Motion in keiner Weise verfolgt, sondern die strukturellen Probleme der Taxibranche zementiert und jede Weiterentwicklung verunmöglicht. Ausgerechnet in Zürich, die wir als welt-offene Stadt, als weltweiten Innovationshub und mit staatlichen Millionen als Anziehungspunkt für ausländische Unternehmen zu positionieren versuchen, ausgerechnet hier solle die Innovation und Digitalisierung im Taxiwesen unterbunden und gesetzlich verboten werden. Da werden inländische und ausländische Unternehmen nicht schlecht staunen, wenn sie erkennen, wie wankelmütig das Parlament mit neuen Geschäftsmodellen umgeht. Wehe, es fällt jemandem ein, eine Branche mit unliebsamem und unerwartetem Wettbewerb aufzumischen. Wehe, es setzt sich tatsächlich ein Geschäftsmodell durch, das kundenfreundlicher, günstiger, praktischer und attraktiver ist als bisherige Anbieter, dann würgen die Krallen der Regulierungsparteien die Innovation zu Tode.

Entlarvt hat sich in dieser Debatte die SVP, die sich gerne wirtschaftsfreundlich gibt: als Regulierungskatapult, Innovationsblocker und, ja, wirtschaftsfeindlich. Mit einer Hand betreibt sie Standortförderung, mit der anderen würgt sie die Erfolgreichen wieder ab. Cui bono? Wem dient es? Vermeintlich den traditionellen Taxifahrern. Mitnichten. Indem wir ihnen jegliche Wettbewerbsfähigkeit entziehen, werden gerade sie an ihren starren und überholten Strukturen scheitern. Die neuen innovativen und digitalen Anbieter werden sich ohne Mühe in einem Nachbarkanton niederlassen und ihre Geschäfte weiterhin in Zürich anbieten können. Dann haben wir überhaupt keine Handhabung mehr. Wer andere stets auszuschliessen versucht, grenzt sich auf Zeit selbst aus.

Sie haben unlängst Post von verschiedenen Interessenten bekommen, die auf ein gut funktionierendes und qualitätsvolles Transportwesen angewiesen sind: Hotellerie, Gastronomie, Nachtschwärmer. Qualität und Wettbewerb sind nicht nur eine Notwendigkeit, sondern auch ein Recht. Die Wirtschaftsfreiheit wird durch die Bundesverfassung garantiert und der Staat hat sich neutral zu verhalten. Es gelten strenge Anforderungen an Eingriffe in die Wirtschaftsfreiheit, die vorliegend in keiner Art und Weise erfüllt sind. Dass sich die Regulierungsparteien unbeschwert darüber hinwegsetzen mit der Aussage, darüber würden dannzumal die Gerichte zu entscheiden haben, ist befremdlich. Als Gesetzgebungsbehörde haben auch wir uns an die Verfassungsgrundsätze zu halten. Wie wollen wir die Einhaltung unserer Rechtsordnung durchsetzen, wenn wir uns selbst darüber hinwegsetzen? Wird dieses Gesetz angenommen, so ist dies ein Dambruch für willkürliche Eingriffe in unsere Wirtschaftsfreiheit – einzig zur Befriedi-



gung der vereinzelt Klientel. Dann ist das Taxiwesen nur die erste Hürde zum Rundumschlag gegen andere Plattformen, aber auch gegen sämtliche anderen disruptiven Geschäftsmodelle. Das können wir nicht akzeptieren.

Wir werden auf das Gesetz nicht eintreten, es ablehnen und darüber hinaus das Referendum dagegen ergreifen. Eine Rückweisung halten wir nicht für zielführend, da es aussichtslos erscheint, die Regulierungs- und Abschottungsparteien zur Raison zu bringen. Über meinen Antrag, eine Vernehmlassung über das vorliegende Gesetz durchzuführen, hat die Kommission ja bereits abgestimmt und hat ihn abgelehnt.

*Ruth Ackermann (CVP, Zürich):* Kantonales Taxigesetz – die unendliche Geschichte. Die WAK arbeitete mehrere Jahre an diesem speziellen Gesetz für ein einzelnes Gewerbe, die Branche «Taxi». Werden wir ab sofort für alle Branchen vier Jahre Zeit aufwenden und dann endlos viele branchenspezifische Gesetze produzieren? Kommt als Nächstes das Gipfelverkäufergesetz? Fordern wir eine Plakette an jedem Kiosk für den Verkauf von Buttergipfeli? Wenn wir suchen, finden wir sicherlich noch weitere Bereiche, in denen der Kanton gesetzgeberisch noch nicht vollständig alles geregelt hat.

Die wichtigsten Regeln und Vorgaben werden mit diesem Gesetz nun kantonal geregelt – so weit, so gut –, obwohl bereits viele Gemeinden eigene, gut funktionierende Verordnungen haben. Ein kantonales Gesetz verhindert vielleicht Streitereien zwischen Stadtzürcher und Klotener Taxis, zum Beispiel, wer wo wischen, also Passagiere aufnehmen darf. Eine Taxifahrt hört aber nicht an der Gemeinde- oder an der Kantonsgrenze auf. Dieselben heissen Diskussionen werden nun einfach zwischen Zürcher Taxis und Aargauer, Thurgauer oder Schwyzer Taxis stattfinden. Und wo bleibt da der Mehrwert für die Taxifahrgäste? Ich benutze ab und zu ein Taxi. Als stolze Zürcherin wünsche ich mir auch Taxis, die eine gute Visitenkarte abgeben. Für mich heisst das: Der Taxifahrer fährt mich trotz relativ kurzer Strecke an mein Ziel. Das Taxi ist so sauber, dass ich nicht mit allen Mitteln versuche, meine Hände nicht auf das Polster zu legen. Der Fahrer spricht gut deutsch, sodass wir uns verständigen können, und fährt mich ohne Umwege ans Ziel. Die Stadt Zürich hat in der Verordnung zum Taxiwesen die entsprechenden Vorgaben gemacht.

Was ich als Taxikundin erlebe, entspricht trotzdem nicht immer meinen Vorstellungen von einer guten Visitenkarte. Leider wird nicht konsequent durchgesetzt, was in der städtischen Verordnung steht.

Und nur weil dieselben Vorgaben nun in einem kantonalen Gesetz geregelt werden sollen, wird die Durchsetzung nicht einfacher und auch nicht sichergestellt. Das Taxigewerbe sollte grundsätzlich selber für qualitative Zulassungsvoraussetzungen sorgen. Wo bleiben da die Selbstregulierung, die klaren Voraussetzungen, die Kompetenzen des Taxigewerbes? Wo bleibt der Stolz dieses Gewerbes?

In diesem neuen Gesetz wird nun fast alles kantonal geregelt. Im Gegensatz zur Verordnung der Stadt Zürich werden darin jedoch zusätzlich der berufsmässige Personentransport und die Vermittlung von Fahraufträgen reguliert. Neu sollen nun die Limousinen kantonal administriert, registriert und verwaltet werden. Werden dadurch die Fahrer freundlicher, die Wagen sauberer? Wie war die Idee der zugrunde liegenden Motion? Eine Gesetzesvorlage, welche das Taxiwesen in minimalster Form kantonal regelt. Was hindert Zürcher Limousinenbetreiber daran, ihren Sitz in einen Nachbarkanton zu verlegen, damit sie den Mehraufwand mit den neu geforderten Plaketten nicht haben? Thurgauer Limousinen dürfen, gestützt auf das Binnenmarktgesetz, weiterhin ohne Plaketten und Einschränkungen Fahrgäste im ganzen Kanton herumkutschieren. Soll nun wirklich ein neues Gesetz erlassen werden, das etwas regelt, das bis jetzt ohne grössere Schwierigkeiten funktioniert hat und zudem durch Bundesrecht bereits ausreichend reguliert ist?

Die SVP wollte die Motion damals nicht an die Kommission überweisen, sah offensichtlich keinen Bedarf dafür. Offensichtlich wurde aber erfolgreich lobbyiert. Die SVP wehrt sich mit Händen und Füßen für jeden einzelnen Artikel, je umfangreicher, desto lieber, und verlangt zudem, dass das Gesetz mit dem Einbezug der Limousinen massiv aufgebläht wird. Wo ist da die schlanke Gesetzesvorlage geblieben? Durch dieses Gesetz werden Zürcher Unternehmerinnen und Unternehmer benachteiligt. Das unterstützen wir nicht. Das Beste an diesem Gesetz ist und bleibt die Sunset Legislation, also die Befristung auf 15 Jahre. Wir treten auf diese Vorlage trotzdem ein, der Wunsch nach der kantonalen Regelung ist offensichtlich gegeben. Wir werden dieses Gesetz in der vorliegenden Form jedoch ablehnen.

*Beat Monhart (EVP, Gossau):* Die EVP tritt auf das Gesetz ein und begrüsst den Beschluss der WAK, mit dem neuen Gesetz das Taxiwesen zu kantonalisieren und auch für Limousinen gesetzliche Vorgaben zu erlassen. Es ist gut und sinnvoll, dass der Kanton neu praktisch für den gesamten Vollzug des Gesetzes zuständig wird und ein Taxiregister führen sowie die Taxiausweise und Taxifahrzeugbewilligungen

erteilen soll. In der Kompetenz der Gemeinden verbleiben unter anderem die Standplatzbewilligungen.

In Bezug auf die Limousinendienste ist festzustellen, dass sich der Markt der Personenbeförderung in den letzten Jahren stark verändert hat. Das neue Gesetz trägt dieser Tatsache Rechnung. Für vergleichbare Angebote der Personenförderung sollen auch die gleichen Regeln gelten. Limousinen sollen künftig mit einer Plakette gekennzeichnet werden und die Anbieter von Limousinendiensten neu einer Meldepflicht unterstehen. Auf Anfrage ist den Vollzugsbehörden Auskunft über die durchgeführten Fahrten zu erteilen. All diese Massnahmen erleichtern den zuständigen Organen die Kontroll- und Vollzugsaufgaben massiv. Auch kann auf diesem Weg die Schwarzarbeit effektiver bekämpft werden.

