


178. Sitzung, Montag, 23. August 2010, 9.15 Uhr

 Vorsitz: *Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 11715*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 11717*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage* *Seite 11718*
- Neue Beschallungsanlage im Ratssaal *Seite 11718*
- Antrag betreffend gemeinsame Behandlung von
Geschäften *Seite 11718*
- Rückzug eines Vorstosses *Seite 11718*
- Gratulation *Seite 11719*
- Nachrufe *Seite 11719*

2. Eintritt von vier neuen Mitgliedern des Kantonsrates

 für die aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Martin Mossdorf, Bülach, Katrin Jaggi, Zürich, Yves de Mestral, Zürich, und Susanne Rihs, Glattfelden *Seite 11720*
3. Wahl eines Mitglieds der Finanzkommission

 für den aus der Kommission ausgetretenen Jakob Schneebeili
 (Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
 KR-Nr. 228/2010 *Seite 11722*

- 4. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Wirtschaft und Abgaben**
für den aus der Kommission ausgetretenen Werner Bosshard
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 229/2010 *Seite 11723*
- 5. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative zur Verwendung der Ordnungsbussen im Strassenverkehr (Verkehrssicherheitsinitiative)**
Antrag des Regierungsrates vom 17. Juni 2009 und geänderter Antrag der KJS vom 28. Januar 2010
4608a..... *Seite 11723*
- 6. Polizeiorganisationsgesetz**
Antrag des Regierungsrates vom 23. Dezember 2009 und gleichlautender Antrag der KJS vom 10. Juni 2010 **4659** *Seite 11743*
- 7. Verkehrsberuhigende Massnahmen innerorts auf Staatsstrassen**
Motion von Renate Büchi (SP, Richterswil) und Marcel Burlet (SP, Regensdorf) vom 25. Februar 2008
KR-Nr. 70/2008, RRB-Nr. 952/18. Juni 2008
(Stellungnahme)..... *Seite 11752*
- 8. Sozialhilfeempfänger und KVG Grundleistungen**
Motion von Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf), Ruth Frei (SVP, Gibswil) und Kurt Bosshard (SVP, Uster) vom 3. März 2008
KR-Nr. 81/2008, RRB-Nr. 990/25. Juni 2008
(Stellungnahme)..... *Seite 11770*

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Fraktionserklärung der SVP zu einem Interview von Regierungsrätin Regine Aeppli in einer deutschen Zeitschrift..... Seite 11742*
- Rücktrittserklärungen
 - *Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Rolf Walther, Zürich Seite 11776*
 - *Gesuch um Rücktritt als Ersatzmitglied der Baurekurskommission III von Monika Spring, Zürich Seite 11777*
 - *Gesuch um Rücktritt als Oberrichter von Otto Kramis, Kilchberg..... Seite 11777*
- Hinweis betreffend Gesellschaftlicher Anlass des Kantonsrates *Seite 11778*
- Rückmeldungen zur neuen Beschallungsanlage *Seite 11778*
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse *Seite 11778*
- Rückzug..... *Seite 11779*

Geschäftsordnung

Ratspräsident Gerhard Fischer: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Gerhard Fischer: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf 14 Anfragen gestellt:

- KR-Nr. 94/2010, Abschaffung der lohnwirksamen MAB (Mitarbeiterbeurteilung)
Marcel Burlet (SP, Regensdorf)
- KR-Nr. 102/2010, 15-Jährige in Nachtclubs
Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.)

- KR-Nr. 105/2010, Kantonsschule doch in Dübendorf?
Peter Anderegg (SP, Dübendorf)
- KR-Nr. 106/2010, Intelligente Stromnetze im Kanton Zürich (smart grid, smart meter)
Peter Anderegg (SP, Dübendorf)
- KR-Nr. 119/2010, Volkswirtschaftliche Kosten durch Lärmbelastung
Eva Torp (SP, Hedingen)
- KR-Nr. 121/2010, Wird mit ideologisch gefärbter Propaganda der motorisierte Strassenverkehr bekämpft? Widersprüchliche Begründungen für Schikanen beim motorisierten Strassenverkehr
Adrian Bergmann (SVP, Meilen)
- KR-Nr. 128/2010, Auswirkungen der AVIG-Revision auf den Kanton Zürich
Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)
- KR-Nr. 138/2010, Kürzung des AWEL-Budgets 2010
Lilith Claudia Hübscher (Grüne, Winterthur)
- KR-Nr. 139/2010, Umsetzung Gewässerschutz im Kanton Zürich
Lilith Claudia Hübscher (Grüne, Winterthur)
- KR-Nr. 140/2010, Auswirkungen des Freizügigkeitsabkommens Schweiz–EU ab 1. Mai 2011 auf den Kanton Zürich
Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil)
- KR-Nr. 142/2010, Tätigkeit von Dignitas
Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.)
- KR-Nr. 143/2010, Gemeinde-GA ist in Gefahr – Vertrieben wird «Der Kluge fährt im Zuge»
Renate Büchi (SP, Richterswil)
- KR-Nr. 144/2010, Willkürliche Verweigerung der ordentlichen Niederlassungsbewilligungen durch das Migrationsamt
Elisabeth Derisiotis (SP, Zollikon)
- KR-Nr. 145/2010, ZVV-Fahrgastinformationssystem
Lars Gubler (Grüne, Uitikon)

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Geschäftsleitung:

- **Verordnung über die Beteiligung der Gemeinden an den Kosten der Ombudsstelle**
Beschluss des Kantonsrates, KR-Nr. 231/2010

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Volksinitiative «prima-Initiative (Kantonale Volksinitiative für die Weiterentwicklung der Kindergartenstufe)»**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 4711

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Rechtsgrundlagen für Wärmedämmung und Energiesparmassnahmen**
Beschluss des Kantonsrates über die Einzelinitiative KR-Nr. 365/2008, Vorlage 4712
- **Volksinitiative «Umweltschutz statt Vorschriften (Kantonale Volksinitiative für den Abbau bürokratischer Hürden bei energetischen Gebäudesanierungen)»**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 4713

Zuweisung an die Finanzkommission:

- **Massnahmen zur Begrenzung des Aufwands auf 12 Mia. Franken im Voranschlag 2010**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum dringlichen Postulat KR-Nr. 227/2009, Vorlage 4714

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Volksinitiative «Grundstückgewinnsteuer – JA, aber fair! (Kantonale Volksinitiative für eine gerechte Grundstückgewinnsteuer)»**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 4715

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Kantonale Volksinitiative «Für faire Ferien»**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 4716

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbunds für die Fahrplanperiode 2011**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 4717
- **Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 4718

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 176. Sitzung vom 12. Juli 2010, 8.15 Uhr
- Protokoll der 177. Sitzung vom 12. Juli 2010, 14.30 Uhr

Neue Beschallungsanlage

Ratspräsident Gerhard Fischer: Wie Sie sehen und auch hören können, wurde während der Sommerpause hier im Ratssaal provisorisch eine neue Beschallungsanlage eingebaut. Ich hoffe, dass mit dieser neuen Beschallungsanlage die gegenseitige Verständlichkeit verbessert wird. Ich hoffe dabei aber auch ausdrücklich, dass wir nicht den Disco-Effekt auslösen und Sie umso lauter werden.

Herr Leonhard nimmt während der Sitzung auf der Regierungsbank ganz links aussen Platz, um die Anlage zu justieren und gegebenenfalls einschreiten zu können.

Antrag betreffend gemeinsame Behandlung von Geschäften

Ratspräsident Gerhard Fischer: Wir haben in der Geschäftsleitung gemeinsame Beratung für folgende Geschäfte beschlossen: heutiges Geschäft 162, Bewilligung eines Rahmenkredits für das Veloförderungsprogramm, Vorlage 4664a, und heutiges Geschäft 163, Realisation des Radwegnetzes im Kanton Zürich, Vorlage 4663.

Rückzug eines Vorstosses

Ratspräsident Gerhard Fischer: Ich darf Ihnen noch einen Rückzug bekanntgeben. Das Postulat 199/2008 von Renate Büchi, das heutige Traktandum 11, wird zurückgezogen.

Gratulation

Ratspräsident Gerhard Fischer: Am 7. August 2010 ist unser Ratskollege und GLP-Fraktionspräsident Thomas Maier zum zweiten Mal Vater geworden. Sechs Tage nach seinem eigenen Geburtstag hat ihm seine Gattin mit Nadia ein gesundes Töchterchen und dem dreijährigen Sohn Dominik ein Schwesterchen geschenkt. Wir gratulieren Monika und Thomas Maier herzlich zum wunderschönen Ereignis und wünschen unserer jungen Erdenbürgerin ein glückliches Leben im Kreis ihrer stolzen Familie.

Ein kuscheliger «Züri-Leu» des Kantonsrates wird Nadjas Papa heute auf seinem freudig beschwingten Heimweg nach Dübendorf begleiten. Du darfst ihn hier abholen. (*Applaus. Thomas Maier holt den Plüschlöwen beim Ratspräsidenten ab.*)

Nachrufe

Ratspräsident Gerhard Fischer: Ich habe heute Morgen aber auch traurige Nachrichten.

Zwei Tage nach der diesjährigen Bundesfeier hat sich der Lebenskreis des vormaligen Stadtzürcher Kantonsrates Ueli Schäpper geschlossen. Der Sozialdemokrat ist im 77. Altersjahr von den Leiden seiner schweren Krankheit erlöst worden. Der damalige Tramführer bei den VBZ (*Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich*) hat unserem Parlament während elf Jahren, von 1984 bis 1995, angehört. Ueli Schäpper engagierte sich unter anderem in der Finanzkommission und der damaligen Aufsichtskommission über die Zürcher Kantonalbank. Zu seinen politischen Schwerpunkten zählten die Förderung des sozialen Wohnungsbaus und des öffentlichen Verkehrs.

Am vorletzten Donnerstag hat Ueli Schäpper auf dem Friedhof Manegg seines Stadtzürcher Heimatquartiers Wollishofen seine letzte Ruhestätte gefunden. In Wertschätzung gedenken wir des kraftvollen Einsatzes des Verstorbenen für den Stand Zürich. Den Hinterbliebenen spreche ich das herzliche Beileid des Kantonsrates aus.

Ebenfalls am 3. August 2010 ist mit Hans Rudolf Metz ein zweites früheres Mitglied unseres Rates verstorben. Der damals in Regendorf wohnhafte Grenzpolizeibeamte der Kantonspolizei Zürich erlag drei Tage vor seinem 59. Geburtstage einer schweren Krankheit. Hans Rudolf Metz hat bei den Gesamterneuerungswahlen von 1995 im Bezirk Dielsdorf einen Kantonsratssitz für die Schweizer Demokraten

errungen. Weil seine Partei jedoch keine Fraktionsstärke erreichte, blieb ihm während der vierjährigen Zugehörigkeit zu diesem Rat eine Mitarbeit in einer Kommission verwehrt.

Am vergangenen 12. August 2010 ist Hans Rudolf Metz auf dem Friedhof seiner letzten Wohngemeinde im thurgauischen Wigoltingen beigesetzt worden. Mit Respekt vor dem Wirken des Verstorbenen für den Kanton Zürich spreche ich den Hinterbliebenen das herzliche Beileid des Kantonsrates aus.

2. Eintritt von vier neuen Mitgliedern des Kantonsrates

für die aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Martin Mossdorf, Bülach, Katrin Jaggi, Zürich, Yves de Mestral, Zürich, und Susanne Rihs, Glattfelden

Ratspräsident Gerhard Fischer: Wir dürfen heute vier neue Ratsmitglieder begrüßen. Die Direktion der Justiz und des Innern hat uns folgende Verfügung zukommen lassen.

Ratssekretär Bruno Walliser verliest die Verfügungen der Direktion der Justiz und des Innern vom 9. und vom 13. Juli 2010:

«Gestützt auf Paragraph 108 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003 wird verfügt:

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis XVII, Bülach, wird für den zurückgetretenen Martin Mossdorf (Liste Freisinnig-Demokratische Partei) als gewählt erklärt:

*Linda Camenisch,
wohnhaft in Wallisellen.*

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis III, Stadt Zürich, Kreise 4 und 5, wird für die zurückgetretene Katrin Jaggi (Liste Sozialdemokratische Partei) und anstelle der Ersatzkandidatin Susanne Hardmeier, Zürich, welche eine Wahl abgelehnt hat, als gewählt erklärt:

*Angelo Barrile,
wohnhaft in Zürich.*

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis II, Zürich, Kreise 3 und 9, wird für den zurückgetretenen Yves de Mestral (Liste Sozialdemokratische Partei) als gewählt erklärt:

*Dominique Feuillet,
wohnhaf in Zürich.*

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis XVII, Bülach, wird für die zurückgetretene Susanne Rihs (Liste Grüne) als gewählt erklärt:

*Regula Kaeser,
wohnhaf in Kloten.*

Ratspräsident Gerhard Fischer: Ich bitte, die Gewählten eintreten zu lassen.

Linda Camenisch, Angelo Barrile, Dominique Feuillet und Regula Kaeser, die Direktion der Justiz und des Innern hat Sie als Mitglieder des Kantonsrates als gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraf 5 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde zu leisten.

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

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

Ratspräsident Gerhard Fischer: Linda Camenisch, Angelo Barrile, Dominique Feuillet und Regula Kaeser, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen «Ich gelobe es».

Linda Camenisch (FDP, Wallisellen), Angelo Barrile (SP, Zürich), Dominique Feuillet (SP, Zürich) und Regula Kaeser (Grüne, Kloten): Ich gelobe es.

11722

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

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl eines Mitglieds der Finanzkommission

für den aus der Kommission ausgetretenen Jakob Schneebeili

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 228/2010

Peter Reinhard (EVP, Kloten), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Armin Steinmann, SVP, Adliswil.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich gestützt auf Paragraph 43 litera a Geschäftsreglement Armin Steinmann als Mitglied der Finanzkommission für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

für den aus der Kommission ausgetretenen Werner Bosshard

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 229/2010

Peter Reinhard (EVP, Kloten), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Nicole Barandun, CVP, Zürich.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich gestützt auf Paragraph 43 litera a Geschäftsreglement Nicole Barandun als Mitglied der Kommission für Wirtschaft und Abgaben für gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative zur Verwendung der Ordnungsbussen im Strassenverkehr (Verkehrssicherheitsinitiative)

Antrag des Regierungsrates vom 17. Juni 2009 und geänderter Antrag der KJS vom 28. Januar 2010 **4608a**

Christoph Holenstein (CVP, Zürich), Präsident der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit (KJS): Die vorliegende Volksinitiative, hinter welcher der Verkehrsverband ACS (*Automobil-Club der Schweiz*) Zürich steht, verlangt, dass ein Viertel der Einnahmen aus Strassenverkehrsordnungsbussen der Kantonspolizei sowie der Stadtpolizeien Zürich und Winterthur in einen besonderen Verkehrssicherheitsfonds fliessen sollen. Die Mittel des Fonds sollen zweckgebun-

den für Projekte der Verkehrssicherheit eingesetzt werden, wobei auch privaten Verkehrsverbänden Gelder ausbezahlt werden können.

Die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit beantragt nach Anhörung des Initiativkomitees und gründlicher Beratungen an mehreren Kommissionssitzungen klar die Ablehnung der Volksinitiative ohne Gegenvorschlag und folgt damit vollumfänglich dem Antrag des Regierungsrates.

Eines vorweg: Mehr Verkehrssicherheit ist ein Anliegen, dem sich alle in diesem Saale wie auch die Bevölkerung anschliessen können, so natürlich auch die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit. An dieser Stelle darf aber auch wieder einmal betont werden, dass die Verkehrssicherheit im Kanton Zürich grundsätzlich gut ist. Es ist nicht so, dass ein dringender Handlungsbedarf in diesem Bereich bestehen würde. Der Kantonsrat hat beispielsweise erst kürzlich anlässlich der Behandlung der Volksinitiative für mehr Verkehrsausbildung mit einem von der Kommission beantragten Gegenvorschlag sowohl Qualität als auch Quantität des Verkehrsunterrichts an der Volksschule sichergestellt beziehungsweise erhöht.

Aus folgenden sechs Gründen empfiehlt die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit die Ablehnung der Volksinitiative:

Erstens: Die Verkehrssicherheit ist Aufgabe des Staates und wird von diesem auch finanziert. Im Grundsatz hat der Staat für die Verkehrssicherheit zu sorgen. Im Rahmen der finanziellen Mittel soll und kann das Gemeinwesen unter Beachtung der demokratischen Mitwirkung durch Stimmvolk und Parlament am besten beurteilen, welche Massnahmen für die Verkehrssicherheit sinnvoll und finanzierbar sind. Mit einer Zweckbindung finanzieller Mittel wird dem Gemeinwesen ein Stück weit die Handlungs- und Entscheidungsfähigkeit über deren Einsatz entzogen, insbesondere, wenn diese Mittel auch an Private fliessen müssen. Die demokratische Mitgestaltung bei der Verteilung dieser Mittel ist also massiv beschnitten.

Zweitens: Der Zweck einer Ordnungsbusse ist die Bestrafung von Gesetzesübertretungen und nicht die Finanzierung von bestimmten Aufgaben. Problematisch erscheint auch, wenn die Bezahlung einer Busse mit einem guten Zweck verbunden wird, sodass der Strafcharakter in den Hintergrund tritt, getreu nach dem Motto: «Wenn ich falsch parkiere oder zu schnell fahre, tue ich etwas Gutes für die Verkehrssicherheit.» Eine Busse soll wehtun. Indem einzelne Bussengel-

der neu für einen bestimmten Zweck eingesetzt werden sollen und andere Bussen nicht, führt dies auch zu einer Ungleichbehandlung bei den verschiedenen Strafen.

Drittens: Die Einführung eines Fonds mit Gesetz und Reglement sowie die Umverteilung von finanziellen Mitteln, insbesondere auch an Private, bedeutet einen grossen administrativen Aufwand, indem entschieden werden muss, wer für welche Massnahmen wie viele Mittel erhält. Schliesslich hat der Staat die Verpflichtung, den Einsatz der Gelder bei den Privaten zu überprüfen. Die Administration eines solchen Fonds kostet also viel, ohne die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Viertens: Mit der festen Zweckbindung der Mittel sind die Mittel blockiert und es ist keine effiziente Verwendung der Mittel gewährleistet. Sind zu viele Mittel im Fondstopf, besteht zum Beispiel die Gefahr, dass auch wenig sinnvolle Projekte unterstützt werden, damit der Fondstopf wieder ausgeglichen wird. Sind zu wenige Mittel im Topf, können auch notwendige Projekte nicht unterstützt werden.

Fünftens: Heikel ist es, wenn private Verkehrsverbände, wie zum Beispiel ACS, TCS (*Touring-Club Schweiz*), VCS (*Verkehrs-Club Schweiz*), Pro Velo oder Fussgängerverein, finanzielle Mittel aus dem Fonds beziehen können. Die Gefahr wäre gross, dass Fondsgelder auch in politische PR-Kampagnen der Verkehrsverbände fliessen könnten. Es könnte auch zu einem Gerangel unter den Verkehrsverbänden kommen, wer wie viele Mittel für welchen Zweck erhält. Zudem wären die Präventionsmassnahmen untereinander auch nicht abgestimmt.

Sechstens: Da nur die Ordnungsbussen der Kantonspolizei sowie der Stadtpolizeien Zürich und Winterthur in den Fonds fliessen, führt dies zu einer Ungleichbehandlung der Gemeinden im Kanton Zürich. Zahlen in den Fonds müssten nur der Kanton und die grossen Städte, profitieren könnten alle.

Ich komme zur Zusammenfassung: Die Verkehrssicherheit im Kanton Zürich ist gut. Verbesserungsmöglichkeiten gibt es immer. Die sind vorhanden, sollen aber demokratisch geprüft werden. Zudem ist die komplizierte Umverteilung von staatlichen Mitteln nicht effizient.

Aus all diesen Gründen beantragt Ihnen die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit, die Initiative und damit auch den Minderheitsantrag abzulehnen. Besten Dank.

René Isler (SVP, Winterthur): Grossmehrheitlich lehnt auch die SVP-Fraktion dieses Begehren der Volksinitiative ab. Auch wir sind ganz klar der Meinung, dass dafür auch der administrative Aufwand viel zu gross ist, dass im wahrsten Sinne, wie es der Kommissionspräsident erwähnt hat, auch eine grosse Umverteilung vonstattengeht, dass jede Organisation sich irgendwie an diesem Topf bereichern will.

Etwas Positives hat diese Volksinitiative denn halt doch auch noch, weil mehrheitlich vor allem die grossen Polizeikorps es nicht unterlassen können, vor allem mit den stationären Geschwindigkeitsmessgeräten. Auch wenn sie da nicht immer ganz fest ehrlich sind: Es ist eben irgendwo schon auch noch ein nicht ausser Acht zu lassender Zustupf in die Staatskasse. Wir wissen es ja: Das mit den stationären Geschwindigkeitsmessgeräten nur unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit zu verkaufen, ist nur teilweise richtig. Es ist müssig, Ihnen zu erklären, wenn wir den Winkel etwas öffnen, dass in den letzten zehn Jahren die stationären Geschwindigkeitsmessgeräte um 1600 Prozent zugenommen haben. Oder anders gesagt: Im Jahr 2009 wurden schweizweit über dreiviertel Milliarden Franken nur im fahrenden Verkehr ausgemacht. Das lässt einen schon ein wenig aufhorchen und die Frage ist – und das ist ja eigentlich das Stossende: Es bräuchte eigentlich mehr Polizistinnen und Polizisten, die vor Ort ahnden. Ich denke mir, jede Übertretung müsste sofort geahndet werden. Heute ist es ja so, dass die Person, was auch immer sie im Ordnungsbussengesetz falsch macht, gebüsst wird. Wenn jemand zu schnell fährt – und das klingt schon fast zynisch –, interessiert eigentlich niemanden, in welcher Verfassung diese Lenkerin oder dieser Lenker ist. Es gibt ein Foto oder mehrere Fotos und irgendwann kriegt die entsprechende Fahrzeughalterin oder der entsprechende Fahrzeughalter von irgendeinem Polizeikorps eine Ordnungsbusse beziehungsweise eine Rechnung zugestellt. Ob jetzt dieser Lenker eventuell noch unter Betäubungsmitteln steht oder eventuell sogar betrunken ist, das interessiert so eigentlich gar niemanden. Und das ist irgendwo stossend. Also man kann es nicht nur mit Maschinen machen und die Staatskasse füllen. Eigentlich müsste jede Übertretung gleich vor Ort und subito geahndet werden. Meistens oder in vielen Fällen, wo man das auch macht, stellt man dann fest, dass eigentlich die Übertretung, die da geahndet wurde, nur noch sekundär von Bedeutung war, dass zum Beispiel, wie bereits erwähnt, auch mal ein Fahrzeuglenker stark angetrunken war oder ihm der Führerausweis entzogen worden ist,

sprich, es dann eben um das Lenken eines Fahrzeugs trotz Entzug des Führerausweises gegangen ist. Und wenn Sie nur einen sogenannten Blechpolizisten irgendwo hinstellen, der zwar viel Geld in die Staatskasse füllt, kann man da nicht wirklich 100 Prozent dahinterstehen und sagen «Aber wir machen das nur für die Verkehrssicherheit». So wäre es eigentlich falsch.

Drum noch einmal: Gewisse kritische Punkte dieser Volksinitiative sind berechtigt. Der Gesamtaufwand und vor allem dann wieder die Nivellierung bei dieser Umverteilung und der administrative Aufwand sind definitiv viel zu gross. Wir müssen den Hebel wirklich bei der Sicherheit ansetzen, und das eben über Manpower oder Human Power – und nicht nur über Blechpolizisten. Deshalb bitte ich Sie auch, dieses Volksbegehren abzulehnen.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Es ist leider ein Fehler unterlaufen in der Vorbereitung dieser Vorlage. Ich begrüsse den Erstunterzeichner der Initiative, Herrn Eduard Witta. Er darf nun sein Referat halten.

Eduard Witta, Referent des Initiativkomitees: Ich bedanke mich, dass Sie dem Initiativkomitee die Gelegenheit geben, die Verkehrssicherheitsinitiative in Ihrem Kreise vorzustellen. Ich bin jetzt eben etwas verspätet mit meinem Referat und kann leider nicht Bezug nehmen auf die Voten, die bereits gefallen sind. Wir wissen dieses Entgegenkommen ausserordentlich zu schätzen, dass ich heute hier Ihnen die Initiative noch einmal vorstellen darf. Abgesehen davon freue ich mich, nach Jahren wieder einmal vor diesem Rat stehen und referieren zu dürfen (*Der Votant ist ehemaliges Kantonsratsmitglied*).

Ich möchte versuchen, Sie für ein Anliegen zu gewinnen, zu dem man eigentlich nicht Nein sagen kann, nämlich für die Förderung der Sicherheit im Strassenverkehr. Wir möchten, dass ein Viertel der Verkehrsbussen nicht in die allgemeinen Staatsmittel fliesst, sondern zweckgebunden für Unfallverhütung und Prävention auf den Zürcher Strassen verwendet werden.

Ich weiss, dass Sie in den Fraktionen diese Initiative des ACS zur Förderung der Verkehrssicherheit mehrheitlich ablehnen. Zwar begreife ich, dass Sie die Budgetkompetenz dieses Rates wahren wollen, doch bei der Abwägung von Vor- und Nachteilen des zu schaffenden Verkehrssicherheitsfonds erachten wir den Gegenwert an mehr Ver-

kehrssicherheit bedeutend höher als die 2 Promille des Ausgabenbudgets, auf die dieser Rat mit einem Ja zur Initiative verzichtet. Von den Mitteln aus dem Verkehrssicherheitsfonds profitieren Gemeinden: Verkehrsschulung in Kindergärten, Veloprüfungen, Lotsendienste, Schulwegsicherung und anderes mehr können über diesen Fonds mitfinanziert werden. Das entlastet die kommunalen Budgets und verstetigt diese wichtige Präventionsarbeit auch unter wachsendem Spar- druck. Aus dem Verkehrsfonds können aber auch Verkehrssicherheitskurse verbilligt werden. Das ermutigt Junglenker und Senioren, für die Fahrsicherheit mehr zu tun, als was obligatorisch ist. Und wenn Sie nun einwerfen, das Angebot von Fahrsicherheitstrainings sei für den ACS oder für irgendeinen anderen Verkehrs-Club ein Geschäft, dann täuschen Sie sich. Solche Trainings sind für den Veranstalter im besten Fall kostendeckend, nicht mehr.

Sie gehen mit mir sicher einig: Jeder Unfall ist einer zu viel; in erster Linie deshalb, weil er meistens grosses menschliches Leid verursacht, zweitens aber auch deshalb, weil jeder Unfall hohe volkswirtschaftliche Kosten auslöst. In die Unfallverhütung investiertes Geld trägt daher eine ganz beachtliche Rendite für die Allgemeinheit.

Nun werden Sie vielleicht sagen «Ist ja alles gut und recht, aber wir tun ja heute schon sehr viel». Da muss ich Ihnen leider entgegen: Ganz offensichtlich tun wir nicht genug. Wie sonst ist es zu erklären, dass Unfälle mit Kindern seit Jahren zunehmen? Das ist im Kanton so, das ist in den Städten so. Nehmen Sie Zürich: Seit 2006 ist die Zahl der jährlich zu beklagenden Unfälle mit Kindern um mehr als 25 Prozent gestiegen. Wie sonst ist es zu erklären, dass im Verhältnis zur Entwicklung des gesamten Verkehrsunfallgeschehens die Unfälle mit Personenschaden von Jahr zu Jahr zulegen? Wie sonst ist es zu erklären, dass seit zwei Jahren auch die Gesamtzahl der Unfälle wieder deutlich steigt und die Unfälle mit Personenschäden noch stärker zunehmen?

Diese unheilvollen Trends müssen gebrochen werden. Die Verkehrssicherheitsinitiative ist nötig. Mit dieser Meinung stehen wir nicht allein da. Fast 9000 Stimmberechtigte haben unsere Initiative unterzeichnet. Eine jüngst durchgeführte repräsentative Befragung der Stimmberechtigten im Kanton Zürich zeigt überdies: 86 Prozent der Befragten unterstützen die Präventionsidee der Verkehrssicherheitsinitiative. Noch mehr, nämlich 90 Prozent der Befragten, befürworten die Haltung, dass Bussengelder zur Finanzierung von Verkehrserzie-

hungs- und Präventionsmassnahmen herangezogen werden sollen. Es ist denn auch nicht erstaunlich, dass 84 Prozent der Befragten glauben, dass das Volk die Verkehrssicherheitsinitiative annehmen wird.

Tun Sie es diesen Stimmberechtigten gleich, stimmen Sie für eine sinnvolle Sache! Stimmen Sie Ja zur Verkehrsinitiative! Ich danke Ihnen und ich bin sicher, dass Sie dafür auch den Dank all jener Menschen verdienen, denen die Verwicklung in einen Verkehrsunfall dank verstärkter Prävention erspart bleibt. Dankeschön.

Renate Büchi (SP, Richterswil): Die SP-Fraktion hat und wird sich auch zukünftig für die Verkehrssicherheit einsetzen, wie wir es auch schon getan haben, als es darum ging, die Verkehrsinstruktion zu erhalten. Wir reichen aber auch immer wieder Vorstösse ein, die sich konkret zum Thema Verkehrssicherheit äussern, nur werden wir allzu oft nicht unterstützt.

Jetzt liegt eine vom ACS initiierte Volksinitiative vor, die Bussengelder in einem Verkehrssicherheitsfonds äufnen und dann verteilen will. Ja, das tönt gut. Wer möchte nicht etwas für die Verkehrssicherheit tun, wie es auch der Vertreter der Initiative jetzt gesagt hat? Wer möchte nicht, dass die Kinder unfallfrei und sicher ihren Schulweg bewältigen können? Es ist auch richtig und wichtig, dass Geld für die Verkehrssicherheit eingesetzt wird. Und deshalb wirkt das Anliegen der Verkehrssicherheitsinitiative des ACS auf den ersten Blick sehr sympathisch. Bei einer genaueren Analyse der vorgeschlagenen Gesetzesänderungen gibt es aber für uns mehr als nur ein Argument, das für die Ablehnung der Initiative spricht.

Hier die Hauptgründe, warum die SP-Fraktion die Verkehrssicherheitsinitiative ablehnt:

Erstens: Die Zweckbindung von Geldern aus Strafaktionen finden wir grundsätzlich problematisch. Wären Sie denn auch dafür, dass Gelder aus Geldstrafen für Tötlichkeiten in einen Fonds für Gewaltprävention einfliessen? Wenn Sie das konsequent durchdenken, haben wir am Schluss mehr Fonds im Budget als Budgetposten.

Zweitens: Beim Erhalt einer Ordnungsbusse muss ich mir nicht auf die Schultern klopfen und finden «Nun habe ich eine gute Tat vollbracht, das Geld kommt ja der Verkehrssicherheit zugute, also was macht es schon?». Der Sinn einer Busse ist meiner Ansicht nach genau das Gegenteil. Sie soll zu einem Überdenken des Handelns führen

und eine Wiederholung verhindern. Damit ist der Verkehrssicherheit wohl mehr gedient. Schlussendlich geht es um eine Umverteilungsübung, die einen grossen administrativen Aufwand mit sich bringt. Und darüber hinaus ist nicht klar, wie die Verteilung funktionieren soll und wer in den Genuss des Geldes kommt. Welche Gemeinden, welche Verbände zum Beispiel? Und wollen Sie mit Bussengeldern die Arbeit der Verbände, deren Strukturen und deren Personal finanzieren? Wir nicht. Die Verkehrsinstruktion, nachdem sie von diesem Parlament hier gerettet worden ist und mittlerweile auch qualitativ noch verbessert wurde, funktioniert heute sehr gut. Die Verbände engagieren sich auch dort in der Prävention und helfen mit und unterstützen dabei die staatliche Arbeit. Die Bussengelder der Städte Zürich und Winterthur und der Kantonspolizei würden jetzt in diesen Fonds zum Teil geüffnet, die Bussengelder der Gemeinden und kleineren Städte des Kantons wären aber nicht betroffen. Diese könnten weiterhin über die Bussengelder frei verfügen; das wäre inkonsequent. Und ausserdem ist es heute schon so, dass die Gemeinden über ihre Bussengelder frei bestimmen können, sie fliessen ja ins Budget ein.

Die SP-Fraktion ist der Meinung, dass die Verkehrssicherheit einen hohen Stellenwert hat. Es ist die Aufgabe der staatlichen Organe, für diese Sorge zu tragen mit der Verkehrstechnik, mit baulichen Massnahmen, mit Präventionskampagnen und mit einer umfassenden Verkehrspolitik, wie wir es in unserer Motion fordern, die dann bei Traktandum 7 noch kommt. Die Städte und Gemeinden müssen, wenn es zum Beispiel um bauliche Massnahmen geht, ebenfalls Gelder in ihre Investitionsplanung aufnehmen und ausserdem ein Verkehrskonzept erarbeiten.

Wir werden uns weiterhin für die Verkehrssicherheit engagieren, aber diese Umverteilungsinitiative unterstützen wir nicht. Wir lehnen die Initiative ab. Danke für Ihre Aufmerksamkeit ab.

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Ich spreche – Sie haben es gesehen – gleichzeitig neben der Grundsatz- und Eintretensdebatte auch zum Minderheitsantrag, der von mir gestellt worden ist.