Die EVP wird beide Anträge, das Nichteintreten beziehungsweise das Zurückweisen, ablehnen.

*Markus Bischoff (AL, Zürich):* Es geht hier drin bei diesem Taxigesetz doch um die exemplarische Frage, wie wir uns zu diesen modernen Technologien stellen. Wie stellen wir uns zu dieser Plattformökonomie, sei es Airbnb (*internationale Online-Plattform für die Buchung von Unterkünften*), Amazon (*internationales Online-Versandhandelsunternehmen*), Uber oder Kurierdienste oder alle möglichen Sachen, die es da gibt? Tanzen wir um diese neuen Technologien wie um ein goldenes Kalb? Das macht die GLP, die sagt «Das ist innovativ, das ist modern, das ist digital, wir müssen das machen», ohne zu schauen, was dahinter steht. Dass Frau Bellaiche nicht auch noch gesagt hat, das seien Start-ups und brauchen Steuerbegünstigung, hat gerade noch gefehlt. Das Gegenteil hat der Vertreter der Grünen Partei gemacht. Die Grünen haben gesagt «Es ist alles wunderbar wie es jetzt ist», man kann die Augen zumachen, man kann auch blind durch die Gegend gehen und nur noch auf Temperatur fühlen. So kann man die Welt auch verstehen, aber ich glaube, beides trifft die Realität überhaupt nicht. Und wir wissen doch alle, dass sich diese Plattformökonomie immer in einem rechtlichen Raum bewegt, die schwer kontrollierbar ist. Und dort, wo der ungehemmte Markt bei diesen Plattformökonomien wirkt, dort wird doch der Druck von oben nach unten weitergegeben, das ist auch sonnenklar. Da gibt's diese sogenannte Scheinselbstständigkeit, das gibt's die «Ich-AGs», also Arbeitnehmende, denen man sagt, sie seien selbstständig und müssten selber schauen. Einem Uber-Fahrer wird gesagt, er müsse selber mit der SVA (*Sozialversicherungsanstalt*) abrechnen. Wir wissen ja alle, dass das dann

nicht der Fall ist. Das ist doch die absolute Prekarisierung: Man drückt nach unten, und das ist die Folge davon, dass wir in diesem Tieflohnssektor extrem schlechte Arbeitsbedingungen haben. Die Frage ist: Wollen wir eine solche Gesellschaft, die so auseinanderdriftet?

Dann wurde «Wirtschaftsfreiheit» genannt. Sie können hier schon das Hohelied des Marktes singen, aber wenn Sie dieses Hohelied des Marktes singen, dann müssen Sie auch sagen, dass die Marktregeln für alle dieselben sein müssen. Und es müssen vor allem auch Marktregeln sein, die faire Arbeitsbedingungen garantieren. Heute haben wir ja eine absolute Zweiklassengesellschaft. Wir haben ein exterritoriales Gebiet in diesem Taxiwesen. Wir wissen, vom Bundesrecht her können sie zwei Fahrten machen in 16 Tagen, das fällt nicht unter das Taxiwesen. Aber wie wollen Sie kontrollieren, dass jemand nur zwei Fahrten innerhalb von 16 Tagen macht? Das ist ja gar nicht kontrollierbar und es wird auch niemand nur zwei Fahrten innerhalb von 16 Tagen machen. Die Folge davon ist, dass Sie viele Leute haben, die abends oder in der Nacht noch einen Zusatzverdienst haben, keine Sozialversicherungsbeiträge leisten. Über wehrt sich ja mit Händen und Füßen dagegen, dass sie das zahlen muss. Sie sagt, das seien selbstständige Fahrer, obwohl das Geld bei Uber eingezogen wird. Ich gehe auch nicht davon aus, dass die Leute dieses Geld versteuern, das ist ja alles Nebenverdienst et cetera. Das ist doch die Folge davon, dass wir eben diese Zweiklassengesellschaft haben.

Und was sagt jetzt der Regierungsrat dazu? Ja, er kennt das Problem und sagt in der Weisung: Dieses Problem ist kaum regulierbar. Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), regieren heisst führen – und nicht kapitulieren. Der Staat kann doch nicht einfach sagen: «Wir können das nicht kontrollieren, das ist jetzt halt so. Das ist halt jetzt innovativ, modern und zeitgemäss. Wir regeln das nicht mehr, wir ziehen uns zurück.» Das ist das Armutszugnis des Staates, und damit gibt der Staat seine Macht und auch seine Gestaltungskraft preis. Wenn wir hier Regeln aufstellen, dann müssen wir Regeln aufstellen, die für alle gelten und die alle einzuhalten haben. Wir können doch nicht sagen, derjenige, der mit der Taxilampe herumfährt, muss strenge Bedingungen erfüllen, Arbeitszeiten einhalten et cetera, und die anderen können irgendwie durch die Gesetzeslücke schlüpfen. Das ist keine Visitenkarte des Staates, das ist ein Armutszugnis.

Deshalb ist dieses Gesetz ein Schritt in die richtige Richtung. Wir sagen: Wir sind für den Markt, wir wehren uns überhaupt nicht gegen Innovation, Uber et cetera, alle können weitermachen. Aber es müssen im Ansatz für alle die gleichen Regeln gelten. Das ist Marktwirtschaft:

Keine Sonderlösungen für irgendwelche neuartigen Produkte und wer schon auf dem Markt ist, zahlt die Zeche und hat strengere Bedingungen. Das ist keine Rechtsgleichheit, das ist keine Wirtschaftsfreiheit, das ist das Gegenteil davon.

Die Alternative Liste wird deshalb auf dieses Gesetz eintreten, und wir werden auch dieser Rückweisung nicht zustimmen.

*Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf):* Wir sind uns voll bewusst, dass die jetzigen Taxiregelungen etwas «überregulieren» oder überregulieren. Das kommt selten gut, und das Unheil kommt dann auch. Es nennt sich «Uber» – oder nennt es sich «Über»? Heute besteht die Tendenz, dass die Old Economy Regeln einhalten muss, die New Economy aber möglichst keine. Aus unserer Sicht sollten die Regeln für alle gelten. Es braucht gleich lange Spiesse für alle. Sie ahnen es, die EDU ist für das vorliegende Taxigesetz.

Das neue Gesetz soll das Taxigewerbe kantonal regeln. Der Kanton soll demnach ein Taxiregister führen, Ausweise und Bewilligungen erteilen können. Die Gemeinden sollen dagegen nur noch für die Standplätze zuständig sein. Wir wollen, dass das Gesetz auch für sogenannte berufsmässige Personentransporte mit Limousinen und für die Vermietung von Fahraufträgen gilt, also auch für Uber. Es braucht gleich lange Spiesse für alle. Die vorliegenden Minimalregeln können nicht für eine liberale Wirtschaftsordnung geopfert werden. Aus unserer Sicht baut Wirtschaftsfreiheit auf Minimalregeln auf. Das Gesetz verlangt nicht mehr, als was bereits als Minimalstandard von einem Taxichauffeur verlangt wird. Damit ist sichergestellt, dass alle Leistungserbringer am Ende der Dienstleistungskette mit gleich langen Spiesen operieren.

Die EDU ist für Eintreten, wird dem Taxigesetz zustimmen und die Minderheitsanträge ablehnen.

*Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau):* Hat Alex Gantner vor rund fünf Jahren die Büchse der Pandora geöffnet? Es scheint fast so zu sein. Mindestens hat es die WAK dann beschäftigt, die doch 23 Sitzungen gebraucht hat, um diese einmalige und, denke ich, gute Motion zu zerfetzen und irgendwie völlig zu überregulieren. Vielleicht war es aber nicht nur die WAK allein, sondern unsere Gesellschaft grundsätzlich, die sich halt laufend verändert. Und die Motion kam für die einen zum richtigen und für die anderen zum unrichtigen Zeitpunkt. Der Markt wird sich weiter verändern. Und der Markt wird sich nur verändern, wenn entsprechende Angebote da sind, respektive, bevor

das Angebot kommt, kommt ja zuerst einmal das Bedürfnis. Die Gesellschaft hat hier, wie zum Beispiel bei Uber oder beim Limousinenservice, Bedürfnisse angemeldet, weil sie es so wollte. Und ist es richtig, dass wir das jetzt derart in vielen, sage ich mal, einzelnen Bestimmungen regulieren? Eigentlich müsste man dem Grünen Max Homberger recht geben und sagen: Warum fassen wir es überhaupt an? Und doch geht es so auch nicht weiter. Wir können es nicht so belassen, weil sich hier doch vieles getan hat.

Ich möchte nicht noch länger werden in diesem Zusammenhang, sondern in der Debatte werden wir auf die einzelnen Teile eingehen. Grundsätzlich sagen wir: Wir sind bereit, hier mitzudiskutieren, und werden deshalb die Rückweisung nicht unterstützen.

*Marc Bourgeois (FDP, Zürich):* Die Diskussion über Deregulierung oder Regulierung des Taxiwesens und auch über die Kantonalisierungsfrage wurde vor einigen Jahren in diesem Parlament oder in diesem Saal lanciert, aber an einem Mittwoch (*wenn der Gemeinderat der Stadt Zürich tagt*). Das hat einen guten Grund: Die Probleme, die wir heute haben oder die wir damals hatten, waren vor allem in der Stadt Zürich angesiedelt. Wir hatten schon damals ungleich lange Spiesse. Im Vordergrund standen aber die Landtaxis. Die Stadttaxis waren und sind bis heute am Gängelband einer hochgradigen, typisch stadtzürcherischen Regulierung, währenddem andere Taxis bis heute in der Stadt eigentlich fast tun und lassen können, was sie wollen. Das war unbefriedigend. Entsprechend habe ich damals im Jahr 2011 mit Tamara Lauber (*Gemeinderätin Stadt Zürich*) eine Motion eingereicht, die einstimmig überwiesen wurde – von allen Parteien – und die bereits damals sagte «Wir müssen das mit dem Kanton koordinieren». Von dem her habe ich heute ein grosses lachendes Auge. Die im Anschluss entwickelte Taxi-Verordnung in der Stadt Zürich war natürlich nicht liberal, das ist klar. Mein Votum damals in der Eintretensdebatte schloss mit dem Satz «Wir müssen auf das kantonale Gesetz warten und dürfen nicht mehr regulieren als unbedingt notwendig». Ich habe einige Jahre gewartet, jetzt ist es soweit. Entsprechend hat im Anschluss die FDP, unterstützt von anderen Parteien, dieselbe Forderung dann in den Kantonsrat getragen.