Die Verkehrssicherheit ist uns allen ein Anliegen, das wird auch durch die bisherigen Ausführungen bestätigt. Verkehrssicherheit kann aber nicht nur eine Absichtserklärung sein, sondern bedingt, dass die

Bereitschaft da ist, die nötigen Massnahmen, insbesondere auch baulicher Natur, zu treffen. In diesem Rat wurden gerade diese Massnahmen immer wieder thematisiert, denn – das ist unbestritten – Massnahmen kosten Geld. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an die Verkehrserziehung, welche, bedingt durch das neue POG (*Polizeiorganisationsgesetz*), jetzt Sache der Gemeinden ist. Sie tragen damit auch die Kosten. Ein Vorstoss, welcher eine erneute Übernahme durch den Kanton verlangte, wurde vom Rat abgelehnt, unter anderem mit der Begründung, dass kein erforderliches Finanzierungsgefäss vorhanden sei, denn der Strassenfonds ist dazu nicht gedacht.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gehören aber nicht nur die Ausbildung, sondern auch Signalisation, bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen innerorts, Mittelinseln, Sicherung der Strassenquerungen, Verengungen und anderes mehr. Auch die überall entstehenden und entstandenen Tempo-30-Zonen gehören dazu, denn sie sind ohne bauliche Massnahmen wirkungslos. Die Bereitschaft, konkret etwas für die Verkehrssicherheit in der zuvor genannten Art und Weise zu unternehmen, kann durch gesetzliche Auflagen erreicht werden.

Weit besser wäre es aber, wenn seitens des Kantons nicht nur Empfehlungen oder Vorschriften vorhanden wären, sondern auch Anreize geschaffen und Unterstützung bei der Finanzierung gewährleistet werden könnten. Gerade hier setzt die Initiative an. Mit der Schaffung eines Verkehrssicherheitsfonds könnte genau das erreicht werden. Die Bussgelder verschwinden nicht einfach in der Jahresrechnung des Kantons, sondern sie werden wenigstens zu einem Viertel – das ist nur ein Teil davon – gezielt für die Verbesserung der Verkehrssicherheit eingesetzt. Die in der Begründung zur Ablehnung angeführten Befürchtung, durch eine teilweise Zweckbindung würde der Strafcharakter von Bussen verwässert oder die Verbände könnten sich so aus Eigennutz werbewirksame Auftritte finanzieren, sind aus Sicht der FDP nicht nachvollziehbar. Wenn schon die Verkehrssicherheit ein so wichtiges Anliegen ist, wie der Regierungsrat schreibt, dann sollte es eigentlich ein gemeinsames Ziel sein, diese zu verbessern. Vor diesem Hintergrund mutet es doch etwas speziell an, dass das Anliegen, immerhin unterstützt von 8500 Personen, die die Initiative unterschrieben haben, nicht wenigstens zu einem konkreten Gegenvorschlag geführt hat. In anderen Situationen hat sich der Regierungsrat dazu bequem; ich könnte Beispiele nennen.

Die FDP ist der Ansicht, dass das Anliegen der Initianten nicht nur berechtigt, sondern zielführend ist, um Anreize zu schaffen und auch die nötigen Mittel gezielt bereitzustellen, um die Verkehrssicherheit im Kanton Zürich zu erhöhen. Aus diesem Grund ist die FDP der Meinung, der Initiative sei zuzustimmen und die entsprechenden gesetzlichen Anpassungen seien vorzunehmen. Dieses Anliegen wurde im Rahmen eines Minderheitsantrags platziert und ich bitte Sie deshalb, entweder der Initiative zuzustimmen oder den Minderheitsantrag zu unterstützen. Beides hat den gleichen Effekt. Besten Dank.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Auch für unsere Fraktion ist selbstverständlich die Verkehrssicherheit ein hohes Anliegen. Die Gretchenfrage bei dieser Initiative ist natürlich: Steht es mit der Verkehrssicherheit im Kanton Zürich im Argen? Ist sie stark verbesserungswürdig? Ist etwas falsch gemacht worden? Wir haben die Vertreter des Initiativkomitees in der Kommission darauf streng befragt. Auf unser strenges Befragen haben sie herumschwadroniert. Sie konnten schlussendlich eben nichts Genaues sagen, was jetzt wirklich mit der Verkehrssicherheit schlecht sei im Kanton Zürich, dass die Massnahmen, die getroffen werden, nicht gut seien. Wir haben den Verkehrsunterricht, der ja jetzt neuerdings von den Gemeinden finanziert, teilweise aber durch die Kantonspolizei erbracht wird. All diese Sachen greifen, sie sind gut. Wenn wir auf die Unfallzahlen schauen, dann wird das besser. Das ist natürlich ein Teil dieser Präventivmassnahmen, die Verkehrssicherheit generell. Dass die Autos sicherer werden, ist ein anderer Teil. Aber es gibt keinen Grund zu zweifeln und zu sagen, dass die Verkehrssicherheit schlecht sei im Kanton Zürich. Deshalb fehlt dieser Initiative die Grundlage.

Wenn Sie dann noch schauen: Das ist ja originell, dass die Bussen zweckgebunden sind, das ist ein origineller Gedanke. Den könnte man beim Strafrecht auch einführen. Man könnte ihn auch bei den Steuern einführen. Ich habe auch keine Lust, dass mit meinen Steuern die Armee finanziert wird, aber das ist einfach so. Wenn man mal Geld dem Staat abliefert, dann sollte er freie Hand haben, was er damit machen kann. Sonst kommen wir in Teufels Küche und dann können wir, glaube ich, in Zukunft wochenlange Budgetdebatten führen, wofür man das Geld dann verwenden will. Es ist ja auch so nicht ganz uneigennützig in dieser Initiative, dass dann auch die Verkehrsverbände wieder Geld erhalten sollen; da ist dann der Fantasie freier

Lauf gesetzt. Der ACS macht dann vielleicht einen Kurs «Schnellfahren, ohne gebüsst zu werden», der TCS «Ein bisschen trinken, aber nicht zu viel» und der VCS vielleicht «Der Velokurier und das Lichtsignal» (*Heiterkeit*), da gibt es unglaublich viele Möglichkeiten. Am Schluss gibt's dann eine schöne Hochglanzbroschüre von diesen Verbänden und eine Pressekonferenz und da wird gesagt, es sei ganz wichtig, dass Arbeitsplätze damit geschaffen werden, et cetera. Und dann hätten wir da wirklich wieder eine grosse Umverteilungsaktion.

Zudem ist auch noch ganz interessant, dass wieder der Stadt Zürich und der Stadt Winterthur nebenbei ans Schienbein gepinkelt wird, weil die Bussen dieser Städte abgegeben werden müssen, respektive die anderen Gemeinden geschont werden; das aber nur nebenbei.

Insgesamt ergibt sich, dass kein Bedürfnis für diese Initiative besteht. Darauf muss man, denke ich, auch in der Abstimmungskampagne relativ positiv auftreten. Man darf sagen, was hier im Kanton gemacht wird. Und man darf auch einmal stolz sein auf das, was man gemacht hat. Man soll sich nicht immer verstecken. Weil dem so ist, lehnt unsere Fraktion diese Volksinitiative ab und lehnt auch den Minderheitsantrag von Jörg Kündig ab.

Walter Schoch (EVP, Bauma): Das Anliegen dieser Volksinitiative mag auf den ersten Blick, wie es auch Renate Büchi gesagt hat, als sinnvoll erscheinen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch gezielte Massnahmen ist schliesslich immer ein wichtiges Anliegen. Bei näherer Betrachtung erkennt man aber rasch, dass die Erhebung von Bussen nicht direkt mit der Finanzierung solcher Präventionsmassnahmen verbunden werden darf. Ordnungsbussen werden ausgesprochen, wenn Vorschriften oder Gesetze des Staates übertreten werden. Die Mittel, welche durch die ausgefallten Bussen zusammenkommen, gehören darum ausschliesslich in die Staatskasse und nicht in die Hand von privaten Organisationen. Es soll keinesfalls eine Abhängigkeit zwischen der Erhebung von Bussgeldern und der Verwendung derselben entstehen. Bussen werden einzig und allein ausgeteilt, weil eine Übertretung geahndet werden muss. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit soll sich nach Massgabe der Notwendigkeit beziehungsweise nach dem Handlungsbedarf richten und nicht nach dem Grad der Äufnung eines Fonds. Wir kennen ja dieses Spiel mit den Budgettöpfen, die per Ende Jahr jeweils geleert werden müssen. Die Zweckbestimmung von Bussgeldern und generell von Einnahmen des Staa-

tes beeinträchtigt die Flexibilität der zielgerichteten und effizienten Verwendung der Mittel. Das Übel der «Kässeliwirtschaft» greift sowieso immer mehr um sich. Schliesslich darf nicht vergessen werden, dass eine Zweckbindung von Bussgeldern auch in anderen Bereichen, wie das schon gesagt wurde, zu Begehrlichkeiten führen könnte. Wehret den Anfängen! Den allfälligen Forderungen von privaten Vereinen und Verbänden ist unmissverständlich ein Riegel zu schieben.

Der Regierungsrat legt in seiner Weisung zu dieser Volksinitiative klar und überzeugend dar, warum sie abzulehnen ist. Zudem lehnt auch die KJS dieses Anliegen ab. Die EVP-Fraktion schliesst sich dieser Meinung grossmehrheitlich an.

Maleica Monique Landolt (GLP, Zürich): Der Auto-Club fordert einen Sicherheitsfonds, welcher jährlich mit einem Viertel der kantonalen Verkehrsbusseneinnahmen gespiesen wird, also sprich jährlich über 20 Millionen Franken. In diesen Zweckbindungen der Bussengelder sehen wir vor allem zwei konkret kritische Punkte:

Erstens: Zweck einer Busse ist nicht die Finanzierung von bestimmten Staatsaufgaben, sondern die Bestrafung von Gesetzesübertretungen, das Verhindern von nicht erwünschtem Verhalten. Würden die Ordnungsbussen zweckgebunden werden, würde dies im Widerspruch zu anderen Geldstrafen stehen, welche der allgemeinen Staatskasse zugeführt werden.

Zweitens: Die Gelder fliessen in die allgemeine Staatskasse und werden je nach Bedarf verwendet. Eine Zweckbindung würde das Budget sehr einengen. So eine Regelung, Verwendung von zweckgebundenen Bussen, würde in anderen Bereichen weiteren Begehren Tür und Tor öffnen, so Forderungen von anderen Vereinen und anderen Verbänden.

Den jährlichen Zuschuss von über 20 Millionen Franken in einen Fonds für Kampagnen, welche sicher auch für viel Eigenwerbung genutzt werden würde, finden wir unverhältnismässig hoch, vor allem in Anbetracht dessen, dass wir für den Natur- und Umweltschutz für jede einzelne Million kämpfen müssen. Wir lehnen diese Initiative klar ab.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Die EDU anerkennt den hervorragenden Einsatz der Verkehrsverbände, insbesondere im Bereich Verkehrssicherheit und Unfallverhütung. Obwohl diese Volksinitiative sehr schmackhafte Gründe und auch keine allzu überrissene Finanzforderung darstellt, wird die EDU die Volksinitiative nicht unterstützen.

Mit dieser Volksinitiative diskutieren wir nicht nur über einen neuen Gesetzeseintrag, sondern wir provozieren und diskutieren einen Grundsatzentscheid, nämlich die Zweckbindung von Bussgeldern. Die Frage bleibt im Raum: Schaffen wir hier ein Präjudiz oder schaffen wir die Möglichkeit von weiteren Zweckbindungen von Bussgeldern? Es gäbe sicher auch in anderen Bereichen, wie zum Beispiel Bussen im Baubereich oder im Zusammenhang mit zivilrechtlichen Straftaten, sinnvolle Möglichkeiten, um Bussgelder zweckgebunden einzusetzen. Auch wenn Bussgelder nicht zur Finanzierung von Staatsaufgaben wie zum Beispiel denjenigen der Polizei dienen, werden mit dieser Volksinitiative der Staatskasse Finanzen entzogen. In irgendeiner Form berappt diesen Fehlbetrag schlussendlich doch der Steuerzahler und nicht der individuelle Strassenverkehr.

Die EDU befürwortet grundsätzlich Massnahmen für die Verkehrssicherheit, wird aber hier aus den erwähnten Gründen die Volksinitiative ablehnen.

Claudio Zanetti (SVP, Zollikon): Ich wende mich heute an Sie als Sprecher einer Minderheit der SVP-Fraktion, einer Minderheit, die voraussichtlich aus mir allein besteht (*Heiterkeit*). Ferner möchte ich Sie noch darauf hinweisen, dass ich Mitglied des Vorstands des ACS bin. Wir haben hier eine Initiative vor uns. Ich muss sagen, ich finde das eine gute Initiative. Es gibt vielleicht noch bessere Initiativen, das mag sein, es gibt aber sehr viel mehr schlechtere Initiativen. An die Regierungsvorlagen brauchen wir nicht einmal zu denken.

Worum geht es? Auf die Details brauche ich hier nicht mehr weiter einzugehen, es wurde sehr viel gesagt. Der Kommissionspräsident hat ausgeführt, eine Busse müsse eine Strafe sein. Da hat er recht. Aber am Strafcharakter einer Busse ändert sich mit Annahme dieser Initiative gar nichts. Es ist nach wie vor ärgerlich, wenn man gebüsst wird. Und es ist ärgerlich, wenn man bezahlen muss. Aber dass jemand, der die Verkehrssicherheit gefährdet, wenigstens die Gewissheit hat, dass

ein Teil – wir reden ja nur von einem Viertel – seines Geldes dafür verwendet wird, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, das finde ich ein vernünftiges Anliegen. Und ein Punkt, den der Kommissionspräsident vergessen hat: Es stimmt, dieser Strafcharakter soll erhalten bleiben. Es darf aber auch nicht sein, dass Bussen zu einer Form des Fundraising werden für die Politik, für den Staat. Und wir sind auf dem besten Weg, das so zu machen. Der Polizeivorsteher von Winterthur – er hat das auch einmal offen erklärt: «Ich stelle Automaten auf, damit es mehr Geld in die Staatskasse spült.» Das ist also genauso eine Perversion, wie es allenfalls wäre, wenn Bussen zu einem Akt der Solidarität würden.

Aber diese Gefahr besteht bei unserer Initiative nicht. Hingegen würden wir dem Staat etwas Geld wegnehmen und zweckgerichtet verwenden. Ich glaube, das ist eine gute Zielsetzung. Die kann man gestrost unterstützen.

Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon): Auch ich spreche nicht als Fraktionssprecher zu Ihnen, sondern als Mitglied des Vorstands des ACS und als Mitglied des Initiativkomitees. Es wird Sie deshalb nicht überraschen, dass ich das eine gute Initiative finde.

Schade, Sie haben das Haar in der Suppe gesucht und Sie haben es teilweise erfolgreich gefunden. Ich möchte zum Thema «Fonds» und zur Problematik des Präjudizes gerne etwas sagen.

Vielleicht einleitend zum Fonds: Dieser Rat hat weiss Gott schon für zahlreiche löbliche und weniger löbliche Zwecke Fonds gebildet. Die Rechnung 2009 weist im Bestand «Fonds im Eigenkapital» denn auch rund 1,7 Milliarden Franken aus. Bekannt und geschätzt ist beispielsweise der kantonale Sportfonds, der unter anderem den ZKB-Züri-Laufcup mitfinanziert. Fast schon skurril ist der Fonds zur Bekämpfung des Alkoholismus und der Lotteriesucht. Aus dessen Mitteln sollen also – und als Paradoxon kaum zu überbieten – die Ertragsquellen des kantonalen Lotteriefonds ausgetrocknet werden. In der Rechnung des Kantons finden sich zahlreiche weitere Fonds. Dazu gehören der Tierseuchenfonds, der Waldfonds, der Fonds für die Entsorgung von Kleinmengen an Sonderabfällen und viele andere Fonds mehr.

Sich jetzt ausgerechnet beim Verkehrssicherheitsfonds auf die Budgethoheit dieses Rates zu besinnen und zu beklagen, dieser Fonds

schmälere die Budgetkompetenz der Legislative, ist etwas schräg. Eigentlich müssten Sie doch zugeben: Gegen mehr Verkehrssicherheit kann rational betrachtet niemand sein; das haben Sie in Ihren Voten alle bekräftigt. Es muss andere Gründe geben, weshalb Sie diese Initiative nicht zu unterstützen vermögen. Ich habe den Verdacht, dass gerade auf der rechten Ratsseite diese hier ihre Unlust, diese Initiative zu unterstützen, mit einem Vorwand kaschiert. Er lautet: Wo kämen wir denn hin, wenn wir private Organisationen mit Bussengeldern finanzieren, unterstützen? Diesen Punkt hat aber Edi Witta bei der Begründung der Initiative ja bereits entkräftet. Auf der links-grünen Ratsseite befürchte ich halt leider Gottes ideologische Gründe für ein Nein. Man bekommt schon ein bisschen den Eindruck, dass Verkehrs- und Automobilverbände grundsätzlich «pfui» sind, wenn sie nicht VCS heissen. Denn gerade Ihre Ratsseite hat ja vor nicht allzu langer Zeit zu einem Fonds feurig Stellung genommen, ein feuriges Ja, Sie erinnern sich an die Debatte über den Berufsbildungsfonds. Also mit wenig stichhaltigen Vorwänden und gewissen ideologischen Scheuklappen waren Problemlösungen immer schon relativ schwierig zu bewerkstelligen.

Kurz noch zum Präjudiz. Es hiess, diese Initiative schaffe ein Präjudiz und öffne weiteren elegant in Fonds gefassten Begehrlichkeiten Tür und Tor. Seien wir realistisch: Eine Bottom-up von Interessengruppen gesteuerte Budgetpolitik über das Mittel der Volksinitiative dürfte wohl kaum einreissen. Das ist weder wahrscheinlich noch praktikabel und in den letzten 140 Jahren der direkten Demokratie im Kanton Zürich auch nie so gespielt worden. Statt solche Präjudizien zu befürchten, sollten wir uns lieber drei Fragen zuwenden: wie wir die steigende Zahl von Unfällen mit Kindern angehen wollen, wie wir den wachsenden Anteil von Unfällen mit Personenschäden am gesamten Unfallgeschehen angehen wollen und wie wir die Zunahme der Verkehrsunfälle überhaupt in den Griff bekommen möchten. Meiner Meinung nach liefert die Verkehrssicherheitsinitiative hier einen guten Ansatz. Denn in den weitaus meisten Fällen ist es der Mensch, der am Anfang eines Unfallgeschehens steht. In deutlich mehr als 90 Prozent aller Unfälle ist nicht Technikversagen oder kriminelles Rasen Unfallursache, sondern schlicht Unvermögen des Fahrers oder der Fahrerin, was dann beim Rasen logischerweise reinspielt. Fazit: Wenn wir wirklich die Verkehrssicherheit verbessern wollen, müssen wir die Verkehrserziehung intensivieren, Fahrsicherheitstrainings fördern

und Schulwege sichern und die Verkehrssicherheitsinitiative sorgt dafür, dass die benötigten Mittel zur Verfügung stehen.

Ich appelliere deshalb an Sie: Stimmen Sie dieser Initiative beziehungsweise dem Minderheitsantrag der FDP zu. Sie verbessert die Verkehrssicherheit auf den Zürcher Strassen. Wir haben wahrlich schon dümmere Mittel ausgegeben, als wir es hier tun würden für diesen Fonds. Besten Dank.

Theo Toggweiler (SVP, Zürich): Ich möchte da doch noch einen kleinen Beitrag bringen. Ich habe diese Initiative unterstützt und gleich am Anfang meines Wissens unterschrieben. Meine Interessenbindungen: Ich bin dieses Jahr seit 40 Jahren Mitglied des ACS und bin natürlich stolz darauf, dass von dieser Seite her so etwas unternommen wird. Und zwar deshalb, weil ich einen Verein für aktive Senioren präsidiere von unserer Partei aus. Ich bin dort immer wieder in Fragen verwickelt mit alten Leuten: Wie lange dürfen die noch Auto fahren? Sind Senioren sichere Automobilisten oder eben nicht? Und wenn sie hören, sie seien das nicht mehr, dann sind sie beleidigt. Und da ist wieder die Frage: Wie lange darf man den Führerschein behalten und wann darf der Staat diesen entziehen? Also das sind Diskussionen, die ich regelmässig höre oder zu denen ich Telefone bekomme.

Wohl aber ein anderer Punkt: Was der Kommissionspräsident in seinen sechs knallharten Argumenten ausgeschaltet hat – und das ist ein anderes Problem –, ist nämlich die Geldgier des Fiskus. Darf ich ein Beispiel geben? Als ich in jungen Jahren hier im Zürcher Gemeinderat war, waren die Bussen 400'000 Franken im Jahr. Jetzt sind es 80 Millionen Franken, also mal 200. Fangen Sie mal an zu rechnen! Wie hat sich der Verkehr entwickelt? Also ganz gewaltig. Das ist jetzt ein rein fiskales Geschäft, es muss so viel Geld wie möglich sein. Dazu noch die Erklärung als Ökonom: Ich fragte damals meinen Professor: «Ist es richtig, dass eine Stadt Zürich 400'000 Franken budgetiert?» Und der Finanzwissenschaftler sagte mir: «Nein, Bussen zu budgetieren, Busseneinnahmen zu budgetieren, ist ein fertiger Unsinn.» Und das ist tatsächlich so, denn als Junge fragten wir uns schon immer: «Warum hat es immer vor Weihnachten, wenn viel Verkehr ist, so viele Polizisten unterwegs, die da Bussen verteilen, Parkbussen und so weiter? Warum verteilen sie die?» Ja, man muss das Budget erreichen. Und so sieht es tatsächlich aus. Es ist also eine ganz unheimliche Einnahmequelle. Und das finde ich in dem Sinne nicht richtig.

Und Sie können mir nicht sagen, wenn sich die Busseneinnahmen für die Stadt Zürich innerhalb dieser Jahre um das 200-Fache erhöht haben, dass die Autofahrer so viel schlechter geworden sind oder viel mehr Vergehen machen, sondern es sind einfach Bussenfallen. Und das ist dann das andere System, diese Busseneinnahmen. Ich wohne an einer Strasse mit blauer Zone. Da können Sie nicht beliebig lange parkieren. Am letzten Samstag, einem schönen, wunderbaren Ferientag, waren etwa 10 Prozent dieser Parkplätze besetzt. Da könnte man sagen: Ja, wenn einer eine halbe Stunde länger stehen bleibt, ist das natürlich schon ein Vergehen. Also die Strasse ist leer, niemand parkiert. Aber derjenige, der da steht, hat um zehn Minuten oder eine halbe Stunde überschritten. Da kam schon eine Dame von der Stadt und spazierte an diesem sonnigen Samstag durch die leere Strasse, hatte den Block in der Hand und wollte Bussen verteilen. Und da merkt man, dass das eine Einnahme geworden ist. Es sind so und so viele für dieses Geschäft angestellt, die nichts anderes zu tun haben, als mit irgendwelchen Spitzfindigkeiten Bussen zu verteilen. Aus dieser Sicht, könnte man sagen, wäre es nicht schlecht, wenn wir daraus einen Fonds bilden und dann für die Verbesserung der Verkehrssicherheit Massnahmen treffen.

Ich danke Ihnen für diese Unterstützung.

Regierungspräsident Hans Hollenstein: Ich halte einleitend fest, dass der Automobil-Club der Schweiz zahlreiche Verdienste hat für unsere Verkehrssicherheit, und die Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei ist erfreulich. Allerdings muss ich Ihnen sagen, dass dieser neue Vorschlag mit dieser Volksinitiative doch etwas zu viel des Guten ist, kurz: zu weit geht. Ich erläutere Ihnen die Gründe der Regierung:

Wir lehnen das Begehren aus finanzpolitischen Überlegungen ab, weil keine Zweckbindung von staatlichen Einnahmen erfolgen soll, beispielsweise eben Bussen oder Gebühren. Ein Teil der Busseneinnahmen wäre – und das muss Sie als Parlamentarier ja besonders treffen – von Ihrem Handlungsspielraum ausgenommen. Es käme auch einer einseitigen Bevorzugung nur einer gewissen, definierten Staatsaufgabe gleich. Ich erinnere auch daran, dass der Bund im Rahmen seines Programms «via sicura» ebenfalls diesen Gedanken fallengelassen hat.

Die Volksinitiative – das wurde bereits mehrfach erwähnt, je nach politischer Couleur hat man vielleicht Freude, aber immerhin – finanziert indirekt Verbandstätigkeit oder stellt Geld zur Verfügung, nämlich dem VCS, TCS, ACS und allenfalls weiteren. Die Gefahr – und das ist für mich ein sehr grundsätzliches Anliegen –, die grosse Gefahr besteht, dass Geldstrafen auch noch für weitere, sogenannte «gute Zwecke» eingesetzt werden können, und das wäre doch sehr gefährlich. Staatspolitische Bedenken wurden auch bereits geäussert. Es ist eine ungleiche Behandlung von Gemeinden, Städten beziehungsweise dem Kanton.

Zusammengefasst: Das Anliegen ist wohlgemeint, aber die Volksinitiative lehnt der Regierungsrat deutlich ab. Ich empfehle Ihnen, das Gleiche zu tun.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

Minderheitsantrag von Jörg Kündig:

I. In Zustimmung zur Volksinitiative zur Verwendung der Ordnungsbussen im Strassenverkehr (Verkehrssicherheitsinitiative) wird nachfolgendes Gesetz beschlossen.

II. Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

III. Der Beleuchtende Bericht wird von der Geschäftsleitung des Kantonsrates verfasst.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat und das Initiativkomitee.

Zürich, 28. Januar 2010

Gesetz

über die Verwendung von Bussengeldern

bei Übertretungen im Strassenverkehr

(Bussenverwendungsgesetz)

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 17. Juni

2009 und in den Antrag der Kommission für Justiz und öffentliche

Sicherheit vom 28. Januar 2010,

beschliesst:

Es wird folgendes Gesetz erlassen:

§ 1. Dieses Gesetz findet Anwendung auf sämtliche Ordnungsbussen, welche gestützt auf das Polizeiorganisationsgesetz und das Ordnungsbussengesetz wegen Verstössen gegen das Strassenverkehrsrecht ausgesprochen werden.

Geltungsbereich

§ 2. Ein Viertel der von der Kantonspolizei und den Stadtpolizeien Zürich und Winterthur eingenommenen Ordnungsbussen aus dem Strassenverkehr fliessen in den Verkehrssicherheitsfonds und werden zweckgebunden für Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verwendet.

Zweck und Mittelverwendung

Die von den übrigen Gemeindepolizeien eingenommenen Ordnungsbussen aus dem Strassenverkehr verbleiben den Gemeinden.

Verkehrssicherheitsfonds

§ 3. Der Verkehrssicherheitsfonds ist ein rechtlich unselbstständiger Fonds mit eigener Rechnung. Er darf sich nicht verschulden. Die flüssigen Mittel werden verzinst.

Aus dem Fonds werden finanziert:

- a. Schulungen, Verkehrserziehung, Ausbildung von Junglenkern;*
- b. Sicherheitskampagnen;*
- c. andere Massnahmen, die der Verkehrssicherheit dienen.*

§ 4. Beiträge aus dem Verkehrssicherheitsfonds können geleistet werden an:

Beitragsberechtigung

- a. den Kanton;*
- b. die politischen Gemeinden;*
- c. Verkehrsverbände und andere privatrechtliche Organisationen, welche sich aufgrund ihrer Statuten für die Sicherheit auf der Strasse und die Verkehrserziehung einsetzen, für konkrete Projekte und Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.*

§ 5. Der Regierungsrat erlässt die erforderlichen Ausführungsbestimmungen innerhalb eines Jahres seit Inkrafttreten dieses Gesetzes. Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

Schlussbestimmungen

Abstimmung

Der Minderheitsantrag wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 108 : 27 Stimmen (bei 3 Enthaltungen), den Minderheitsantrag abzulehnen.

Das Geschäft ist erledigt.

Fraktionserklärung der SVP zu einem Interview von Regierungsrätin Regine Aeppli in einer deutschen Zeitschrift

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung zum Thema «Unhaltbare linke Aussenpolitik von Regierungsrätin Regine Aeppli».

Vergangene Woche wurde die Zürcher Bildungsdirektorin Regine Aeppli in der deutschen Zeitschrift «Die Zeit» in einem Interview zur Bildungspolitik befragt. Die Schlagzeile titelte: «Kein Privatbetrieb würde das zulassen». Tatsächlich würde kein Privatbetrieb zulassen, dass eine Kadermitarbeiterin oder ein Kadermitarbeiter die Beschlüsse der Firmenleitung im Ausland wutentbrannt negativ kommentiert. Regierungsrätin Regine Aeppli äussert sich zur Finanzpolitik des Kantons Zürich, kritisiert die Steuersenkungen, bezeichnet den Steuerwettbewerb als verhängnisvoll. Sparrunden und erneute Steuersenkungen seien Raubbau an Qualität und Attraktivität. Die Aussagen aus dem Munde von Frau Regierungsrätin Aeppli sind nicht neu, aber in der Wahl des ausländischen Mediums unhaltbar.

Am 20. Juli 2010, also mitten in den Sommerferien, wurde der Kantonsrat mit einer Medienmitteilung des Regierungsrates eingeladen, sich zum verstärkten Einbezug im Bereich der Aussenbeziehungen zu äussern. Die SVP nimmt schon heute diese Gelegenheit wahr. Wir verurteilen die unqualifizierten wirtschaftspolitischen Aussagen gegenüber den ausländischen Medien von Regierungsrätin Regine Aeppli aufs Schärfste. Solche Äusserungen sind kontraproduktiv und torpedieren die Anstrengungen für einen starken Wirtschaftsstandort Zürich, für eine glaubwürdige Aussenpolitik auf Bundesebene. Der Sparauftrag in der Bildungsdirektion wird ignoriert, die Verletzung des Kollegialitätsprinzips wird über die Landesgrenzen hinaus getragen.

In der Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage zum ausserpolitischen Aktivismus vom 2. Juni 2010 (77/2010) wird darauf hingewiesen, dass es Aufgabe des Regierungsrates sei, den Kanton nach aussen zu vertreten. Der Regierungsrat rechtfertigte die Reise nach Brüssel anfangs Jahr mit einer zwölköpfigen Delegation, inklusive sechs Mitgliedern des Regierungsrates, mit der sogenannten Ausgestaltung der Beziehungen zu unseren Nachbarländern. Der scheinbar geeinte Auftritt in Brüssel wirkt im Lichte der neusten Aussagen von Regierungsrätin Regine Aeppli wie eine Lachnummer. Aufgrund dieser widersprüchlichen Aussagen sollten dem Regierungsrat die Reisekosten

von mehreren 10'000 Franken gleich zurückgefordert werden. Eine widersprüchliche kantonale Aussenpolitik ist etwa das Letzte, was wir noch brauchen und ist sicher nicht Aufgabe unserer Regierung.

Absolut unhaltbar sind die Bemerkungen von Regierungsrätin Regine Aeppli zu den Steuersenkungen. Alle Entscheide bezüglich Steuergesetze sind von diesem Kantonsrat und in grosser Anzahl vom Volk verabschiedet worden. Gemäss unserer Verfassung hat der Regierungsrat Beschlüsse des Kantonsrates und des Volkes zu vollziehen. Eine kantonale Strategie im Bereich der Aussenbeziehungen ist nach solchen peinlichen Vorkommnissen nicht weiterzuverfolgen.

«Kein Privatbetrieb würde solches zulassen» war die Überschrift des Interviews. Im Gegensatz zum Staat weiss der Privatbetrieb, wie in einem solchen Fall zu verfahren ist.

6. Polizeiorganisationsgesetz

Antrag des Regierungsrates vom 23. Dezember 2009 und gleichlautender Antrag der KJS vom 10. Juni 2010 **4659**

Christoph Holenstein (CVP, Zürich), Präsident der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit (KJS): Wie schon der Umstand, dass es keine a-Vorlage zu diesem Geschäft gibt, richtig vermuten lässt, besteht breite Zufriedenheit und Zustimmung zur Vorlage. Eine gemeinsame Polizeischule von Kantonspolizei und Stadtpolizei Zürich, an der auch die kommunalen Polizeien ihre Aspirantinnen und Aspiranten ausbilden lassen können, wird sehr begrüsst. Die Ausbildung zur Polizistin oder zum Polizisten ist heute eine bundesrechtlich anerkannte Ausbildung mit eidgenössischem Fachausweis. Die Justiz- und Polizeidirektoren haben ein bildungspolitisches Gesamtkonzept erstellt. Dieses sieht insbesondere regionale Ausbildungszentren vor, wie sie beispielsweise für die Ostschweizer Polizeien in Amriswil und die Zentralschweizer Polizeien in Hitzkirch geschaffen wurden. Vor diesem vereinheitlichten Hintergrund machen zwei kleinere, getrennte Polizeischulen für den Kanton Zürich keinen grossen Sinn mehr. Zudem wurde die Zusammenarbeit der Kantonspolizei mit der Stadtpolizei Zürich und den weiteren kommunalen Polizeien mit dem Polizeiorganisationsgesetz auf eine neue, verbesserte Grundlage gestellt.

Neben diesen Vorteilen im Hinblick auf Bildungspolitik und Zusammenarbeit dürfte auch in finanzieller Hinsicht wenigstens eine leichte Verbesserung dank den Synergien eintreten. Durch die Zusammenlegung können die Mittel noch effizienter für die Ausbildung eingesetzt werden. Im Sinne der partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen der Kantonspolizei und der Stadtpolizei Zürich wird die Zürcher Polizeischule von Stadt und Kanton gemeinsam getragen werden. Die beiden Korps finanzieren die Schule zum Teil mit einem Sockelbeitrag und verpflichten sich, ihre Aspirantinnen und Aspiranten dort auszubilden. Pro Aspirant werden Schulbeiträge geleistet. Den weiteren kommunalen Polizeien wird die Möglichkeit eingeräumt, ihre Aspirantinnen und Aspiranten ebenfalls an der Zürcher Polizeischule ausbilden zu lassen. Im Vordergrund steht dabei sicherlich die Stadtpolizei Winterthur.