Die damals benannten Probleme werden mit dieser Vorlage im Wesentlichen adressiert, und das ist gut so. Ich kann auch Max Homberger beruhigen, auch wenn ich mir natürlich sein Votum für eine liberale Regulierung sehr gut gemerkt habe. In der Stadt Zürich werden drei Stellen wegfallen, wir haben im Taxibüro im Moment drei Stellen.

Das ist nur die engere Taxiverwaltung, wir haben dann noch mehr Kontrolltätigkeiten. Also das steht schon mal in Relation zu den kantonalen Stellen, die aufgebaut werden. Vielleicht kann man ja die Personen auch gleich übernehmen, die haben ja das Know-how schon. Im Übrigen hast du aber völlig recht: Vieles ist auf Bundesebene schon geregelt, da sind wir auf der gleichen Schiene.

Inzwischen haben wir wieder ein Problem im Bereich ungleich langer Spiesse: Der Elefant im Raum, der im Gesetz nicht benannt wird, heisst «Uber Pop». Ja, wir haben ein Problem. Und wenn ich als Gewerbetreibender in meinem Markt ungleich lange Spiesse habe, dann stört mich das. Man muss aber auch anerkennen, dass Polizei und Gerichte dem Ganzen doch enge Schranken gesetzt haben, das sieht man auch an der Zahl der Verzeigungen. Die Ungleichbehandlung ist aber in einem ganz anderen Bereich verortet als bei den Landtaxis. Es geht einerseits um Sicherheit und es geht um Arbeitsrecht und Sozialversicherungen. Und das sind Bundessachen, das sind Sachen, die klassischerweise auf Bundesebene geregelt werden und nicht mit irgendeiner kantonalen Krücke, wie wir das jetzt machen wollen.

Wir werden diskutieren müssen in unserer Gesellschaft, und da bin ich ganz bei Markus Bischoff, ob es das, was zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer ist, nicht geben darf – ich glaube, das ist nicht zielführend – oder ob man dafür sorgen muss, aber eben auf Bundesebene, dass Sozialversicherungen und all die sozialen Errungenschaften, die wir haben, auch dort greifen. Das ist aber eine Diskussion, die nicht wir und die wir nicht hier führen können.

Ich frage Hans Heinrich Raths: Weshalb brauchen wir denn überhaupt eine Taxiregulierung? Wir haben ja auch kein Kurierdienstgesetz. Es geht um zwei Punkte: Erstens Vertrauensschutz, wenn ich ein Taxi auf der Strasse nehme; aber nur dieses Taxi, nicht dasjenige, das ich nach Hause bestelle, dort brauche ich keinen Vertrauensschutz, und das Zweite ist die Sicherheitsfrage. Die Sicherheitsfrage ist, wie gesagt, Bundessache, Vertrauensschutz ist das, was wir hier lösen müssen.

Trotzdem werden jetzt neu auch Limousinen reguliert und es wird ein Nichtproblem gelöst. Das ist ein Kollateralschaden dieser Überregulierung. Was dann noch lustig ist, die CVP hat das richtig angeönt: Die Stadtpartei war sehr restriktiv, wenn es irgendwie um ein bisschen mehr regulieren ging, als wir damals die Taxiverordnung in der Kommission behandelt haben. Dito ging auch die erste Reaktion der SVP in diese Richtung. Und jetzt plötzlich ist das Ganze gekippt und wir wissen alle, wieso es gekippt ist. Insgesamt lösen sie das Problem eines fragmentierten Taximarktes, schütten aber mit der Li-

mousinenregulierung das Kind mit dem Bade aus. Wir schaffen nicht gleich lange Spiesse, wir schaffen gleich kurze Spiesse. Das ist aus liberaler Sicht unbefriedigend. Besten Dank.

*René Isler (SVP, Winterthur):* Man könnte jetzt schon noch erstaunt sein, wenn man die Voten hört, was da für ein Unding auf uns zukommt, im Wissen darum, wer denn am 24. Februar 2014 diese Motion, die Sie jetzt eigentlich wieder zu Grabe tragen wollen, alles mitunterzeichnet hat beziehungsweise welche beiden Parteien das nicht wollten. Alex Gantner, ich mag dich sehr gut, aber ich habe jetzt nochmals den Text vor mir, was ihr geschrieben habt. Ihr macht jetzt einfach eine 180-Grad-Kehre und verteufelt eure eigenen Worte. Das geht übrigens auch an die Adresse der GLP. Ich staune heute noch, warum ihr damals im Februar 2014 eben genau das überwiesen habt, auch textinhaltsmässig, was ihr heute an den Pranger stellt. Die Kommission hat wahrlich gut gearbeitet. Sie hat entgegen ihrer Meinung auch den Aktivismus der Regierung beziehungsweise der zuständigen Ämter etwas eingebremst und hat es über den Leisten gebrochen, alle mit den gleich langen Spiesen auszurüsten. Wenn wir irgendetwas ändern wollen, selbstverständlich, das ist immer unser Recht. Aber wir haben es auch schon gehört in diesem Rat, auch jetzt während dieser Eintretensdebatte: Wie viel Liberalismus im Taxiwesen wir eines Tages wollen, über das kann man jederzeit diskutieren und auch mal zusammensitzen. Das Problem ist doch einfach dieses Papier da, die sogenannte ARV II, Arbeits- und Ruhezeitverordnung für Personen und Menschen, die berufsmässig andere Personen von A nach B transportieren. Wenn wir irgendwie liberaler werden wollen oder alles vernichten wollen und in die Limmat rauswerfen wollen und sagen «Jeder kann einen Taxibetrieb machen ohne jegliche Anforderungen», dann müssen Sie zu Ihren Kollegen nach Bundesbern gehen und sagen: «Meine Kolleginnen und Kollegen, ARV II vernichten wir und werfen es halt statt in die Limmat in die Aare.» Das ist Bundesrecht, und wir wissen: Bundesrecht bricht jedes kantonale Recht. Wie viele Anforderungen wir schlussendlich an Fahrzeuge, an Versicherungen, an Ausbildungen der Taxichauffeusen und -chauffeure wollen, ist im Bundesrecht geregelt. Damit haben wir absolut nichts zu tun. Und ich stelle fest in dieser a-Vorlage, die WAK hat gut gearbeitet. Die Prämisse ist: Wir brechen alles über den gleichen Leisten. Sie müssen sich auch einmal vor Augen führen: Kein Gesetz ist so gut, wie Sie es nicht irgendwo auch kontrollieren können beziehungsweise dessen Vollzug. Und das Hauptproblem anno domini denke ich mal, war der «Uber Pop», weil es Fahrzeuge sind, die Sie auf der Gasse – das kön-



nen Sie mir glauben, ich bin seit 22 Jahren in diesem Metier tätig (*der Votant ist Stadtpolizist*) – nicht von irgendetwas unterscheiden können. Und es hält sich dann ja auch niemand dran, nur zwei Fahrten in 16 Tagen zu machen. Die Untersuchungsbehörden werden es Ihnen bestätigen. Da geht es im Unkraut unter. Alle Organisationen, die jetzt sagen «Das ist ja verrückt, was mit diesem Gesetz geschieht», hätten sich schon melden müssen, bevor man das überhaupt überwiesen hat. Dann hätten wir heute diese Debatte schon gar nicht. Denn der Ursprung dieser Überweisung war, dass es Gemeindevorstehende oder auch Stadträtinnen gab, die ihren Job auf ihrem eigenen Grund und Boden nicht machen wollten und man irgendwo eine Taxiverordnung, wie es eine Stadt Zürich hat, oder eine hervorragende, wie es die Stadt Winterthur hat, nicht selber angehen wollte. Man hat nach oben delegiert und ist jetzt, wie immer im Leben, erstaunt, dass von oben was runterkommt, das man nicht will. Das kennen wir aber von anderen Sachen auch. Der Kanton soll es machen oder der Bund soll es machen. Und wer zahlt, befiehlt, und dann kommt es runter und es passt einem nicht. Es hätte für die Gemeinden, die ich jetzt meine, die da federführend waren bei der Überweisung dieses Postulates, halt ein bisschen Kragenarbeit gebraucht und man hätte vielleicht einmal vom hohen Ross heruntersteigen müssen. Man hätte vielleicht einmal eine Stadt Zürich oder eine Stadt Kloten oder eine Stadt Winterthur fragen müssen: Wie macht ihr das? Und dann hätten wir diese Überweisung locker beerdigen können. Es wäre gar nie so weit gekommen. Aber jetzt diesen Mitgliedern der WAK vorzuwerfen, es laufe in die falsche Richtung, ist ziemlich hanebüchen.

Also ich bitte Sie, folgen Sie der Mehrheit der WAK und unterstützen Sie dieses Gesetz.

*Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg) spricht zum zweiten Mal:* Die GLP ist mehrfach angesprochen worden, weshalb ich zu einigen Aussagen Stellung beziehen möchte. René Isler, ja, wir haben die Motion unterstützt und ich wiederhole: Damals ging es um eine Verbesserung des Taxigewerbes. Natürlich wollten wir das unterstützen. Nie und nimmer dachten wir, dass die SVP sich mit so viel Energie für ein Verbot neuer Geschäftsmodelle einsetzen würde. Damals war ja Uber noch gar nicht auf dem Schweizer Markt. Dass Uber so erfolgreich war, wird ihnen jetzt zum Verhängnis. Und das soll anderen Unternehmen künftig auch eine Lehre sein.