Schliesslich soll bei entsprechend freier Kapazität auch ausserkantonalen Korps die Möglichkeit gegeben werden, sich hierorts ausbilden zu lassen. Schon heute werden zum Beispiel die Glarner Kantonspolizisten in Zürich ausgebildet.

Im Polizei- und Justizzentrum (*PJZ*), sollte es denn so realisiert werden, sind Räumlichkeiten für die Zürcher Polizeischule vorgesehen. Für die praktische Ausbildung steht insbesondere das Ausbildungszentrum Rohwiesen der Stadt Zürich zur Verfügung. Es ist die erklärte Absicht der Sicherheitsdirektion, die auch von der Kommission klar unterstützt wird, auch bei einer möglichen Verzögerung des Polizei- und Justizzentrums die Zusammenlegung der Polizeischulen voranzutreiben. Schliesslich hält es die Kommission für äusserst wünschenswert, dass in der künftigen Zürcher Polizeischule die Aspirantenklassen gemischt geführt werden, also mit Angehörigen der Kantonspolizei und der Stadtpolizei Zürich.

In der Detailberatung zu Paragraf 26a des Polizeiorganisationsgesetzes, der geändert wird, habe ich keine Bemerkungen. Die Kommission hat daran keine Änderung vorgenommen. Im Namen der Kommission beantrage ich Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und sie in der Schlussabstimmung gutzuheissen. Besten Dank.

René Isler (SVP, Winterthur): Vorweg, die SVP-Fraktion wird dieser Änderung des Polizeiorganisationsgesetzes zustimmen und auch dementsprechend darauf eintreten.

Wie der Kommissionspräsident, Kollege Christoph Holenstein, schon erwähnt hat, ist seit Frühjahr, April 2004, der Beruf Polizistin/Polizist gemäss Bundesamt für Bildung und Technologie eine Berufslehre. Es hat deshalb bis dato fast keinen Sinn mehr gemacht, dass jedes mittlere bis grössere Korps eine eigene Schule geführt hat. Auch wenn uns andere zentralen Polizeischulen überholt haben, da der Kanton Zürich mal nicht an vorderster Front gestanden ist, ist es der Sache dienlich, hier eine Einheitsschule zu machen.

Hitzkirch ist die zentrale Polizeischule der Innerschweiz, dann Amriswil für sämtliche Ostschweizer Polizeikorps; und nun auch im Kanton Zürich eine Einheitsschule, das macht wahrlich Sinn. Regierungspräsident Hans Hollenstein, das haben Sie gut aufgegleist. Es wäre ja wirklich schizophren, wenn ausgerechnet beim Beruf Polizistin/Polizist jede Institution oder jeder Betrieb oder jede Gemeinde eine eigene Schule führen würde. Pädagogisch und didaktisch bringt es so eine Zentralisierung von Polizeischulen. Die Erfahrungen haben ja gezeigt, dass vom Know-how her eine zentralisierte Ausbildung auch einer Polizeischule eigentlich gleichgestellt werden kann mit jedem anderen Beruf. Es bildet ja auch nicht jede Schreinerei, jede Spenglerei oder welcher Handwerksbetrieb auch immer oder auch jedes Spital sein Personal in den eigenen vier Wänden von A bis Z aus. So gesehen macht es einen riesigen Vorteil.

Leider hat natürlich der Kommissionspräsident auch fast vergessen zu sagen, dass das sechstgrösste Korps der Schweiz – im Kanton Zürich leider nur das drittgrösste –, die Stadtpolizei Winterthur sich seit zwei Jahren gegenüber dieser Zentralisierung selbstverständlich offen gezeigt hat und dass es auch schon längere Zeit vorgesehen war, mit den grösseren beiden Korps Hand in Hand zu gehen. Als Randbemerkung sei noch erwähnt, dass der heutige Regierungsrat und damalige Sicherheitsvorsteher der Stadt Winterthur, Doktor Hans Hollenstein, das bereits schon mannigfaltig in Gedanken und zum Teil auch auf Papier vorangetrieben hat. Dafür sei nochmals gedankt.

Rein aus finanzpolitischen Gründen müsste ich jetzt Ihnen aber noch einen Wermutstropfen einschenken: Unsere eigenen Erfahrungen haben ergeben, dass eine Zentralisierung für ein Polizeikorps, wenn man die eigenen Personen nicht mehr ausbildet, definitiv nicht billiger wird. Es wird rudimentär teurer. Aber wie bereits schon einmal erwähnt: Aus pädagogisch-didaktischer Sicht und aus der Effizienz der Ausbildung macht es trotzdem Sinn, die Polizeischulen – die drei, die

da gegangen sind, beziehungsweise die Gemeindepolizeien, die bis vor Kurzem noch beim schweizerischen Polizeiinstitut in Neuenburg ihre Leute haben ausbilden lassen – , zusammenzulegen. Dass wir nun alle Polizistinnen und Polizisten im Kanton Zürich, egal von welchem Polizeikorps auch immer, unter einem Dach ausbilden, ist löblich. Ich bitte Sie, diesen Antrag zu unterstützen.

Renate Büchi (SP, Richterswil): Wir begrüßen die Absicht der Sicherheitsdirektion, eine regionale Polizeischule zu gründen. Diese zukünftige Schule wird von der Stadtpolizei Zürich und der Kantonspolizei getragen werden. Es können da 200 bis 240 Aspirantinnen und Aspiranten ausgebildet werden. Damit kann in erster Linie den Bedürfnissen der Kantons- und der Stadtpolizei Zürich, der Stadtpolizei Winterthur und weiterer kommunaler Polizeien entsprochen werden. Als Standort ist das Polizei- und Justizzentrum vorgesehen.

Wir stimmen zu, weil damit eine langjährige Forderung in die Tat umgesetzt wird und weil, wie das auch René Isler schon erwähnt hat, die Beispiele Hitzkirch für die Zentralschweiz und Amriswil für die Ostschweiz beweisen, dass es Sinn macht und dass es zielführend ist, wenn man gemeinsame Polizeischulen führt. Es ist ausserdem sinnvoll, dass nicht gewartet wird, bis das PJZ steht, sondern dass die gesetzlichen Grundlagen, die notwendig sind, damit überhaupt die Planung konkret auch in Angriff genommen werden kann, damit diese gesetzlichen Grundlagen jetzt gelegt werden. Das Projekt, das wir erklärt bekommen haben, zeigt auf, wie die Organisation sein wird, wie das Konzept ist und auch die finanzpolitischen Auswirkungen. Es ist transparent.

Was wir erwarten: Die Synergien dürfen sich nicht nur auf die räumlichen und finanziellen beschränken, sondern müssen auch einen inhaltlichen und mentalen Charakter haben. Bekanntermassen haben wir ja in den verschiedenen Korps auch zum Teil verschiedene Mentalitäten, und wir erhoffen uns von einer gemeinsamen Schule, dass sich auch diese Mentalitäten angleichen und man einen gemeinsamen Stil entwickelt und dass auch die grossen Korps versuchen, sich einander anzugleichen. Die Schulklassen sollen auf alle Fälle gemischt werden, damit Aspirantinnen und Aspiranten aus verschiedenen Korps zusammen ausgebildet werden. Und sollte das Polizei- und Justizzentrum in der näheren Zukunft noch nicht umgesetzt werden, dann erwarten wir, wie es Regierungspräsident Hans Hollenstein gesagt

hat, den Plan B. Der würde dann bedeuten, dass ein anderes Gebäude gesucht wird, in dem innert nützlicher Frist diese gemeinsame Polizeischule in die Tat umgesetzt werden kann.

Wir treten auf die Vorlage ein und unterstützen sie auch. Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Die Zusammenarbeit der Polizeien im Kanton Zürich ist der FDP schon immer ein Anliegen gewesen und auch inskünftig sehen wir da Potenzial. Mittlerweile ist es ja tatsächlich so, dass diese sich in verschiedenen Bereichen etabliert und bewährt hat. Es ist schön, dass sich die Erkenntnis langsam durchsetzt, wie sie eigentlich die Grundlage der Initiative der FDP für eine Einheitsschule gewesen ist; einige von Ihnen mögen sich noch daran erinnern.

Nachdem ursprünglich auch die Ausbildung vom Inhalt, von der Anerkennung her unterschiedlich war, hat sich auch hier erfreulicherweise die Erkenntnis durchgesetzt, dass sie nicht sinnvoll ist und die Durchlässigkeit der einzelnen Polizeikörper sehr viele Vorteile bringt, Vorteile, die sich auch bei der Ausbildungsinfrastruktur ergeben haben. Die jetzt vorgeschlagene Änderung ist folgerichtig und konsequent und beruht auf einem Konzept, das auch die Überlegungen über die Kantonsgrenzen hinaus miteinbezieht. Denkbar wären für die FDP auch Lösungen gewesen im Verbund mit den anderen Polizeischulen in Hitzkirch oder Amriswil beispielsweise. Allerdings hat sich gezeigt – so die Analysen, die uns vorgelegt worden sind, dass beispielsweise Hitzkirch mit 260 Ausbildungsplätzen ebenfalls ausgebucht ist und Neubauten erforderlich wären. Die Zürcher Polizeischule soll ja 200 Ausbildungsplätze anbieten. Amriswil dagegen mit 120 Ausbildungsplätzen böte auch keine Gelegenheit. Das heisst, auch an diesen Orten wären Ausbauten erforderlich und die Vollkostenrechnung, die dies miteinbezieht, hat gezeigt, dass auch kostenseitig kaum Vorteile entstehen würden.

Mit der Bildung einer Zürcher Polizeischule wird erreicht, dass die Aspirantinnen und Aspiranten von Kantonspolizei, Stadtpolizei Zürich, Winterthur und anderen kommunalen Polizeikörper eine gemeinsame Ausbildungsinfrastruktur bekommen werden. Neben der organisatorischen Vereinfachung darf auch erwartet werden, dass bei den laufenden Kosten eine gewisse Entlastung damit verbunden ist.

Die FDP ist der Meinung, die Zürcher Polizeischule ist ein Schritt in die richtige Richtung. Ob es der letzte sein wird, das wissen wir noch nicht und wir sind nicht ganz so sicher. Aber der Gesetzesänderung werden wir zustimmen. Besten Dank.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Auch unsere Fraktion, Grüne und AL, stimmt dieser Vorlage zu. Die Vorlage kommt ja ganz sachte und unspektakulär und wenn man das durchliest, hat man eigentlich das Gefühl, das sei ja das Normalste der Welt. Und man fragt sich eigentlich: Wieso hat man das nicht schon früher gemacht? Die einzige Diskussion in der Kommission war ja dann auch um das Wort «Der Kanton betreibt in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit der Stadtzürcher Polizeischule», weil alle gefunden haben, die Zusammenarbeit müsse ja von vornherein «partnerschaftlich» sein. Aber dass man das explizit reingeschrieben hat, zeigt eben, dass die Zusammenarbeit in der Vergangenheit nicht immer sehr partnerschaftlich war. Und das Ganze hat natürlich seinen Hintergrund: dass endlich der Polizist oder die Polizistin nicht mehr irgendwie einer oder eine ist, der oder die ständig im selben Korps ist, weil man, wenn man für die Stadtpolizei Zürich ausgebildet war, nur dort bleiben konnte. Weil das heute ein anerkannter BIGA-Beruf (*Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit*) ist – mit anerkanntem Lehrabschluss –, ist natürlich der Wechsel von einem Korps zum andern besser. Ich denke, das ist etwas sehr Sinnvolles, denn es lockert auch ein bisschen den Korpsgeist. Das wird ja einerseits immer sehr als positiv gewertet, hat aber auch negative Komponenten darin, weil die Polizeikorps ja abgeschottete Biotope waren. Man ist ja schon von der Arbeitszeit her relativ isoliert vom sozialen Umfeld. Man hat Schichtarbeit, man trifft sich in der Polizeiblasmusik, man trifft sich in der Freizeit. Ich denke, wenn dieser Korpsgeist, respektive wenn das flexibler wird, sodass man hier wechseln kann, auch von Stadtpolizei zu Kantonspolizei oder gar nach Winterthur, oder eben auch dass es, wenn man dank dieses anerkannten Berufes in ein anderes Polizeikorps wechseln kann, die Geister ein bisschen wachhält, auch ein bisschen öffnet innerhalb der Polizei. Diese gemeinsame Schule ist ein erster Geist zum Durchlüften dieser Geister.

Ich denke, der letzte Weg ist allenfalls noch nicht gesprochen, wie Jörg Kündig gesagt hat. Es werden in den nächsten Jahrzehnten vielleicht noch einige Veränderungen auf uns zukommen. Sicher noch

nicht heute und morgen, aber es ist im Wandel und mindestens diesbezüglich ist der Wandel positiv. Wir bitten Sie daher im Namen unserer Fraktion, dieser Änderung zuzustimmen.

Walter Schoch (EVP, Bauma): Es ist längst angezeigt, mit der Änderung von Paragraf 26 im Polizeiorganisationsgesetz die Grundlage zur Einrichtung einer gemeinsamen Polizeischule für Stadt und Kanton zu schaffen. Die beiden Polizeikorps sind zu gross, um ihre angehenden Polizistinnen und Polizisten an einer anderen regionalen Polizeischule ausbilden zu lassen. Die Schaffung einer Zürcher Polizeischule entspricht auch den Vorgaben der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren zur einheitlichen Grundausbildung sämtlicher Korps. Auch im PJZ-Gesetz ist die Errichtung der Polizeischule bereits verankert.

Die Stadt Winterthur lässt ihre Aspirantinnen und Aspiranten schon heute in der Polizeischule der Kantonspolizei Zürich ausbilden. Eine gemeinsam organisierte Vermittlung der Grundausbildung für alle Korps erscheint höchst sinnvoll. Bestimmt wird es auch zu Synergien kommen, die sich positiv auf die Kosten auswirken. Die Anforderungen und Bedürfnisse der verschiedenen Korps können ohne Weiteres durch eine gemeinsam geführte Polizeischule abgedeckt werden. Die jeweiligen Polizistinnen und Polizisten arbeiten ja nicht in einem völlig unterschiedlichen Umfeld. Zudem ist es für die stets wichtiger werdende Zusammenarbeit der Korps von Vorteil, wenn die Korpsangehörigen die gleiche Grundausbildung durchlaufen.

Für einmal wollen die Zürcher sich an der ostschweizerischen Lösung ein Vorbild nehmen. Die Zürcher Polizeischule soll nämlich in Anlehnung an die Ostschweizer Polizeischule in Amriswil organisiert werden. Das zeigt, dass es höchste Zeit ist, diese Zusammenarbeit zu realisieren, hat doch sonst der Kanton Zürich in manchen Bereichen den Anspruch, eine führende und wegweisende Rolle einzunehmen.

Das Gesetz lässt sowohl dem Kanton als auch der Stadt grossen Spielraum, eigene Bedürfnisse einzubringen. Es ist sinnvoll, dass sich auch die Polizeikorps weiterer Gemeinden auf die Ausbildung an der Zürcher Polizeischule abstützen können. Und sofern es die Kapazität erlaubt, steht es ja dann auch zur besseren Auslastung ausserkantonalen Korps zur Verfügung.

Das Gesetz ist allseits unumstritten. Die EVP-Fraktion wird dem Gesetz zustimmen.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Ich mache es kurz. Die EDU begrüsst eine gemeinsame Polizeischule des Kantons und der Städte Zürich und Winterthur. Wir sind überzeugt, dass durch diese Synergienutzung Kosten eingespart werden können und trotzdem der Kanton sowie Zürich und Winterthur weiterhin bestausgebildetes Polizeipersonal erhalten.

Wir danken unserem Regierungspräsidenten Hans Hollenstein für seine Bemühungen. In diesem Sinne werden wir dem Geschäft zustimmen.

Regierungspräsident Hans Hollenstein: Ja, wegen dieser feierlichen Stunde haben wir extra eine Funkstreife vorbeiziehen lassen (*Heiterkeit. Vom Limmatquai her ist das Martinshorn einer Funkstreife zu hören.*)

Ich danke Ihnen für die insgesamt sehr gute Aufnahme dieser Vorlage. Ich freue mich, dass wir quasi vor dem Startschuss der künftigen Polizeischule stehen. Sie wissen, der Polizeiberuf ist heute ein anerkannter Beruf. Und es ist sinnvoll, dass wir nicht – wie früher – drei und heute noch zwei Polizeischulen haben. Die Sicherheitsdirektion und das Polizeidepartement der Stadt Zürich sind übereingekommen, dass jetzt wirklich der Zeitpunkt ist, das neu zu realisieren. Ich wurde zitiert als Winterthurer Stadtrat. Ich habe damals versprochen, dass ich das anstrebe. Ich freue mich, dass wir heute soweit sind. Ich sage Ihnen aber gerne auch, dass ich aus Ihren Reihen, aus dem Kantonsrat, auch mit parlamentarischen Vorstössen eine gute Rückendeckung und Rückenwind hatte.