Und Hans Heinrich Raths, wie kannst du heute behaupten, dass ihr neue innovative Technologien begrüsst, wenn ihr genau diese aus-

drücklich verbieten wollt? Du hast dich persönlich dafür eingesetzt, dass Peer-to-Peer-Plattformen mit dem Paragrafen 15c definitiv verboten werden; und dies, obwohl diese Bestimmung bundesrechtswidrig ist. Dies wurde uns verschiedentlich bestätigt, mitunter auch von Bundesstellen. Dasselbe gilt für dich, Benedikt Gschwind. Genau darum geht es bei diesem Paragraf 15c, um einen Angriff auf die Sharing-Economy. Jetzt habt ihr euch gegen Uber festgebissen, aber die Grundsätze, die du aufführst, greifen im gleichen Ausmass andere Wirtschaftsteilnehmer an, die einen Nebenerwerb auf Plattformen generieren.

Immerhin Markus Bischoff ist ehrlich, er sagt klipp und klar, worum es ihm geht, nämlich um das definitive Verbot der Plattform-Ökonomie. Berufsbilder und, ja, die ganze Gesellschaft haben gefälligst nach den Vorstellungen der Gewerkschaften zu funktionieren. Jede Abweichung führt gleich zur Prekarisierung und zur Zweiklassengesellschaft. Dass gewisse Menschen dankbar sein könnten für den Nebenerwerb, scheint einer unerhörten Realität anzugehören. Gesellschaftliche Realitäten sind zu ignorieren, und, wenn dies nicht möglich ist, halt gesetzlich zu verbieten. Und die Aussage, Uber-Fahrer seien grundsätzlich Steuerhinterzieher, ist eine üble Unterstellung. Im Gegensatz zum Taxigewerbe herrscht dank der digitalisierten Form bei Uber volle Einkommenstransparenz. Wie viele Steuern Taxifahrer im Durchschnitt zahlen, bleibt uns im Übrigen auch verborgen. Besten Dank.

*Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon) spricht zum zweiten Mal:* Judith Bellaiche, du warst an den Beratungen dabei, und ich muss einfach nochmals korrigieren: Wir verbieten nichts. Wir setzen Regeln, wie es sich für einen funktionierenden Markt gehört. Wir verbieten gar nichts. Das, was du erzählst, ist Blech, das stimmt nicht. Die SVP begrüsst Innovation (*Heiterkeit*). Das ist ja selbstredend. Die Bestellform hat geändert, da haben wir nichts dagegen. Ich habe es illustriert mit dem Fernmeldegesetz. Die Festnetztelefonie hat sich zur Mobiltelefonie gewandelt. Das ist Innovation, aber es hat immer noch die gleichen Rahmen, in denen sie sich bewegen müssen. Also nochmals: Gleiche Regeln für vergleichbare Angebote. Und ich weiss nicht, ob das so schwierig zum Erklären ist: Der Markt hat sich verändert. Früher haben nur klassische Taxis Fahrten von A nach B auf Bestellung angeboten, und heute ist das mit Limousinen. Wenn doch Uber so einen guten Namen hat – und die Dienstleistung ist ja gut, die kritisieren wir überhaupt nicht –, warum kann sie die Fahrzeuge nicht kennzeichnen und dazu stehen? Es geht nur darum: Man will unter dem

Radar durch, um unsere Gesetze nicht in aller Form beachten zu müssen. Also: Gleiche Regeln für vergleichbare Angebote, und dann diskutieren wir nicht mehr. Ich sehe das Problem überhaupt nicht. In dem Sinn nochmals der Aufruf: Nicht eintreten auf den Antrag auf Nichteintreten von Max Homberger und die Rückweisung ebenfalls ablehnen. Es ist ein tragfähiges, zukunftsgerichtetes Gesetz, das überhaupt nichts verbietet.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Ich arbeite ja selber in der Informatik, und auch in einem Bereich, der von der Digitalisierung stark betroffen ist. In meinem Bereich redet man viel davon. Wir, die wir dort arbeiten, sind die Begleiter für unsere Kunden, wir begleiten die die Unternehmen in die digitale Zukunft. Und genauso eine Begleitung in die digitale Zukunft müssen nicht nur die Informatikdienstleister sein, sondern auch der Gesetzgeber, in dem Fall der Kantonsrat – und in dem Fall auch beim Taxigesetz. Mit dem Schritthalten geht es zum Beispiel darum, wie auch schon angesprochen, dass die Taxifahrer, nämlich alle Taxifahrer, gleich lange Spiesse haben, sei es nun mit dem Einhalten des Arbeitsgesetzes, mit den Ruhevorschriften, Sozialversicherungen und so weiter, Herausforderungen, die jetzt auf uns zukommen mit Uber, mit den neuen globalen Technologien, dass diese auch unsere lokalen Gesetze einhalten, darum geht es hier. Das hat mit gleich langen Spiessen zu tun, aber nicht mit Sharing Economy oder mit der Behinderung derselben. Sharing Economy oder eine Plattform, wie sie hier beschrieben wird, allein dies würde ich bei Uber eher bestreiten. Hier geht es um ein klassisches Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Verhältnis, wie schon öfters ausgeführt. Es ist nicht so, dass hier irgendjemand quasi auf Sharing-Möglichkeiten setzt oder freiwillig jemand anderem einen Platz im Auto gewährt. Hierzu muss man nur mal in den Feierabendverkehr schauen. Ohne Entgelt ist hier wohl kaum jemand mit einem Mitfahrer unterwegs, zumindest die meisten nicht. Die meisten Leute hocken allein im Auto. Wir setzen hier nicht neue Regeln. Das Gesetz hier setzt also nur geltende Regeln um, und das finde ich hier ganz wichtig. Denn hier wird von den Leuten, die das Gesetz ablehnen, kolportiert, dass neue Regeln, neue Hürden geschaffen werden. Nein, es werden nur geltende Regeln umgesetzt. Geltende Regeln werden mit dem Gesetz auch richtig festgeschrieben. Das heisst aber nicht, dass das lokale Taxigewerbe nicht auch noch gefordert ist, sich an die neue Technologie, an die Zukunft anzupassen. Denn Uber – das muss man klar auch sehen – hat im Moment die beste Lösung zumindest in der digitalen Welt. Zwar gibt es erste Versuche mit einer App «Go», die ich auch schon angeschaut

habe, aber die ist noch in den Kinderschuhen. Aber ich bin mir sicher, dass sich das Taxigewerbe weiterentwickeln wird, es muss sich weiterentwickeln, denn auch dieses Gesetz wird es nicht vor der Zukunft schützen.

*Alex Gantner (FDP, Maur) spricht zum zweiten Mal:* Wie in meinem Eingangsreferat festgehalten: Es geht hier wirklich um die Grundhaltung gegenüber einem Markt, dem Taximarkt, und die Frage: Will man disruptive Geschäftsmodelle zulassen, ja oder nein? Und hier gibt es einen tiefen Graben in diesem Parlament. Das ist sehr bedauerlich, denn Märkte entwickeln sich nur, wenn total neue Modelle auf den Markt kommen und diese auch auf den Markt kommen können, alles andere ist einfach Besitzstandswahrung, ist Protektionismus, das führt zu höheren Preisen, das führt über kurz oder lang auch zu schlechter Qualität. Es ist nicht die FDP, die in diesen fünf Jahren eine 180-gradige Kehrtwendung gemacht hat, sondern es ist einerseits die SVP und andererseits auch die SP, die sich hier wieder in einer unheiligen Allianz verbündet haben. Ich möchte an den Text der Motion erinnern: Der Regierung wird beauftragt, das Taxiwesen in minimalster Form kantonal zu regulieren. Das ist genau der Minderheitsantrag, der jetzt noch von der GLP, der CVP, natürlich von uns und wohl auch von der BDP getragen wird. Das ist konsequent. 180 Grad gekehrt hat sich einerseits die SVP, die war damals nämlich gegen die Motion – lautstark – und wird jetzt zum Übergestalter bei der Gesetzgebung. Und die SP hat sich leider von dieser ursprünglichen Stossrichtung verabschiedet und bringt jetzt nationale Elemente ins Spiel, den Arbeitsschutz und andere Aspekte. Es sollten wirklich die Alarmglocken läuten. Wenn nämlich SVP und SP zusammenspannen, ist es keine gute Lösung, die hier vorprogrammiert ist. Wir haben von diesen Stadttaxis, von den Landtaxis gehört, wir haben von den Bestellfahrten gehört. Da gibt es eine grosse Veränderung mit diesen digitalen Plattformen. Es gibt die Laufkundschaft. Uns ist vor allem wichtig, dass für die Laufkundschaft dort, wo Taxis stehen und beschriftet sind, ein Kundenschutz existiert. Das soll der Fokus eines kantonalen Taxigesetzes sein und nicht weitere Personentransportdienstleistungen.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Die Regierung hat mit der Motion von Alex Gantner, Priska Seiler Graf und Marcel Lenggenhager ganz klar den Auftrag bekommen – es wurde gesagt –, eine Gesetzesvorlage zu erarbeiten, die das Taxiwesen in minimalster Form kan-

tonal regelt. Die Motion wollte insbesondere den freien Marktzugang gemäss Binnenmarktgesetz in den Vordergrund stellen. Der Regierungsrat hat einen Entwurf erarbeitet und auch in die Vernehmlassung gegeben. Der Entwurf war schlank, er war liberal und er war effizient. Er war gut für das Gewerbe, gut für die Kundschaft und gut für den Kanton Zürich. Der Regierungsrat hat auf eine umfassende Regelung ganz bewusst verzichtet. Was sind die Gründe? Subsidiarität, erstens, nur regeln, was geregelt werden muss. Zweitens: Gemeindeautonomie. Gemeinden sollen einen begrenzten Regulierungsfreiraum haben, soweit dies auch Sinn macht. Drittens, das Abstellen auf bestehende Strukturen, wir wollen ja nicht neue Strukturen im Kanton aufbauen. Das Ergebnis war eine schlanke Vorlage. Sie hat materiell vereinheitlicht, sie hat das Taxiwesen liberalisiert und sie hat keine unnötige Aufblähung und Regulierung und administrativen Aufwand auf Kosten des Kantons zur Folge.

Was aber die WAK-Mehrheit nun aus dieser Vorlage gemacht hat, das hat mit der ursprünglichen Vorlage nicht mehr viel gemeinsam. Die WAK hat, erstens, den Geltungsbereich auf Limousinen ausgedehnt und eine Plakette, eine neue Plakettenpflicht und eine neue Meldepflicht eingeführt. Vor allem die Meldepflicht bringt für Unternehmen einen deutlichen Mehraufwand. Wir rechnen damit, dass 1500 Limousinen im Kanton Zürich neu davon betroffen sein werden. Aus der Sicht der Regierung ist dieser Nutzen in keinem Verhältnis zum Mehraufwand. Warum? Die Vorschriften gelten nur für Zürcher Unternehmen, sie gelten nicht für ausserkantonale Limousinendienste. Diese Zürcher Regelungen benachteiligen die Zürcher Unternehmen gegenüber auswärtigen Unternehmen. Und ich sage es Ihnen hier an dieser Stelle: Es werden dadurch Arbeitsplätze verloren gehen und es werden Arbeitsplätze in den Nachbarkantonen geschaffen. Deshalb, genau deshalb erschwert diese Vorlage den Marktzugang. Sie erleichtert den Marktzugang nicht, wie es die Motion verlangt hat. Sie verhindert den Wettbewerb und sie bewirkt Bürokratisierung und Regulierung. Schauen Sie, mit einer Plakette können Sie doch nicht ernsthaft eine Antwort auf die Uber-Thematik geben. Eine Plakette kann doch nicht ernsthaft die Antwort auf die Digitalisierung sein. Was haben Sie für einen Eindruck? Alle neuen Geschäftsmodelle werden inskünftig mit Plaketten gesichert? Das kann es doch nicht sein. Das kann es doch nicht sein in einem Kanton, der der Wirtschaftsmotor ist, der auch der Motor für Innovation ist und der auch der grösste Wirtschaftskanton der Schweiz ist. Wollen Sie ein solches Signal geben, dass wir solche Rezepte für die Innovation haben? Zudem: Das Angebot «Uber Pop» gibt es nicht mehr. Uber hat dieses Angebot einge-

stellt – es wurde hier auch gesagt –, weil es für Uber auch mühsam wurde, weil man die Vorschriften durchgesetzt hat, weil man mit Uber im Gespräch war. «Uber Pop» gibt es nicht mehr, Sie müssen das also gar nicht mehr regeln. Das ist etwas, für das wir heute – es wurde auch gesagt – bereits Regeln auf nationaler Ebene haben.

Weiter hat die WAK den Vollzug nun von den Gemeinden an den Kanton übertragen. Für uns vom Kanton bedeutet dies vier bis sechs Vollzeitstellen. Jetzt können Sie sagen «Ja, vier bis sechs Vollzeitstellen, damit können wir leben», aber nein, schauen Sie: Überregulierung, Bürokratisierung, Kantonalisierung, Zentralisierung, das beginnt genau mit solchen Schritten, und das will die Zürcher Regierung nicht. Zudem sieht die Zürcher Regierung auch keinen Nutzen aus dieser neuen Vorlage der WAK. Glauben Sie jetzt ernsthaft, die Taxis werden mit dieser Regulierung jetzt sauberer oder die Taxichauffeure und -chauffeusen freundlicher? Glauben Sie, dass Sie einen Mehrwert für die Bevölkerung im Kanton Zürich haben, indem die Taxitransporte günstiger werden? Das können Sie nicht erreichen, indem Sie eine Plakette bei den Taxis einführen. Das ist die völlig falsche Antwort. Der Kunde, die Kundin im Kanton Zürich wird über diese kantonale Regulierung nicht beschenkt, er oder sie hat keinen Vorteil daraus.

Der Regierungsrat hat die ursprüngliche Motion bekanntlich abgelehnt. Er hat Ihnen aber eine Vorlage präsentiert, auch mit der Befristung, mit der Sunset Legislation, indem die Zürcher Regierung gesagt hat: «Hinter dieser schlanken, effizienten, unbürokratischen Lösung können wir stehen.» Ich muss Ihnen aber jetzt im Namen der Regierung sagen: Die Regierung des Kantons Zürich zieht einen Verzicht auf ein kantonales Gesetz, wie Sie es jetzt von der WAK-Mehrheit präsentiert haben, vor. Sie möchte diese Regelung nicht und unterstützt deshalb ganz klar den Minderheitsantrag der Grünen von Max Homberger (*Heiterkeit*). Vielen Dank.

#### *Abstimmung über Eintreten*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Max Homberger gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 147 : 27 Stimmen (bei 1 Enthaltung), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und auf die Vorlage 5256a einzutreten.**

***Minderheitsantrag von Alex Gantner, Ruth Ackermann, Hans-Jakob Boesch, Andreas Geistlich:***

*I. Die Vorlage wird mit folgendem Auftrag an den Regierungsrat zurückgewiesen:*

- Durchführung einer Vernehmlassung zur Mehrheitsvorlage
- Überprüfung betreffend Konformität mit übergeordnetem Recht
- Antrag einer (allenfalls überarbeiteten) Kantonalisierungsvorlage an den Kantonsrat innerhalb von 18 Monaten

*II. Mitteilung an den Regierungsrat.*

*Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Präsident der WAK:* Die Kommission minderheit lehnt alle Bestimmungen ab, mit denen auch die Personenbeförderung mit Limousinen und die Vermittlung von Fahraufträgen umfassend reguliert werden sollen. Die Argumente dazu haben wir vorher im Eintreten gehört. Sie ist der Meinung, dass Limousinendienste in der Praxis weniger Probleme als Taxis verursachen würden. Die zahlreichen Bestimmungen für Limousinen seien deshalb unnötig und stellten einen unzulässigen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit dar. Darüber hinaus ist die Kommission minderheit, gestützt auf Aussagen des Bundesamtes für Strassen ASTRA, der Ansicht, dass die Regulierung von Limousinendiensten nicht mit dem Bundesrecht vereinbar sei.

Die neuen Bestimmungen würden lediglich dazu führen, dass Zürcher Limousinenanbieter ihren Sitz und die Arbeitsplätze in Nachbarkantone verlagerten. Hinzu komme, dass die Regeln für Limousinen sowohl für Unternehmen, die Limousinendienste anbieten, als auch für den Kanton mit einem deutlichen Mehraufwand verbunden wären.

Die Kommission minderheit beantragt dem Kantonsrat deshalb, das Gesetz an den Regierungsrat zurückzuweisen. Dieser soll eingeladen werden, eine Vernehmlassung zur Kommissionsvorlage durchzuführen, weil mit der Ausdehnung des Geltungsbereichs auf Limousinen und die Vermittlung von Fahraufträgen durch physische oder digitale Zentralen ein Gewerbe neu reguliert wird. Weiter soll geprüft werden, inwiefern die Kommissionsvorlage mit dem übergeordneten Recht vereinbar ist. Und schliesslich soll der Regierungsrat auch eingeladen werden, dem Kantonsrat innerhalb von 18 Monaten eine überarbeitete Kantonalisierungsvorlage zu unterbreiten.

Namens der Kommission mehrheit empfehle ich Ihnen jedoch, diesen Rückweisungsantrag abzulehnen.

*Alex Gantner (FDP, Maur):* Zuerst eine Bemerkung: Kollege Max Homberger und vor allem Kollege Martin Neukom (*Regierungsratskandidat*), die Grünen sind zurück in der Regierung (*Heiterkeit*).

Jetzt aber zum Rückweisungsantrag, es ist schon vieles vom Kommissionspräsidenten gesagt worden: Wir haben ein sehr schlechtes Gefühl in Zusammenhang mit diesem Gesetz, das hier vorliegt. Einerseits ist eine Vernehmlassung passiert, basierend auf der regierungsrätlichen Vorlage, und da ging es um das Taxigesetz, da ging es um die Taxis. Und die WAK hat ja mehrheitsmässig den Geltungsbereich massiv erweitert auf die Limousinen. Wir haben gehört, es gibt ungefähr 1500 Limousinen, die hier im Kanton Zürich verkehren, und es ist aus unserer Sicht angebracht, dass aufgrund dieser wirklich massiven Abänderung des Gesetzes nochmals eine Vernehmlassung stattfinden kann. Das ist der eine Punkt, ich glaube, das ist fair gegenüber allen Marktteilnehmern. Und dann können sich auch die Taxifahrer, die Taxizentralen und alle anderen Betroffenen zu diesem Entwurf nochmals äussern.

Der zweite Punkt ist, das ist auch angedeutet worden: Es gibt hier einige Punkte, die reingerutscht sind, bei denen ganz klar Bundesrecht zuständig ist. Wir glauben und haben auch schriftliche Hinweise aus Bern, vom ASTRA, dass das Bundesrecht gekratzt wird. Es kann nicht sein, dass wir hier legiferieren, hier etwas beschliessen und dann sehr schnell auf die Gerichte verweisen, die dann wieder alles klären sollen. Das ist keine gute Arbeit, die wir hier leisten würden. Wir fordern wirklich nochmals eine eingehende Überprüfung bezüglich des übergeordneten Gesetzes.

Und das Dritte ist der Auftrag an die Regierung, zeitnah wieder eine Vorlage zu bringen, eine Kantonalisierungsvorlage. Das entspricht ja der Mehrheit oder der 100-prozentigen Meinung der WAK und sicher auch hier drin, dass die Gemeinden draussen sind, ausser bei den Standplätzen und bei einigen Zonen zum Befahren. Der Regierungsrat soll hier zurückkommen. Wir gewinnen – oder man kann auch sagen verlieren – etwas Zeit, vielleicht zwei bis drei Jahre. Aber ich glaube, wir gewinnen Zeit. Es gibt auch übergeordnet in Bern, es gibt zur Personenbeförderung eine Debatte. Es gibt Motionen, die eingereicht worden sind. Wir können sicher auch von diesen Entwicklungen profitieren, und am Schluss sind alle Gewinne hier im Kanton Zürich.