Zahlreiche qualitative Vorteile wurden von Ihnen zu Recht erwähnt. Da geht es um Korpsgeist bis zur gemeinsamen Schulung. Im Ernstfall ist es wirklich viel besser, wenn die Leute auch in der gemeinsamen Schulklasse gesessen haben. Man kennt sich und arbeitet nach der gleichen Doktrin zusammen, zahlreiche qualitative Vorteile.

Jörg Kündig, Sie haben erwähnt, dass es ein Schritt in die richtige Richtung ist. Ich habe bereits – und das freut mich – einen zweiten Markstein mit dem Zürcher Polizeidepartement setzen können: Wir arbeiten heute schon als eine Organisation, was den Wissenschaftli-

chen Dienst und die Kriminaltechnischen Dienste anbelangt. Dort werden Sie zum gegebenen Zeitpunkt auch noch die Gesetzesvorlage erhalten. Weitere Optimierungen streben wir auch an, auch wenn es nur im kleinen Alltag ist. Wir haben die Sicherheit als Ziel und nicht die gegenseitige Konkurrenz. Ein gutes Zusammenarbeiten dient der Bevölkerung.

Wir wollen dieser Schule eine gewisse Selbstständigkeit geben, regeln das Notwendige im POG. Restliches wird auf Vertragsstufe geregelt, weil ja eine Schule nicht in Stein gemeisselt ist. Sie muss sich auch weiterentwickeln. Wir haben – und das ist vielleicht etwas neu für den Rat – mittlerweile bereits einen Kadermitarbeiter der Kantonspolizei als Projektleiter beauftragt. Und wir wollen baldmöglichst – und das ist mir auch wichtig zu bestätigen – mit dieser Schule beginnen, also nicht noch auf das Polizei- und Justizzentrum warten. Nein, wir möchten mit der Schule baldmöglichst beginnen. Wir haben uns vorgenommen, dass der Start im Jahr 2012, also in gut zwei Jahren sein soll.

Die Zusammenführung der Polizeischulen hat natürlich heute bereits Auswirkungen. Ausrüstung und Infrastrukturen werden bereits aufeinander abgestimmt, damit wir mit dem Steuerfranken auch in diesem Bereich sorgfältig umgehen.

Ich danke Ihnen, wenn Sie der Vorlage zustimmen.

Eintreten

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

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

§ 26a

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Damit ist die Vorlage redaktionell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet in etwa vier Wochen statt. Dann befinden wir auch über Ziffer römisch II der Vorlage.

Das Geschäft ist vorläufig erledigt.

7. Verkehrsberuhigende Massnahmen innerorts auf Staatsstrassen

Motion von Renate Büchi (SP, Richterswil) und Marcel Burlet (SP, Regensdorf) vom 25. Februar 2008

KR-Nr. 70/2008, RRB-Nr. 952/18. Juni 2008 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, die gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit in stark belebten Ortszentren im Sinne des Berner Modells «Koexistenz statt Dominanz» verkehrsberuhigende Massnahmen eingeführt werden können und damit die Höchstgeschwindigkeit auch auf Staatsstrassen herabgesetzt werden kann.

Begründung:

In vielen Gemeinden ist inzwischen Tempo 30 innerorts flächendeckend und mit sichtlichem Erfolg eingeführt worden. Ortszentren, die oft weit belebter sind als Wohnzonen, können aber dann nicht verkehrsberuhigt werden, wenn sie das Pech haben, an einer Kantonsstrasse zu liegen. Der Verkehr ist hier oft in einer Weise dominant, die der Funktion dieser Lebensräume in keiner Weise entspricht. Lösungsmöglichkeiten sind wegen der gesetzlichen Voraussetzungen stark eingeschränkt.

In letzter Zeit haben sich zahlreiche Unfälle auf Fussgängerstreifen ereignet. Ortsdurchfahrten mit einigen wenigen Fussgängerstreifen sind nur beschränkt geeignet, dem Fussgänger Sicherheit zu geben. Es braucht neue Formen einer Verkehrskultur, wie sie im Kanton Bern erfolgreich ausprobiert werden. Das «Berner Modell» mit dem neuesten Vorzeigebispiel Köniz kann in seinen Grundzügen durchaus auch auf den Kanton Zürich übertragen werden.

Der *Regierungsrat* nimmt auf Antrag der Direktion für Soziales und Sicherheit wie folgt Stellung:

Gemäss Art. 32 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. In Ortschaften legte er die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge auf 50 km/h fest (Art. 4a Abs. 1 Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962, VRV, SR 741.11). Die zuständige kantonale Behörde kann davon für bestimmte Strecken aufgrund eines Gutachtens abweichen (Art. 32 Abs. 3 SVG). Art. 2a Abs. 6 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) ermöglicht ausnahmsweise den Einbezug von Hauptstrassenabschnitten in eine Tempo-30-Zone bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z.B. in einem Ortszentrum und in einem Altstadtgebiet) unter Hinweis auf die in Art. 108 SSV aufgeführten und mit einem Gutachten gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG abzuklärenden Voraussetzungen. Das SVG und die dazugehörenden Verordnungen bieten somit eine Grundlage für die Herabsetzung der vom Bund festgelegten Höchstgeschwindigkeit auch auf Hauptstrassen.

Das kantonale Recht legt in § 14 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1) Projektierungsgrundsätze fest. Strassen sind entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren; die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen sind angemessen zu berücksichtigen. Für die Bedürfnisse der Behinderten gelten auf Bundesebene das Behindertengleichstellungsgesetz vom 13. Dezember 2002 (SR 151.3) sowie Art. 11 Abs. 4 der Kantonsverfassung vom 27. Februar 2005 (KV; LS 101) in Verbindung mit Art. 138 Abs. 1 lit. a KV. Zu beachten sind weiter die vom Kanton Zürich 2001 erstellte Broschüre «Von der Durchfahrtsstrasse zum gestalteten Strassenraum» sowie die «Richtlinien Strassenraumgestaltung in Ortskernen und städtischen Quartierzentren» vom 21. Juni 2002.

Die Umgestaltung von Staatsstrassen im Interesse der Verkehrsberuhigung erfolgt im Kanton Zürich nach den erwähnten Normen und der langjährigen Praxis. Die im kantonalen Richtplan eingetragenen Strassen werden nach den Bedürfnissen des motorisierten Strassen-

verkehrs erstellt; Strassen, die im regionalen Richtplan eingetragen sind, werden demgegenüber auch nach anderen Nutzungsbedürfnissen ausgerichtet, insbesondere nach jenen des Langsamverkehrs und der Anwohnenden. Zudem können auf diesen Strassen Massnahmen zur Strassenraum- und Ortsbildgestaltung umgesetzt werden. Sie dienen der Verkehrsberuhigung, also nicht in erster Linie der Steigerung der Verkehrskapazität.

Auch das kantonale Recht lässt somit Verkehrsberuhigungsmassnahmen, einschliesslich der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Hauptstrassen zu. Im Kanton Zürich wurden denn auch vor einigen Jahren zwei Tempo-30-Zonen auf Staatsstrassen innerorts verwirklicht (Dorfstrasse in Aeugst a. A. und Dorfstrasse in Dachsen). In beiden Fällen handelt es sich um kurze, schwach befahrene Staatsstrassenabschnitte, die in Tempo-30-Zonen eingebettet sind und durch einen engen – und im Fall von Dachsen bereits vor der Einführung der Zonensignalisation verkehrsberuhigten – Dorfkern führen.

Dem in der Motion erwähnten Verkehrskonzept in Köniz lagen ganz andere örtliche Verhältnisse zugrunde. Die Verwirklichung war nur durch umfangreiche bauliche Massnahmen, insbesondere den Bau einer neuen Verbindungsstrasse möglich (vgl. Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 57/2008 betreffend Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern im Strassenverkehr). Im Unterschied zu Aeugst am Albis und Dachsen wurde in Köniz eine grosszügig ausgebaute Hauptstrasse umgestaltet, und zwar auf einer Länge von annähernd einem Kilometer im Bereich der Köniz- und der Schwarzenburgstrasse. Dementsprechend lang und aufwendig war die Liste der auszuführenden Massnahmen. So mussten Lichtsignalanlagen entfernt, Mehrzweckstreifen angebracht, lichtsignalgeregelte Pfortneranlagen installiert und schliesslich – zur Senkung der Geschwindigkeit am Anfang und am Ende der Zone – zwei Verkehrskreisel eingebaut werden. Wegen der sehr hohen Verkehrsfrequenzen von etwa 18000 Fahrzeugen pro Tag erwies es sich zudem als notwendig, die zwangsläufig entstehende Kapazitätseinbusse mit Hilfe einer Überlaufsteuerung und einer Ausweichroute über die neue Verbindungsstrasse aufzufangen. Die Kosten der Umgestaltung beliefen sich auf über 16 Mio. Franken. Die vorgenommenen Messungen zeigen allerdings, dass das Geschwindigkeitsniveau gegenüber früher nur um etwa 2–3 km/h tiefer liegt. Vor allem in der Nacht wird in Köniz die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h schlecht eingehalten. Ohne die vielen, tagsüber

das Strassenbild prägenden Fussgängerinnen und Fussgänger fehlt seitens der Fahrzeuglenkenden in der verkehrsarmen Zeit offenbar die Bereitschaft, sich an das fussgängerfreundliche Geschwindigkeitsregime zu halten.

Die gesetzlichen Grundlagen für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit innerorts auch auf Hauptstrassen (z.B. die Einrichtung von Tempo-30-Zonen) sind sowohl auf bundes- als auch auf kantonaler Ebene grundsätzlich vorhanden, um Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie beispielsweise in Köniz zu verwirklichen. Das «Berner-Modell» stellt eine interessante Option zur Verkehrsberuhigung dar. Insbesondere die hohen baulichen und finanziellen Aufwendungen, die mit den Massnahmen in Köniz verbunden waren, lassen jedoch die Übertragung des Modells auf den Kanton Zürich mit den unzähligen Ortsdurchfahrten, bei denen es an tauglichen Umfahrungsmöglichkeiten häufig fehlt, nicht ohne Weiteres zu. Wie bei allen Verkehrskonzepten bedarf es für Planung und Umsetzung letztlich der Prüfung im Einzelfall (vgl. ebenfalls die Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 57/2008).

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 70/2008 nicht zu überweisen.

Renate Büchi (SP, Richterswil): Diese Motion ist jetzt auch schon länger auf der Traktandenliste. Zum Start und zur Einstimmung auf dieses Thema hätte ich noch ein Beispiel aus Richterswil, das in der Zeitung beschrieben wurde. Wenn Sie mir zuhören würden, wäre ich ihnen sehr dankbar. (*Der Geräuschpegel im Ratssaal ist sehr hoch.*) «Auf der Bergstrasse in Richterswil häufen sich seit der Sanierung dieser Kantonsstrasse die Unfälle», steht als Titel, «der Kanton reagiert». Jetzt kommt die Stellungnahme des Mediensprechers der Baudirektion: «Das Ziel der Sanierung war nicht primär die Sicherheit der Autofahrer. Es ging vor allem darum, dass sich die Busse kreuzen können und dass die Sicherheit der Fussgänger erhöht wird.», erklärt der Mediensprecher der Baudirektion. Ich weiss ja nicht, wie es Ihnen geht, aber diese Aussage irritiert mich doch sehr, zeigt aber auch auf, wie es eben heute funktioniert und wie die einzelnen Mitwirkenden in dieser ganzen Verkehrssicherheitsproblematik einfach immer eine Schublade betrachten, aber nie die ganze Kommode öffnen. Bei einer Sanierung hätte man ja die besten Möglichkeiten, etwas ganzheitlich zu betrachten. Wenn Sie die Verkehrssicherheit der Autofahrenden

nicht gewährleisten, ist aus meiner Sicht auch die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger nicht gewährleistet. Es ist dann auch nicht die Sicherheit der Busfahrerinnen und Busfahrer gewährleistet. Das ist ein Widerspruch in sich selbst. Und noch als Nebenbemerkung: Die Busse verkehren seit 20 Jahren problemlos an dieser Stelle. Vielleicht war der Herr der Baudirektion auch gar nie dort und kennt darum diese Situation gar nicht.

Das Grundverständnis von Koexistenz beruht aber auf einer gemeinsamen Betrachtungsweise und dem Ziel, im jeweiligen Fall verträgliche Lösungen für alle Beteiligten zu finden. Die Orts- und Dorfkerne in den Agglomerationen ächzen unter der Last des Verkehrs: Stau, Lärm, Gestank und Gefahren – so weit das Auge reicht. Es gibt heute zwei Möglichkeiten, Linderungen aus dieser Not zu erfahren: Es gibt Umfahrungsstrassen oder das Darüber-Nachdenken und Implementieren einer anderen Verkehrskultur, die sich an niedrigerem Tempo orientiert und zusammen mit baulichen Massnahmen umgesetzt werden kann. Umfahrungsstrassen – das wissen Sie alle – sind nur in Ausnahmefällen möglich. Also möchten wir mit dieser Motion offensiv den Weg zu einer neuen Verkehrskultur ebnen und einen Paradigmenwechsel einläuten.

Zuerst etwas zur Argumentation des Regierungsrates «Was verlangt wird, ist ohnehin möglich. Was angestrebt wird, ist für den Kanton Zürich nicht tauglich.» Auch hier, finde ich, ist die Aussage nicht kohärent, sondern eher paradox. Und es wird nicht besser, wenn man die einzelnen Punkte gesondert betrachtet.

Zum ersten Punkt «Was verlangt wird, ist ohnehin möglich»: Der Regierungsrat macht klar, dass eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeiten nur in ganz besonderen Fällen und bei wirklich schwach befahrenen Strassen möglich sei. Das genügt in unseren Augen eben nicht. Wir möchten eine Veränderung in dem Sinn, dass Kantonsstrassen unter klar definierten Bedingungen eine neue Koexistenzkultur von unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Verkehrsteilnehmenden etabliert werden kann, analog wie das bei Tempo 30 in vielen Dorfkernen möglich geworden ist. Nicht genau gleich natürlich. Wir wollen eine gesamtheitliche Betrachtungsweise der Verkehrsführung. Dabei geht es nicht nur um Tempobeschränkungen, sondern um die ganze Palette von Massnahmen, welche zur Schulwegs- und zur allgemeinen Verkehrssicherheit für alle Beteiligten beitragen. Das heisst, es braucht innovative Lösungsansätze, eine Koordination die-

ser Lösungsansätze zwischen den betroffenen kantonalen Ämtern und den Gemeindebehörden.

Zum zweiten Punkt, warum es für den Kanton Zürich nicht tauglich sein soll: Unseren Hinweis auf die Gemeinde Köniz im Kanton Bern nimmt der Regierungsrat zum Anlass, die besonderen Verhältnisse dieser Stadt im Kanton Bern hervorzuheben, dass eine Übertragung der Verhältnisse in Köniz auf Zürcher Verhältnisse nicht möglich sei. Liest man das Kleingedruckte, ist es in Tat und Wahrheit der bauliche und finanzielle Aufwand, der offenbar in Zürcher Verhältnissen nicht zumutbar ist. Da fühlt man sich an die Kreisel-Diskussion erinnert, bei der mit ähnlichen Argumenten jahrzehntelang jede Entwicklung abgeblockt wurde, weil zu teuer, unmöglich, viel zu enge Verhältnisse. Und heute gibt es sie «noch und nöcher». Natürlich ist jede Dorf- und Stadtsituation anders. Aber wir kommen um innovative Lösungen nicht mehr herum. In unserem dicht besiedelten Lebensraum ist es legitim, zu fordern, dass Anliegen von Menschen, Siedlung und Umwelt gemeinsam und gleichermassen betrachtet und in die Entscheidung miteinbezogen werden. Es ist eine Tatsache, dass unter anderem in Köniz – und das ist jetzt schon ein paar Jahre so in Köniz – dieses neue System tadellos funktioniert; dazu gibt es Studien, dazu gibt es Abhandlungen, das lässt sich einfach nicht mehr kleinreden. Und genau so steht es heute in Münsingen und in Chiasso, wo man versucht, solche Projekte umzusetzen.

Das Bild vieler unserer Dörfer und Kleinstädte wird heute, wie schon gesagt, einseitig vom motorisierten Verkehr bestimmt. Es ist eben unter den heutigen gesetzlichen Bestimmungen auch fast nicht möglich, die eine Kantonsstrasse zu beruhigen. Der Aufwand ist sehr gross und die Direktion ist nicht zugeneigt. Wenn nicht jetzt etwas gemacht wird, das die Koexistenz der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer erheblich verbessert – wir sehen das ja jetzt in Köniz –, dann werden wir in Zukunft Verliererinnen und Verlierer sein, machen wir es, dann sind wir alle Gewinnerinnen und Gewinner. Wir wollen keine konzeptlosen Alibiübungen, sondern umfassende ganzheitliche Massnahmen, wenn der Verkehr beruhigt und die Qualität des öffentlichen Raums aufgewertet werden soll.