Daher bitte ich Sie, den Rückweisungsantrag dahingehend zu unterstützen.

*Max Robert Homberger (Grüne, Wetzikon):* Die Frage der Rückweisung hat die Grünen etwas gefordert. In der Diskussion stellte sich heraus, dass es zwei Lager gibt, wir haben Stimmfreigabe beschlossen. Die eine Position ist: Wenn schon ein Taxigesetz entsteht, dann



soll die Möglichkeit zur Nachbesserung bestehen. Und die andere Position ist: Wenn nicht eingetreten wird, gibt es nichts nachzubessern. Danke.

*Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon):* Diese Rückweisung ist ein reines Verzögerungsmanöver. Ich kann Ihnen versichern, wir haben mit grösster Sorgfalt an diesem Gesetz gearbeitet. Und wir legen ein Gesetz mit Augenmass vor. Sie haben lange Zeit gehabt, sich konstruktiver in den Gesetzesprozess einzubringen. Sie haben sich über weite Strecken verweigert, inklusive der Direktion, die wir aktiv auffordern mussten, uns, falls sie bessere Vorschläge habe, diese vorzulegen. Das war nicht der Fall. Die Kommission hat die Vorschläge eingebracht. Also ich bitte Sie, die Mehrheitsanträge zu unterstützen. Die Rückweisung ist reine Ablenkung und Verzögerungstaktik. Es ist eine sehr minimale Regelung. Es wird jetzt etwas an die Wand gemalt, wie wenn das ein Riesenmonster wäre. Ich wiederhole: Registrieren und eine Plakette, analog einer Autobahnvignette, an die Windschutzscheibe anbringen. Und das ist es. Es ist eine minimalste Regelung, dies an alle, die da vom grossen Monster reden. Ich habe dann noch Fragen an Sie, liebe Freisinnige, im Zusammenhang mit dem Mehrwertausgleichsgesetz (*Vorlage 5434*), wie Ihre aktuelle Haltung ist. Das ist ein Bürokratiemonster mit einer neuen Steuer. Da habe ich dann noch Fragen, wenn wir in der Detailberatung sind, wie dort Ihre Haltung ist.

*Ratspräsidentin Yvonne Bürgin:* Bitte beim Thema bleiben. Danke.

*René Isler (SVP, Winterthur):* Ich kann es relativ kurz machen: Ich rede im Namen aller Gemeinden und Städte, die darauf warten, was jetzt der Kanton macht. Es gibt Städte und Gemeinden, die eben ihren Job gemacht haben, eigene Taxiverordnungen haben, die sie jetzt dringendst anpassen müssen. Und jetzt geht es doch nicht an, dass wir sagen «April, April, April, wir weisen es nochmals zurück». Die Gemeinden könnten damit leben, wenn wir heute nichts entschieden hätten, wie es die Frau Regierungsrätin oder die Grünen mit dem Nichteintreten wollten. Entweder werfen wir jetzt – stopp de cavalerie – das Taxigesetz über Bord und gehen wieder zurück auf Feld eins und überlassen alles den Gemeinden und Städten oder dann ziehen wir dieses Ding durch. Eine Rückweisung im Wissen, dass die Gemeinden und Städte, die ihre eigenen Taxiverordnungen anpassen müssen, wie-

der auf zwei, drei Jahre vertröstet werden, ist ein Unding. Das geht nicht.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Hans Heinrich Raths hat es gesagt, die Mehrheit hat immer recht, das will ich natürlich auf keinen Fall infrage stellen. Und wenn ich denke, dass wir, die Regierung, hier tatsächlich eine kleine Minderheit zusammen mit den Grünen darstellen, dann braucht es etwas Mut, das Wort nochmals zu ergreifen. Ich mache es trotzdem, und zwar weil ich überzeugt bin, dass es richtig wäre, dass Sie noch einmal eine Vernehmlassung durchführen; nicht nur, weil es ein Gebot der Fairness ist, wenn man Unternehmen neu reguliert – ich habe von 1500 Limousinen gesprochen, das ist nicht wenig –, sondern auch deshalb, weil wir jetzt tatsächlich etwas neu regeln. Es entsteht zusätzlicher Aufwand für den Kanton. Wir haben Vorbehalte – es wurde auch gesagt – bezüglich der Vereinbarkeit mit Bundesrecht, das ist doch nicht nichts. Und wir müssen auch darüber nachdenken, wie die Strukturen dann bei den Gemeinden angepasst werden, wie das ist. Und genau bei solchen Sachen, die man wirklich neu regelt, geht man eigentlich nach schweizerischer, auch nach zürcherischer Tradition auf die Betroffenen zu. Und es ist eben nicht so, dass man sagen kann, die Kommission hätte zu dieser Vorlage, die wir jetzt debattieren, eine Anhörung gemacht. Denn die Anhörung, lieber Hans Heinrich Raths, betraf die Anhörung zur Vorlage der Regierung. Es gibt viele Beteiligte, die keine Möglichkeit hatten, sich einzubringen. Ich denke, es wäre gut, Sie würden, wenn Sie schon an dieser Vorlage dran bleiben, mindestens den Betroffenen, auch den betroffenen Betrieben, noch einmal das Gehör geben und hier eine sorgfältige Auslegeordnung machen.

Deshalb unterstützt die Regierung ganz klar den Minderheitsantrag. Besten Dank.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht):* Entschuldigen Sie, dass ich Ihnen jetzt schon eine kleine Replik gebe. Wie war es da mit dem Schiffsfünfliber, Frau Walker Späh? Gleich? Also was Sie hier behaupten und fordern, das ist doch nicht ganz auf sehr fertilem Boden gebaut, sagen wir es so.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Ich möchte hier klar festhalten: Der Schiffsfünfliber war in der Kompetenz des Verkehrsrates und die betroffenen Gemeinden wurden sowohl bei der Einführung, die sie damals übrigens begrüsst haben, wie bei der Abschaffung – diese hat

man auch begrüsst damals (*Heiterkeit*) – eingeladen. Also dort hatten wir kein Problem mit dem rechtlichen Gehör und das ist mir schon wichtig, hier noch klarzustellen.

### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 125 : 45 Stimmen (bei 5 Enthaltungen), den Rückweisungsantrag von Alex Gantner abzulehnen.**

### *Detailberatung*

#### *Titel und Ingress*

***Minderheitsantrag Alex Gantner, Ruth Ackermann, Judith Bellai-  
che, Hans-Jakob Boesch, Andreas Geistlich, Max Homberger:***

*Titel gemäss Antrag des Regierungsrates.*

*Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Präsident der WAK:* Ich spreche sogleich zum Titel des Gesetzes und zu Paragraf 1 Absatz 1. Bei Paragraf 1 handelt es sich eigentlich um den Schlüsselparagrafen. Er hält fest, dass das Gesetz die entgeltliche Personenbeförderung mit Taxis und Limousinen regelt.

Die Gründe, weshalb nach Ansicht der Kommissionmehrheit auch die Personenbeförderung mit Limousinen im Gesetz geregelt werden soll, habe ich bereits in der Eintrittsdebatte dargelegt. Um es nochmals auf den Punkt zu bringen: Für die Kommissionmehrheit ist nicht einseitig, weshalb für eine Fahrt von A nach B mit einem Taxi Regeln gelten sollen, für den berufsmässigen Transport mit Limousinen jedoch nicht, obschon die Transportdienstleistungen von Limousinen und Taxis inhaltlich vergleichbar sind.

Die Überlegungen, weshalb die Kommissionminderheit sämtliche Anträge ablehnt, mit denen auch die Personenbeförderung mit Limousinen geregelt werden soll, habe ich bei meinen Ausführungen zum Rückweisungsantrag dargelegt.

Ich beantrage Ihnen deshalb, dem Kommissionsantrag zum Titel des Gesetzes sowie zu Paragraf 1 Absatz 1 zuzustimmen und die beiden Minderheitsanträge entsprechend abzulehnen. Besten Dank.

*Alex Gantner (FDP, Maur):* Ich spreche jetzt nur zum Titel. Also ich weiss jetzt nicht genau, wieso der Herr Kommissionspräsident bereits

den zweiten Antrag in sein Votum integriert hat. Beim ersten Minderheitsantrag geht es nur um den Titel, da fasse ich mich auch gerne sehr kurz: In der Debatte hat nämlich bis jetzt noch niemand hier drinnen den ausführlichen oder langen Titel dieses Gesetzes erwähnt. Das ist ja irgendwie typisch: Gesetz über die Personenbeförderung mit Taxis und Limousinen. Alle haben bis jetzt über das Taxigesetz gesprochen. Aus unserer Sicht kann es bei «Taxigesetz» bleiben, egal, ob jetzt mit Mehrheitsantrag oder Minderheitsantrag. Besten Dank.

*Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Alex Gantner gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 105 : 66 Stimmen (bei 1 Enthaltung), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

*I. Es wird folgendes Gesetz erlassen:*

*§ 1. A. Geltungsbereich*

*Abs. 1*

***Minderheitsantrag in Verbindung mit §§ 15a, 15b, 15bb, 15 c, 17a, 20 Abs. 1 lit. c und d von Alex Gantner, Ruth Ackermann, Judith Bellaïche, Hans-Jakob Boesch, Andreas Geistlich, Max Homberger:***

*§ 1. Dieses Gesetz regelt die Personenbeförderung mit Taxis.*

*Ratspräsidentin Yvonne Bürgin:* Wir behandeln diese Anträge gemeinsam.

*Alex Gantner (FDP, Maur):* Wir wissen es als Mitglieder dieses Kantonsrates: Jedes Gesetz kennt einen oder mehrere sogenannte Killerparagrafen. Und das ist wirklich der entscheidende Paragraf hier, wo es auch darum gehen wird, ob man das Gesetz am Schluss ablehnen wird oder sogar weitere politische Massnahmen zu treffen sind, sprich ein Referendum. Ich glaube, wir müssen hier nochmals einen Schritt zurückmachen. Es geht wirklich um eine massive Ausweitung des Geltungsbereichs. Es geht nicht nur um Taxis, es geht jetzt auch um Limousinen, einen Markt, den wir eigentlich nicht in Gänze kennen. Es wurden 1500 oder 1600 Betroffene erwähnt, vielleicht sind es noch viele mehr. Es ist ein Markt der Personenbeförderung, der sich verändert hat und der sich sicher auch verändern wird. Und es ist natürlich typisch und wir sehen das auch bei dieser Definition von Limousinen, dass man diesen Begriff genau definieren muss. Und man muss schon

eine Negativauswahl treffen, was eben nicht betroffen ist oder was man nicht unter «Limousinen» versteht. Dieses Wording, diese Wortwahl ist nicht von der Regierungsrätin beziehungsweise von der Volkswirtschaftsdirektion gekommen, sondern das ist eine Eingabe von Hans Heinrich Raths und der SVP-Fraktion. Das ist sicher in grosser Zusammenarbeit mit Branchenvertretern passiert, die heute im Markt sind, die eben eine klare Regulierung und Überregulierung wollen, auch im Limousinenbereich. Sie treffen sich dabei nicht selbst, sondern wollen vor allem die Hürden hochfahren und neue Marktteilnehmer treffen, sei es Uber, seien es solche, die noch gar nicht hier sind, seien es auch die kleinen Betriebe. Wir befürchten ganz klar, dass mit dieser Regulierung der Limousinen, so wie sie hier definiert sind – und es geht nicht nur um diese Plakette, die dann für das Fahrzeug an der Windschutzscheibe hinterlegt werden muss –, wir befürchten, dass dies einen grossen bürokratischen Aufwand für jegliche Einzelpersonen, kleine Firmen oder auch grössere Firmen bedeutet, die im Limousinenbereich bei diesen Dienstleistungen heute im Kanton tätig sind, dass hier Standortentscheide fallen werden, dass Arbeitsplätze aus dem Kanton ziehen werden, dass Unternehmen aus dem Kanton ziehen werden. Denn im Rahmen des Binnenmarktgesetzes können solche Personenbeförderungsdienstleistungen auch von anderen Kantonen aus mit anderen Nummernschildern, sei es Thurgau, sei es Schaffhausen, seien es Aargau, Schwyz und so weiter, angeboten werden. Das ist etwas, das wir befürchten, diese Marktentwicklung. Diese Marktteilnehmer werden sich sehr schnell an diese neue Regulierung und Überregulierung anpassen. Und das ist wirklich schade für den Wirtschaftskanton Zürich.

Es verunmöglicht auch Carsharing-Modelle. Das ist hier litera d. Hier wird zwar auch wieder etwas definiert, aber es verunmöglicht neue Modelle bezüglich Carsharing. Das ist ein Bereich, in dem auch die Volkswirtschaftsdirektion dran ist mit ihrem ganzen Mobilitätskonzept im Kanton Zürich. Das ist vielleicht ein Modell, das auf einmal für den ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) interessant werden könnte. Es ist wirklich schade, dass wir hier regulieren und Innovation nicht zulassen. Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag zu unterstützen.

*Benedikt Gschwind (SP, Zürich):* Ich möchte die Gelegenheit nutzen, um den Vorwurf der Überregulierung an die Kommissionsmehrheit, der wiederholt gemacht wird – er wurde auch vonseiten der Regierungsvertreterin gemacht – mit Entschiedenheit zurückzuweisen. Was wir fordern ist tatsächlich eine Registrierungspflicht, dass diese Limousinendienste eine Plakette, vergleichbar mit einer Autobahnvig-

nette bekommen. Das ist ein einmaliger Vorgang. Wenn wir hier von einer Überregulierung sprechen, dann weiss ich nicht, in was für einer Welt Sie leben. Ich denke, es ist sogar ein Qualitätsmerkmal für den Kanton Zürich, und ich bin überzeugt, dass auch andere Kantone in der Deutschschweiz uns bald Folge leisten, andere Kantone in der Westschweiz haben bereits ähnliche Vorschriften gemacht. Alex Gantner hat uns in seinem vorherigen Votum eine 180-Grad-Wende gegenüber der ursprünglichen Motion vorgeworfen. Es ist tatsächlich so, der Geltungsbereich, so wie wir ihn heute diskutieren, war nicht in der damaligen Motion drin, aber wir müssen auch feststellen: Es sind einige Jahre ins Land gegangen. Die Zeit hat sich verändert, es sind neue Anbieter aufgetreten, und es ist auch Aufgabe des Gesetzgebers, auf solche neue Marktbedingungen einzugehen.

Ich bitte Sie deshalb, der Kommissionsmehrheit zu folgen und den Minderheitsantrag Gantner abzulehnen.

*Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon):* Ich wiederhole es nochmals: Der neue Geltungsbereich mit Taxis und Limousinen trägt eben den aktuellen Marktverhältnissen Rechnung, das ist keine Erfindung von uns. Wir haben in den Hearings genau zugehört, wie sich der Markt heute präsentiert. Und wir sind nicht die Sprecher der Branchenvertreter, Alex Gantner. Uns haben die Vertreter der Städte überzeugt. Das sind Leute von der Front, aus der Praxis. Und zufälligerweise deckt sich das mit den Branchenvertretern. Ich habe vielmehr das Gefühl, es gibt gewisse Parteien und Fraktionen, die stark unter dem Einfluss aus Amerika sind (*Heiterkeit*). Also nochmals: Carsharing wird überhaupt nicht verboten. Da sagt das neue Gesetz null und nix dazu. Es wird ausdrücklich begrüsst, es wird nichts verboten. Da wiederhole ich mich nochmals: Ihr interpretiert einfach Dinge ins Gesetz rein, weil ihr sonst keine guten Argumente habt. Dann werden Phantome bemüht, das ist einfach «Chabis». Das ist ein kleiner Aufwand. Ich habe mal mit meiner Frau 1200 Passivmitglieder einer Organisation verwaltet, an einigen Abenden, 1200 Personen. Also diese 1500 werden jetzt in den Raum gestellt, wie wenn das ein Riesending wäre. Es ist einfachst: Jeder, der für Uber fährt, muss sich ja auch schon registrieren. Diese Registration kann einfach an das AWA (*Amt für Wirtschaft und Arbeit*) weitergeleitet werden, und die Registrierung ist vollzogen. Sie ist die einfachste, niederschwelligste Regulierung, Sie bemühen da ein Phantom, das nicht existiert. Ich wiederhole nochmals: Es ist die niederschwelligste Regelung, die wir machen können, und die SVP würde etwas anderem auch nicht zustimmen.

Ich bitte Sie deshalb, den Minderheitsantrag abzulehnen und, wie in allen anderen Punkten, den Mehrheitsanträgen zu folgen. Sie tun Gutes damit. Vielen Dank.

*Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg):* Ich möchte mich doch noch ganz schnell zu Benedikt Gschwind Äusserungen und zur Nichtüberregulierung äussern: Du führst an, es ginge ja nur um eine ganz kleine Registrierungspflicht und das sie gar keine grosse Sache. Das kann man schon so darstellen. Ich habe lebhaftere Erinnerungen an die Diskussion in der WAK. Und dort ging es nicht einfach um die Registrierung, dort ging es klar um die Kontrolle. Wir haben ausführliche Beschreibungen gehört, wie die Polizei nachts Frauen an der Strassenecke auflauern, die möglicherweise auf eine Limousine warten könnten, und es fehle ihnen einfach die Möglichkeit, das zu kontrollieren. Hier geht es nur um die Kontrollmöglichkeit. Kann man so wollen, Benedikt, nur ist das so: Das ist eine klare Diskriminierung von Zürcher Limousinenfahrern. Am Samstagabend wimmelt es von auswärtigen Limousinenfahrern aus anderen Kantonen, die in Zürich herumfahren. Sie haben diese Plakettenpflicht nicht, die Pflicht betrifft ausschliesslich Zürcher Limousinenfahrer. Somit werden auch nur sie kontrolliert und sie werden vermehrt kontrolliert. Diese Diskriminierung macht auch wirtschaftlich keinen Sinn, und damit ist niemandem gedient. Besten Dank.

*Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon) spricht zum zweiten Mal:* Liebe Judith, die Plakette ist keine Diskriminierung. Die Plakette ist ein Qualitätsmerkmal und dazu ein wichtiges Sicherheitselement für Passagiere. Damit wird dokumentiert: Ich erfülle zum Beispiel auch den Versicherungsschutz. Das ist mir wichtig, wenn ich so eine Dienstleistung beanspruche. Also keine Diskriminierung, sondern ein Qualitätszeichen. Und die Motion hatte gefordert «Wir wollen ein Element, um die Qualität zu heben.» Von Ihrer Seite ist kein Vorschlag gekommen, wie man die Qualität steigern könnte. Wir hatten dann die Idee, mit der Plakette eine niederschwelligste Form für ein Qualitätsmerkmal im Gesetz festzuhalten. Also, das ist ein Qualitätsmerkmal, ein Sicherheitsmerkmal, und da stehen wir dazu. Es erleichtert die Arbeit der Kontrollorgane. Wir sind für eine gute, starke Polizei im Kanton. Sie soll aber diejenigen kontrollieren, die wirklich kontrolliert werden müssen, und die sollen sich ausweisen und deklarieren müssen. Wir wollen nicht mehr und nicht weniger, aber ich wiederhole: Die Plaket-

te ist ein hervorragendes Qualitätsmerkmal und keine Diskriminierung.