Darum: Stimmen Sie unserer Motion zu. Dann muss die Regierung die Palette der realen Optionen für die Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner erweitern. Es ist höchste Zeit, dass auch Kreativität dort Einzug hält, wo es um die Verkehrsplanung geht. Und um dies zu er-

möglichen und eben nicht weiter Verkehrskonzepte in der Umsetzung zu behindern, stimmen Sie doch dieser Motion zu! Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Antoine Berger (FDP, Kilchberg): Die FDP-Fraktion wird diese Motion nicht überweisen. Im Strassenverkehrsgesetz beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeiten für Fahrzeuge auf allen Strassen. Innerhalb von Ortschaften legte er die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von Fahrzeugen auf 50 Kilometer pro Stunde fest. Die zuständigen kantonalen Behörden können aber aufgrund eines Gutachtens auf bestimmten Strecken davon abweichen. Die Signalisationsverordnung ermöglicht ausnahmsweise den Einbezug von Hauptstrassenabschnitten in eine Tempo-30-Zone bei besonderen örtlichen Gegebenheiten. Das Strassenverkehrsgesetz und die dazu gehörenden Verordnungen bieten somit eine Grundlage für die Herabsetzung der vom Bund festgelegten Höchstgeschwindigkeiten auch auf Hauptstrassen.

Im Kanton Zürich wurden denn auch vor einigen Jahren zwei Tempo-30-Zonen auf Staatsstrassen innerorts verwirklicht, an der Dorfstrasse in Aeugst am Albis, die ich sehr gut kenne, und an der Dorfstrasse in Dachsen. In beiden Fällen handelt es sich um kurze, schwach befahrene Strassenabschnitte, die in Tempo-30-Zonen eingebettet sind und durch einen engen, wie im Fall Dachsen bereits vor der Einführung der Zonensignalisation verkehrsberuhigten Dorfkern führen. Die gesetzlichen Grundlagen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeiten innerorts – auch auf Hauptstrassen – sind sowohl auf Bundes- als auch auf kantonaler Ebene grundsätzlich vorhanden, um verkehrsberuhigende Massnahmen, wie zum Beispiel in Köniz, zu verwirklichen.

Aus diesen Gründen ist diese Motion völlig überflüssig.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Die SP fordert in dieser Motion das Gegenteil dessen, was wir mit zwei Postulaten gefordert haben. Ganz nach dem Motto «Zu viele Köche verderben den Brei» sind wir weiterhin der Meinung, dass der Kanton und nicht die Gemeinden die Hoheit über die Kantonsstrassen haben müssen. Statt sich am zweieinhalb Jahre alten, gültigen Richtplan zu orientieren, fordert die SP, auf Kantonsstrassen – und nicht, wie im Titel irreführend geschrieben, auf Staatsstrassen – Verkehrsberuhigungen. Als Hauptargument

werden die zahlreichen Unfälle auf Fussgängerstreifen erwähnt, von denen wir wissen, dass seit der Abschaffung des Handzeichens und den neu vortrittsberechtigten Fussgängern die Unfallzahlen drastisch erhöht haben. Es macht Sinn, die Wohnquartiere mit Dreissigerzonen zu beruhigen. Daneben braucht es aber gewisse Strassen, die den Verkehr führen und auch passieren lassen.

Zufälligerweise kenne ich das zitierte Berner Modell Köniz aus meiner Chauffeur-Zeit sehr gut. Hier wurde der zweigleisige Bahnübergang aufgehoben und 100 Meter daneben ein Tunnel mit darüber liegendem Einkaufszentrum erstellt und das Zentrum neu umfahren. Ich habe nichts gegen kleine Umfahrungen. Nur, sie sind vielerorts weder realisierbar noch finanzierbar. Ich denke, es ist wichtig, dass wir vernünftig bleiben und fordern, was realisierbar ist. Deshalb lehnen wir diese Motion ab. Danke.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Immer wieder und immer gegen den Individualverkehr! Unterstützenswert ist nur der Bau einer Umfahrungsstrasse, wie dies in Köniz der Fall ist. 1998 wurde der Vorstoss der Linken «Hauptstrassen zum Leben» vom Gemeinderat der Stadt Zürich abgelehnt. 2001 haben die Stimmbürger Tempo-30-Zonen abgelehnt. Trotzdem sind in der Stadt Zürich mittlerweile 120 Tempo-30-Zonen eingerichtet worden und auch viele weitere Gemeinden im Kanton Zürich haben in ihren Dörfern und Städten Tempo 30 umgesetzt. Und schon folgt der nächste Schrei nach neuen Zonen.

1998 ist in Köniz eine Koexistenzzone versuchsweise gebaut worden und gilt auch zwölf Jahre später noch als Versuch. Was sind Koexistenzzonen? Niemand weiss es. Woran erkennt man eine Strasse mit Kernzone? Übrigens weder Koexistenzzone noch Kernzone existieren im Strassenverkehrsgesetz. Es gilt Tempo 30. Fahrzeuge sind vortrittsberechtigt. Das Überqueren der Strasse ist überall erlaubt. Die Fussgänger dürfen auf einem grossen, weiss markierten Rechteck in der Strassenmitte kurz anhalten, haben aber keinen Vortritt. Wie in Tempo-30-Zonen wird ihnen empfohlen, mit den Fahrern Augenkontakt zu suchen. Doch genau hier liegt der Hund begraben: In der Praxis wird diese Empfehlung nur von einer Minderheit befolgt. Sehbehinderte, Kinder und Senioren brauchen aber zum Überqueren der Strasse zwingend besonderen Schutz, also einen Fussgängerstreifen, wo sie Vortritt haben. Wie erfahren Fahrzeuglenkende, dass sie in eine Koexistenzzone einfahren? Und woran erkennen die Fussgänger

eine solche? Weil viele Verkehrsteilnehmer die geltenden Regeln nicht kennen, wird das unterschiedlich geregelte Vortrittsrecht zum Risiko. Nennen Sie das nun «Entschärfung von gefährlichen Strassenabschnitten», wenn die Fussgänger überall die Strasse überqueren dürfen? Was nützt die Empfehlung, mit den Fahrzeuglenkenden Blickkontakt zu suchen, wenn dies, wie bei den Fussgängerstreifen, nicht getan wird. Insbesondere aber sind Koexistenzzonen nicht umweltfreundlich. Alle paar Meter muss angehalten werden, weil jemand die Strasse überqueren will. Es ergibt sich ein Stopp-and-go-Verkehr, der den Treibstoffverbrauch und Schadstoffausstoss enorm vergrössert.

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit braucht es dringend Aufklärung und Information für alle Verkehrsteilnehmenden. Denn Regeln sind nur die halbe Wahrheit. Erst wenn man sie kennt und sich daran hält, fühlt man sich sicher. Wir brauchen keine Jekami-Zonen, die nur Verwirrung stiften und eine Unmenge Kosten verursachen. Wir sind für Nichtüberweisung der Motion.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Das Thema «Verkehrsberuhigung innerorts an Kantonsstrassen» ist ein Dauerbrenner. Diskussionen über verschwundene Fussgängerstreifen oder gefährliche Stellen auf Schulwegen beleben regelmässig die Kommunalpolitik. Ich habe meinen Erfahrungsschatz nicht in Köniz gesammelt, dafür in der Kommunalpolitik. Das Könizer Modell mag für Köniz überzeugen, an anderen Orten mögen sich andere Massnahmen aufdrängen. Das Resultat in Köniz ist aber – das ist denn doch bemerkenswert – eine massive Abnahme gravierender Verkehrsunfälle. Die Massnahmen in einer Kleinstadt wie Köniz können aber nicht die gleichen sein wie in kleineren Gemeinden. Ich denke, da muss man schon angepasst reagieren.

Die Abläufe, die wir heute dazu haben, sind aber äusserst harzig, unendlich harzig. Wenn eine Gemeinde den Verkehr beruhigen will, dann ist das ein Spiessrutenlauf, eine sehr aufwendige Sache. Da vertreten wir halt mit Überzeugung die Ansicht, dass nicht nur die Städte Winterthur und Zürich mehr Autonomie bei der Gestaltung der Kantonsstrassen haben sollten, sondern eben auch alle Gemeinden. Wenn ich dann in anderem Zusammenhang höre, dass es dazu viel Kompetenz und gut dotierte Büros mit Verkehrsspezialisten brauche, dann kann ich Sie gerne einmal einladen, Hauptstrasse Steinmaur rauf und

runter: Was da tolle Verkehrsspezialisten angerichtet haben! Ich bin mir da manchmal nicht so sicher, ob es dazu wirklich immer Spezialisten braucht, die möglichst teuer sind.

In diesem Sinne: Wir brauchen mehr Verkehrsberuhigung, wir brauchen mehr Autonomie, das Thema muss vertieft werden. Aus diesem Grund unterstützen wir diese Motion.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): In dieser Motion geht es um eine Stärkung der Gemeinden, geht es darum, den Menschen dort, wo sie die Verhältnisse kennen, wo sie leben, die Kompetenz zu geben, den überbordenden Verkehr, egal ob Schwerverkehr, Transitverkehr, Berufsverkehr oder Freizeitverkehr, in verträglichere Bahnen zu lenken. Heute können belebte Dorfzentren nicht verkehrsberuhigt werden, wenn sie das Pech haben, an einer Kantonsstrasse zu liegen. Die Entwicklung nach innen wird erschwert und die Lebens- und Aufenthaltsqualität leidet, wenn der motorisierte Strassenverkehr dominant ist. Deshalb sollte es – ja, muss es – den Gemeinden möglich sein, auch Kantonsstrassen innerorts zu beruhigen und der Bevölkerung wenigstens teilweise etwas zurückzugeben, selbst wenn keine Umfahrung besteht. Denn entscheidend ist ja nicht nur die Menge der Fahrzeuge, sondern auch, wie sie sich durch das Ortszentrum bewegen, ob man – wie in Köniz – mit Tempo 30 bis Tempo 35 auf einer Strasse den Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer gerecht wird, mit vielen Verquerungsmöglichkeiten für Fussgänger, welche das Zentrum bewegen, und einem Zentrum, das übrigens auch optisch durchaus ansprechend ist, oder ob der Verkehr einfach auf einer Hochleistungsstrasse, mitten durch das Zentrum geschnitten, geführt wird und so das Dorf trennt.

Es werden bei Überweisung dieser Motion eventuell nur ganz wenige Gemeinden von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, sich für eine intelligente Verkehrskultur einzusetzen. Aber sie sollen es tun dürfen. Die Gemeinden, welche diese Möglichkeit wünschen, sollen nicht behindert werden. Denn wenn es um lokale Anliegen geht, sind oft auch freisinnige Politiker bereit, sich für die Entlastung der Ortszentren einzusetzen; denken Sie nur an das dringliche Postulat (385/2009) von Kollege Martin Farner aus dem Weinland, das wir am 8. Februar 2010 überwiesen haben. Was in dieser Motion gefordert wird, steht ja auch als Zielsetzung im Richtplangentext unter «Strassenverkehr» und wurde vom freisinnigen Kollegen Martin Farner im Zusammenhang

mit seinem dringlichen Postulat vorgebracht. Er wollte auch die Dörfer entlasten, Zitat: «Zur Steigerung der Wohnqualität sind Entlastungen von Siedlungsgebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern.» Mit dieser Motion kann das möglich werden.

Die Regierung selber sagt, dass in zwei Fällen auch auf Staatsstrassen im Kanton Zürich bereits Tempo 30 innerorts verwirklicht wurde. Nur soll es ja nicht nur auf Strassen möglich sein, wo ohnehin keine Autos verkehren. Wir Grünliberalen wollen, dass die Möglichkeit, Strassen zu beruhigen, nicht mehr Ausnahme ist, sondern zur Handlungsoption für Gemeinden wird. Deshalb bitten wir Sie, die Motion zu überweisen. Es kann doch nicht sein, dass Strassen einfach nach den Bedürfnissen des motorisierten Strassenverkehrs erstellt werden. Es ist wichtig, dass auch die anderen Anliegen berücksichtigt werden und in dem Sinne zu Jekami-Zonen werden, wie das Kollege Luzius Rüegg despektierlich genannt hat: Zonen, auf denen eben jeder mitmachen und leben kann. Danke.

Lisette Müller (EVP, Knonau): Bei dieser Motion geht es um Verkehrssicherheit und Lebensqualität. Es braucht gesetzliche Bestimmungen, damit in stark belebten Ortszentren Temporeduktionen auch auf Staatsstrassen möglich sind. Dass dies bereits getan wird und offenbar gut funktioniert, zeigen Beispiele wie Köniz, Biel, Sursee und inzwischen noch viele andere. Eine Minderheit der EVP-Fraktion vertritt die Meinung, dass Staatsstrassen doch nicht generell reduziert werden können und dass die Akzeptanz dafür in der Bevölkerung fehle. Diese Akzeptanz hat sich aufgrund von sehr guten Erfahrungen markant erhöht.

Wenn der Regierungsrat in seiner Antwort alle möglichen Gesetze aufführt, die grundsätzlich solche Massnahmen erlauben würden, und sogar zwei Beispiele an der Peripherie unseres Kantons erwähnt, dann ist es offenbar möglich und kann ohne Wenn und Aber umgesetzt werden, vorausgesetzt, dass der politische Wille dies fordert. Es ist schade, wenn der Regierungsrat den Fokus vor allem darauf hält, was es alles erschwert. Es wirkt fantasielos und wenig geeignet, die Temporeduktion als einfachstes und kostengünstigstes Mittel zur Vermeidung von schweren Unfällen zu erleichtern. Verschiedene Erfahrungen zeigen, dass Langsamzonen wirksam sind, dass markant weniger schwere Unfälle geschehen, dass ein bisschen weniger Unfälle passieren, aber mit viel, viel weniger schweren Folgen.

Wir haben im Kanton Zürich das dichteste Verkehrsnetz, da können wir uns doch proaktiv und vorausschauend für eine möglichst gefahrlose Koexistenz im Siedlungsgebiet einsetzen und hierzu taugliche Grundlagen schaffen. Gezielte Massnahmen haben andernorts bereits sehr wirkungsvolle Resultate erbracht. Zonen mit Tempobeschränkungen haben sich bewährt. Sie vermeiden nicht nur Unfälle, sondern sie reduzieren vor allem solche mit schweren Verletzungsfolgen. Das Tempo ist entscheidend für die Schwere der Verletzungen. Studien zeigen, dass diese in Tempo-30-Zonen massiv abgenommen haben.

Die EVP wird die Motion mehrheitlich unterstützen. Ich bitte Sie sehr, das ebenfalls zu tun. Danke.

Armin Steinmann (SVP, Adliswil): Das Anliegen der Motion in Ehren – ich bin vermutlich der Letzte hier im Saal, der gegen Verkehrssicherheit ist. Leider ist es aber gerade der Mensch, der Risiken schafft. Der Mensch ist auch so ziemlich das einzige Lebewesen, welches die absolute Metamorphose schafft, nämlich diejenige in der Verkehrsteilnahme als Autofahrer, als Fussgänger oder als Velofahrer/Velofahrerin. Unsere Bedürfnisse sind denn auch sehr vielfältig und meistens zielorientiert, was unser Verhalten auch jeweils beeinflusst. Dieses Verhalten lässt uns auf Regeln pochen oder eben Regeln missachten.

Unser Strassensystem ist aber klar strukturiert. Wir kennen vorab die verkehrorientierten Strassen und die siedlungsorientierten Strassen. Staatsstrassen sind in der Regel sicher verkehrorientiert und dienen dem Vorwärtskommen von A nach B. Siedlungsorientierte Strassen haben eher die Bedeutung des Lebensraums, wobei natürlich auch auf verkehrorientierten Strassen während der Verkehrsteilnahme gelebt wird. Dass der Kanton Zürich, vorab die Baudirektion und die Sicherheitsdirektion, Köniz und all die Beispiele, die genannt worden sind, kennen, dafür haben sie den Beweis angetreten. Und dass sie durchaus offen für Neues sind, haben sie schon mehrfach bewiesen in mehreren Schulwegsicherungs-Untersuchungen und -Projekten, Beispiel «Uster» mit einer den Schulzeiten angepassten Tempo-30-Reduktion, die auch auf einer Staatsstrasse angelegt ist, oder als jüngstes Beispiel aus meiner Wohngemeinde Adliswil: Dort habe ich als Gemeindepamamentarier 1998 ein Postulat eingereicht zur Prüfung eines Kreisels im Zentrum von Adliswil. Der wurde damals noch abgeschmettert. Ziel war die Beruhigung, die Entflechtung des Knotens und die Beru-

higung der Innerortsgeschwindigkeit. Heute haben wir an dieser Stelle genau den Kreisel, den ich damals vorgeschlagen habe, und zusätzlich noch einen weiteren. Dazwischen liegt das Zentrum von Adliswil, das heute mit einem Mehrzweckstreifen ausgerüstet ist und etwa dem Modell «Köniz» entspricht.