*Davide Loss (SP, Adliswil):* Es wurde von Esther Guyer die Frage gestellt – und diese Frage ist berechtigt –, was eigentlich eine Limousine ist: Das sind Fahrzeuge, die einen gewerbsmässigen Personentransport nach dem Bundesgesetz über die Personenbeförderung durchführen. Das können wir im Kanton nicht anders regeln. Wir können aber sagen «Wir wollen eine solche Plakette». Diese Plakette ist, wie Hans Heinrich Raths richtig gesagt hat, ein Qualitätsmerkmal, und es kann auch ein Marktvorteil sein. Ich finde es schwierig, wenn man diese Plakette hier verteuert.

Zürich ist das Zentrum dieser Fragen. Ich denke, wir müssten hier in diesem Saal ein bisschen Mut haben, in diesem Punkt voranschreiten und ein Vorbild sein für andere Kantone.

*Ratspräsidentin Yvonne Bürgin:* Zu Ihrer Information: Ich werde Paragraph 1 noch abschliessen heute.

*Alex Gantner (FDP, Maur) spricht zum zweiten Mal:* Bei den Limousinen haben wir heute wirklich kein Problem. Und ich verstehe nicht, wieso jetzt dieser Bereich neu reguliert werden soll. Es gibt kein Problem mit den Limousinendienstleistungen. Es ist eine Dienstleistung, die teilweise in sehr grosser Diskretion gemacht wird, gerade für Geschäftsleute. Fragen Sie da die Banken, fragen Sie Versicherungspersonen et cetera. Das ist so, dieser Markt hat sich so entsprechend etabliert und ich glaube, das gilt es wirklich auch zu würdigen und zu berücksichtigen. Und dann, Kollege Benedikt Gschwind, es ist nicht nur die Plakette, die hier neu eingeführt wird, sondern in den Paragraphen 15b et cetera geht es auch darum, dass die Personen, die Fahrer gemeldet werden, dass die Fahrzeuge gemeldet werden, dass die Fahrzeughalter gemeldet werden. Es sind nicht nur die Fahrzeuge, und hier gibt es so viele Mutationen ständig – bei den Fahrzeugen, bei den Personen, bei den Haltern. Das ist wirklich Bürokratie, die da geschaffen wird. Daher Nein zu dieser ganzen Ausweitung auf die Limousinen.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Wir sind hier schon an einem zentralen Punkt der Diskussion, weil das genau der Paragraph ist, der sagt, wie weit wir gehen wollen, und der sich sehr stark gegenüber unserem Vorschlag abgrenzt. Deshalb möchte ich es hier auch nochmals sagen und auch zu Protokoll geben: Die Regelung des berufs-



mässigen Personentransportes ist auf Bundesebene erfolgt und sie genügt aus unserer Sicht. Ich rede von der Bewilligung, ich rede vom Fahrtenschreiber, ich rede von den Arbeitszeiten und ich spreche von den Ruhezeiten. Jetzt können Sie doch nicht ernsthaft behaupten, mit einer Plakette – ich weiss übrigens noch nicht, wie diese dann genau aussehen soll, ob sie so gross ist oder so klein, vielleicht bekomme ich dann noch eine Antwort –, aber Sie können doch nicht ernsthaft glauben, mit einer Plakette würden Sie die Qualität verbessern. Und selbst wenn Sie daran glauben: Die Kontrollorgane werden sich dann an diese Plakette halten. Sie werden genau diejenigen kontrollieren, die eine Plakette haben. Und es wurde von Judith Bellaiche gesagt: Die Auswärtigen sind nicht kontrolliert. Und übrigens müssen Sie sich eine Limousine gemäss Gesetz nicht als schwarzen grossen Wagen, hinten mit dunklen Scheiben, vorstellen. Die Limousinen nach dem Begriff sind alle Fahrzeuge, da sind wir uns einig, die erkennt man nicht. Wie also soll dann die Polizei diese Auswärtigen kontrollieren? Wollen Sie, dass wir Fahrzeuge, Automobilistinnen und Automobilisten auf Vorrat kontrollieren und fragen «Sind Sie allenfalls eine Limousine aus einem anderen Kanton?». Ich möchte Ihnen mit diesem Beispiel einfach sagen, was das für die Praxis heisst, was das für den Vollzug heisst. Und hier, muss ich sagen, wird etwas versprochen, so leid es mir tut, dass ich das sagen muss, aber es wird etwas versprochen, das nicht wird eingehalten werden können beziehungsweise das Konsequenzen hat, die aus unserer Sicht so nicht nötig sind. In diesem Sinne bitte ich Sie noch einmal eindringlich, dass Sie diesen Minderheitsantrag von Alex Gantner unterstützen. Besten Dank.

### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Alex Gantner in Verbindung mit §§ 15a, 15c, 17a, 20 Abs. 1 lit. d und d gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 102 : 65 Stimmen (bei 7 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

### *§ 1 Abs. 2*

***Minderheitsantrag von Alex Gantner, Ruth Ackermann, Judith Bellaiche, Hans-Jakob Boesch, Andreas Geistlich:***

*Abs. 2 streichen.*

*Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Präsident der WAK:* Der Kommissionmehrheit ist es wichtig, dass im Gesetz ausdrücklich festgehalten

wird, welche Transportarten von den Bestimmungen ausgenommen sind. Die Kommissionsminderheit hingegen vertritt die Ansicht, dass die Norm des Bundes beispielsweise in literae a, b und c nicht zu wiederholen sind.

Zu litera d: Mit Mitfahrgelegenheiten im Sinne von litera d ist gemeint, wenn eine Privatperson in ihrem Fahrzeug andere Personen mitfahren lässt und dabei keine Gewinnabsicht verfolgt. Die Kommissionsminderheit lehnt diese Bestimmung ab, weil sie grundsätzlich der Meinung ist, dass in diesem Gesetz nur die Personenbeförderung mit Taxis geregelt werden soll.

Ich beantrage Ihnen im Namen der Mehrheit der WAK, diesem Absatz 2 zuzustimmen. Besten Dank.

### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Alex Gantner gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 113 : 56 Stimmen (bei 5 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.**

*Die Beratung der Vorlage 5256a wird abgebrochen. Fortsetzung am 3. Dezember 2018.*

## **Verschiedenes**

### ***Rücktrittserklärungen***

*Rücktritt aus dem Bankpräsidium und Bankrat der ZKB von Bruno Dobler*

*Ratssekretärin Sibylle Marti verliert das Rücktrittsschreiben: «Austritt aus dem Bankpräsidium und Bankrat per 30. Juni 2019.*

Die Bestimmung im Gesetz der Zürcher Kantonalbank sieht vor, dass ich altersbedingt per 30. Juni 2019 meine Tätigkeit als Mitglied des Bankpräsidiums beenden werde.

Es ist mir ein Anliegen, Ihnen für das mir entgegengebrachte Vertrauen für diese wichtige Funktion bei der Zürcher Kantonalbank zu danken. Es war und ist für mich eine grosse Ehre und Verpflichtung, meine Arbeitsleistung für eine Bank zur Verfügung zu stellen, die den Bürgerinnen und Bürgern des Kantons Zürich gehört. In guter Erinne-

rung bleiben mir die Kontakte mit Ihnen bei zahlreichen Gelegenheiten und in unterschiedlichen Zusammensetzungen, sei es bei den Aussprachen mit der Geschäftsleitung des Kantonsrates, den Mitgliedern der Spezialkommissionen und den regelmässigen Arbeitssitzungen mit der AWU (*Aufsichtskommission über die wirtschaftlichen Unternehmen*). Alle diese Gespräche und Treffen fanden ausnahmslos in gegenseitigem Respekt statt und ich durfte sie als äusserst konstruktiv erleben. Auch bei nicht immer deckungsgleichen Meinungen waren die Begegnungen eine Bereicherung und führten da und dort bei mir zu einem anderen Verständnis. Bei all diesen Kontakten spürte ich immer das grosse gemeinsame Interesse für die Bank zum Nutzen der Allgemeinheit. Diese wertvollen Erinnerungen werden mich auch nach dem 30. Juni 2019 in meine neue Zukunft begleiten.

In diesem Sinne bitte ich Sie, meinen Rücktritt aus dem Bankpräsidium und Bankrat per 30. Juni 2019 entgegenzunehmen und die entsprechenden Vorkehrungen für die Nachfolge in die Wege zu leiten. Ihnen, sehr geehrte Frau Kantonsratspräsidentin, dem Kantonsrat, den Mitgliedern der AWU, meinen Kollegen im Bankpräsidium und im Bankrat sowie den Mitarbeitenden aller Stufen der Zürcher Kantonalbank wünsche ich heute schon für die Zukunft viel Glück bei der gemeinsamen Weiterführung der bald 150-jährigen Erfolgsgeschichte der Zürcher Kantonalbank. Möge es Ihnen allen gemeinsam gelingen, die Bank auf sicherer Flughöhe zu halten.

Besten Dank für die schönen Erlebnisse und Erinnerungen. Freundliche Grüsse, Bruno Dobler.»

### ***Rückzug eines Budgetantrags***

*Ratspräsidentin Yvonne Bürgin:* Es wurde ein Budgetantrag zurückgezogen: In der Leistungsgruppe 6000, in der Gesundheitsdirektion, der Antrag von Ruth Frei, Seite 180 des Budgetbuchs.

### ***Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse***

- **Onkologie Universitätsspital**  
Anfrage Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten)
- **Lebensqualität und Verkehrserschliessung Bezirk Meilen**  
Anfrage Lorenz Schmid (CVP, Männedorf)

11734

- **Schusswaffen in Schweizer Haushalten und entsprechende Gewalttaten**  
*Anfrage Ronald Alder (GLP, Ottenbach)*
- **Berücksichtigung in Testamenten, durch Legate und mit Geschenke von Angestellten von Gemeinden, Spitälern, Kliniken und Heimen durch Klienten, Bewohner, Insassen und Betreute**  
*Anfrage Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)*

Schluss der Sitzung: 12.20 Uhr

Zürich, den 19. November 2018

Die Protokollführerin:  
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am  
10. Dezember 2018.