Die Motion kann also durchaus und ruhigen Gewissens abgelehnt werden unter dem Genannten. Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti): Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit und verkehrsberuhigende Massnahmen auf Staatsstrassen innerorts müssen entschieden abgelehnt werden. Viele Ortschaften haben Tempo 30 eingeführt. Die meisten Strassen einer Gemeinde sind Tempo 30 ausser einer bis zwei Staatsstrassen, die durch die Gemeinden führen. Es kann doch nicht sein, dass sich einzelne Gemeinden förmlich einigeln und so den Durchgangsverkehr ausschliessen. Den Gemeinden darf in dieser Beziehung nicht mehr Autonomie gegeben werden. Der Kanton muss die Gesamtinteressen von Industrie, Gewerbe und öffentlichem Verkehr im Auge behalten, damit eine Strasse für einen Transport von A bis B auch wirklich möglich ist. Verkehrsberuhigenden Massnahmen könnte nur in Ausnahmefällen zugestimmt werden, und nur dann, wenn Umfahrungsstrassen mit genügender Kapazität vorhanden sind.

Etwas widersprüchlich scheint mir die Quelle dieser Motion. Gerade diese Gruppe bekämpft und behindert seit Jahren jeglichen Strassenbau, sei es für Umfahrungsstrassen, Autobahnneubauten oder Tunnelbauten, die gerade den Anwohnern einer Durchgangsstrasse zugutekämen. Zu erwähnen wären hier zwei Beispiele: Oberlandautobahn und Waidhaldetunnel.

Aus diesen Gründen ist diese Motion nicht zu überweisen. Danke.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Lieber Ruedi Menzi, es stimmt übrigens nicht, dass wir einfach gegen Umfahrungsstrassen sind. Wir sind zum Beispiel dafür, dass man Eglisau umfährt, und das werden Sie sehen. Wir sind nämlich nicht so stur, wie Sie sich das denken, sondern auch vernünftig.

Hier ist Kreativität gefordert. Es geht doch hier immer wieder gegen die schwächsten Verkehrsteilnehmer in diesem Land, Fussgängerinnen und Velofahrer. Sie sind für freie Fahrt. Aber ich sage immer: Die

Mehrheit bestimmt das doch. In diesem Land sind nicht die Autofahrenden die Mehrheit, schauen Sie sich einmal die Statistik an, es sind immer noch die Leute zu Fuss! Das ist die Mehrheit und auch für die müssen wir Verkehrspolitik machen. Sie sind nämlich nicht nur in der eigenen Wohnung zu Fuss unterwegs.

Kantonale Hauptstrassen sind im Kanton Zürich – das sage ich Ihnen – heilige Kühe, wirklich heilige Kühe. Diese heiligen Kühe wollen wir schlachten – einfach, dass Sie das wissen. Auch die Schwachen wollen sich im Verkehr ohne Gefahren bewegen können. Darum brauchen die Gemeinden mehr Kompetenzen, Ruedi Menzi. Der Transport ist ja nach wie vor möglich, wir verhindern ja gar nichts. Wir wollen nur, dass es langsamer und sicherer vor sich geht. Das sind ein paar Minuten, da kann einer ein bisschen schneller abladen, da kommt es nicht drauf an.

Ich habe meine Erfahrungen aus dem Weiler Watt-Regensdorf, wo wir seit Urzeiten Verkehrsberuhigung fordern, unter anderem Temporeduktionen. Die Gemeinde, die Anwohnerinnen und Anwohner, der Gemeinderat beissen auf Granit. Es handelt sich um eine stark befahrene Strasse. Freie Durchfahrt ist natürlich garantiert. Wir sind ein malerisches Dorf. Auf Anfrage für Verkehrsberuhigung sagt uns die Polizei immer und repetiert und repetiert, da könne man eben nichts machen, das sei ein Hoheitsgebiet des Kantons. Darum könne man nicht handeln. Sie haben den wunderbar klingenden Richtplansatz gehört, der Kollege aus der GLP (*Benno Scherrer Moser*) hat ihn zitiert: «Die Dörfer sind vom Zusatzverkehr zu schützen.» Wissen Sie, was ich heute Abend mache? Ich nehme diesen Richtplan und schredere ihn. Er ist ja nicht mal das wert, was da drin steht. Wir sollten die Dörfer schützen vor dem Durchgangsverkehr.

Bieten Sie Hand zu mehr Verkehrssicherheit und unterstützen Sie diese Motion.

Renate Büchi (SP, Richterswil) spricht zum zweiten Mal: Noch ein letztes Mal heute. Lieber Armin Steinmann, es ist ja wunderbar, wenn du schlussendlich auch einen persönlichen Erfolg hast und sagen kannst, «Ich habe diesen Kreisel angeregt und jetzt wurde er realisiert». Das finde ich super. Ich frage mich aber einfach: Muss der Weg dahin so sein? Braucht es jemanden, der über Jahre, zum Teil über Jahrzehnte, kämpft und von Amt zu Amt marschiert, alle seine

Verbindungen, die er hat, aktiviert, nie aufgibt, immer wieder weiterkämpft und immer wenn die Antworten gleichlautend wiederkommen, sich auf den Weg macht? Das kann es einfach nicht sein. Das haben wir alle. Wir alle hier drin, die engagiert sind, die sich mit Verkehrssicherheit beschäftigen, können ein Beispiel zitieren, wie du es bringst, und können nach 25 Jahren, in Elgg nach 20 Jahren, sagen: «Du hey, wir haben es geschafft! Super ist doch das!» Aber da möchte ich einfach sagen, das geht zu lang. Da wartet mindestens eine ganze Generation – wenn nicht mehr – darauf, sich endlich in sichereren Verkehrsverhältnissen zu bewegen. Und es gibt in diesem Sinne nicht eine Koexistenzzone. Die Koexistenz ist die Grundlage, das Denken, die Kreativität, sich zu überlegen, wie wir gemeinsam uns sicher im Verkehr bewegen können. Wir schreiben nicht Jekami-Zone an, wo kämen wir denn da hin! Ich glaube, da haben Sie, Luzius Rüegg, etwas nicht ganz richtig verstanden.

Ich bitte Sie weiterhin, nochmals, diese Motion zu unterstützen. Und vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

René Isler (SVP, Winterthur): Ich muss da etwas kontern von der linken Seite her: a) sprechen wir von Kantonsstrassen und die Kantonsstrassen gehören dem Kanton. Und wem was gehört und wer auch dafür bezahlt, soll auch dafür hinstehen. Einmal mehr stelle ich fest, dass sehr viele Redner die Wörter «Verkehrssicherheit» und «Sicherheitsförderung», wie schon eingangs dieser Kantonsratssitzung, so salopp in den Mund nehmen und vermutlich gar nicht wissen, um was es geht. Was ist denn die Förderung von Verkehrssicherheit? Mann und Frau stellen auch das Gegenteil fest. Auch mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie der Dreissigerzone – das wissen vermutlich die meisten hier drin – wird ja jegliche Signalisation obsolet, muss abgebaut werden. Sie können schon mit dem Kopf schütteln, Marcel Burlet, das spielt gar keine Rolle. Ist ja egal, wie der Mann heisst. *(Heiterkeit, hat offenbar den falschen Kollegen angemahnt.)*

Sehr viele Verkehrsteilnehmer, ob mit Fahrrad, Roller oder Auto, sind heute nicht mehr imstande, sich in einer Verkehrsfläche zu bewegen, wenn ihnen nicht alles vorgeschrieben wird. Sie wissen, dass Sie in einer Dreissigerzone keinen Vortritt, keinen Stopp mehr haben und was auch immer. Die Signalisationen fallen weg. Zweitens: Es würde nichts gegen Fussgänger und Velofahrer getan, liebe Kollegin Renate Büchi. Dein Amtskollege und Stadtpräsident in Winterthur, vormals

Baudepartementschef, Walter Bosshard, ebenfalls SP: «Wir haben in Winterthur ein Fahrrad- und Fussgängernetz, das seinesgleichen sucht.» Und unter dem Namen der Verkehrssicherheit wurden so irrsinnige Teile gemacht, mit Fahrbahnverengung, sodass wir heute wieder mehr Unfälle haben als vor dieser Massnahme, die man angeblich ausgeführt hat, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Separate Radwege hat man im Zuge der Verkehrssicherheit aufgelöst und legt heute Ecke Frauenfelde/Seenerstrasse, auf der meistbefahrenen Schwerverkehrsrouten, den Radstreifen nicht mehr auf den separaten Weg, sondern legt den Fahrstreifen mitten in diese zwei stark befahrenen Fahrspuren dieser Seenerstrasse, die ins Industriegebiet führt. Das alles sei angeblich wegen der Verkehrssicherheit. Hören Sie mir auf damit! Was Sie hier predigen wollen, ist einfach das Einschränken.

Und last, but not least: Wo wollen Sie denn mit dem ÖV hin? In Zürich mag es ja sein, dass die Trams auf einer eigenen Spur fahren. Städte oder Gemeinden, die Trolleybusse haben – und das ist nun leider so: Wir können in Winterthur die Trolleybusse nicht an die Bügel hängen. Die fahren dort auch auf den Kantonsstrassen von A nach B. Und Marcel Burllet hat ja gesagt, es spiele gar keine Rolle, wenn das auch etwas langsamer geht. Von Oberseen – wenn Sie wissen, wo das ist – mit der Linie 2 in den Hauptbahnhof – ein paar Minuten länger. Es sind 4,8 Kilometer! Wenn Sie statt mit 50 mit 30 fahren, rechnen Sie aus! Natürlich, das Bildungswesen mag auch nicht Ihre Stärke sein (*Heiterkeit*), meine übrigens auch nicht. Wenn man es doch einmal nicht nur mit Intelligenz, sondern auch ein bisschen mit gesundem Menschenverstand betrachtet: Was Sie machen, Hauptverkehrsachsen, Kantonsstrassen so durchzustückeln, damit behindern Sie alle. Sie behindern auch diejenigen, die auf den ÖV angewiesen sind und von der Peripherie der Stadt ins Zentrum fahren müssen. Die gehen irgendwann einmal, wenn es gleich schnell geht, mit dem privaten Fahrzeug. Die steigen wieder um.

Ich bitte Sie, diese Motion schon aus rein verständlichen Gründen abzulehnen.

Hans Lüubli (Grüne, Affoltern a. A.): Es mag wohl sein, Kollege René Isler, dass in temporeduzierten Zonen nicht weniger Unfälle passieren als in 60er-Zonen, aber die Unfälle sind bedeutend weniger folgeschwer. Ich stelle fest, dass die Kolleginnen und Kollegen auf

der gegenüberliegenden Ratsseite nach wie vor die alte Ideologie verfolgen: Der Verkehr muss unbehelligt fliessen, die Opfer des Verkehrs muss man halt in Kauf nehmen. Das ist eine alte Ideologie, die übrigens aus derselben Ecke stammt wie diejenige, dass der motorisierte Privatverkehr unendlich weitergefördert werden soll.

Wir haben in meiner Gemeinde Affoltern am Albis vor knapp einem Jahr eine Autobahneröffnung erlebt. Das Ziel dieser Autobahn war gemäss den Sprüchen, die da geklopft wurden: «Fahren ums Dorf, Ruhe im Dorf.» Wir diskutieren heute – respektive haben bereits an einer Gemeindeversammlung darüber befunden – über verkehrsberuhigende Massnahmen in den Dörfern, namentlich eben auch in Affoltern. Es ist offensichtlich, dass zum Beispiel dort ein Fussgängerstreifen über die Kantonsstrasse geht, den etwa 80 oder 90 Prozent der Schülerinnen und Schüler der Unterstufe von Affoltern überqueren müssen. Auf diesem Strassenstück haben wir Tempo 30 gefordert. Es gibt ein zweites Strassenstück, das nicht verbreitert werden kann. Es ist ein Strassenstück, das ein Hang ist und wo sehr viel Veloverkehr besteht. Die Velos gehen alle aufs Fussgängertrottoir, das ebenfalls sehr schmal ist. Wenn zufälligerweise oder gezielt ein Polizist dort steht, werden alle diese Velofahrer gebüsst, weil sie auf dem Fussgängerweg sind. Wenn sie auf der Strasse fahren, haben sie sehr grosse Risiken, umgefahren zu werden. Deshalb gehen sie aufs Trottoir. An dieser Stelle kann man keinen Velostreifen einbauen, weil dort Häuser stehen, die nicht abgerissen werden können. Das sind für mich typische Beispiele, wo Temporeduktionen vorgenommen werden müssten. Die Argumente des Gemeinderates, warum keine Temporeduktion gemacht wird, ist die, dass der Kanton ganz bestimmt keine Temporeduktion zulässt.

Gegen solche Argumentationen, gegen solche Verkehrspolitik stellt sich diese Motion, die ich aus diesen Gründen unterstütze und auch aus eigener Erfahrung in dem Dorf, in dem ich lebe, in dem Kinder gefährdet werden, was Sie offenbar in Kauf nehmen. Deshalb werde ich dieser Motion zustimmen. Danke.

Armin Steinmann (SVP, Adliswil) spricht zum zweiten Mal: Liebe Renate Büchi, ganz kurz nochmals zu dir, ich nehme den flachen Ball auf: Ich habe nicht 25, auch nicht 20 Jahre für diesen Kreisel gekämpft, das ging ziemlich genau eine Stunde. Im Übrigen bin ich 2005 aus dem Parlament ausgetreten und während eines Jahres in der

Zwischenzeit war ich Gemeinderatspräsident. Da durfte ich mich auch nicht melden und auch nicht kämpfen.

Als Tipp vielleicht: Ich habe sehr gute Erfahrung mit Argumentieren gemacht. In der Regel reicht blosses Fordern nicht. Damit läuft man Gefahr, mit Killerargumenten ruhiggestellt zu werden. Danke.

Regierungspräsident Hans Hollenstein: Ihre engagierte Debatte zeigt, dass es wirklich um die Gemeindeanliegen geht, kurz: um das Spannungsfeld Verkehrsberuhigung versus Verkehrsfluss. Die gesetzlichen Grundlagen – und das betone ich noch einmal – haben wir heute bereits. Die Herabsetzung von Innerortsgeschwindigkeiten auch auf Hauptstrassen ist sowohl auf Bundesebene als auch auf kantonaler Ebene gelöst. Was ich Sie aber doch dringend zu respektieren bitte: Auch wenn jede Gemeinde für sich schaut –ich verstehe, dass jede Gemeinde für sich schaut, das ist auch ihre Aufgabe – hat die Verkehrspolizei beziehungsweise der Regierungsrat doch die Aufgabe, den gesamten Verkehrsfluss von Rapperswil beispielsweise bis nach Zürich zu berücksichtigen. Da wir aber flexibel sind – Antoine Berger und weitere Referentinnen und Referenten haben es erwähnt–, haben wir Verkehrsberuhigungsmassnahmen auch auf Hauptstrassen in Dachsen und Aeugst beispielsweise ermöglicht.

Die Verkehrssicherheit ist uns ein hohes Anliegen. Wir prüfen die Angelegenheit und sind auch offen für Neues. Hier einfach die Türen «zuzuschleppen» wäre falsch. Aber ich bitte Sie, auch den Gesamtverkehrsfluss im Auge zu behalten. Ich war persönlich in Köniz. Dieses Modell wird so häufig zitiert, dass man es einmal anschauen muss. Ich habe das getan. Es ist eine interessante Option für die Situation dort. Ich muss Ihnen aber auch die Kehrseite sagen: Es hat leider eine eher mässige Wirksamkeit gebracht. Sie hören richtig: Zwei bis drei Kilometer konnten bei der Geschwindigkeit reduziert werden; dies in Anbetracht des Baus einer Umfahrungsstrasse mit Kosten von insgesamt 16 Millionen Franken. Nun, ich will das Modell nicht etwa billig reden, im Gegenteil: Vor Ort muss man jede Situation anschauen. Wir sind offen von der Polizeiseite her. Und ich weiss, dass ein Kantonsrat immer wieder den Weg auch zu mir findet, wenn es irgendwie harzen sollte, das haben wir auch schon bewiesen.

11770

Zusammengefasst: Verkehrssicherheit ist wichtig, eine ganzheitliche Sicht auch. Prüfen wir die individuelle Situation, aber bitte überweisen Sie diese Motion nicht.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 64 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Sozialhilfeempfänger und KVG Grundleistungen

Motion von Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf), Ruth Frei (SVP, Gibswil) und Kurt Bosshard (SVP, Uster) vom 3. März 2008

KR-Nr. 81/2008, RRB-Nr. 990/25. Juni 2008 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, das Sozialhilfegesetz dahingehend abzuändern, dass Sozialhilfeempfängerinnen und Sozialhilfeempfänger im Kanton Zürich ausschliesslich Leistungen der Grundversicherung nach KVG erhalten und die öffentliche Hand auch entsprechend nur diese Prämien vergütet.

Begründung:

Das KVG trennt klar zwischen der sozialen Krankenversicherung und den Zusatzversicherungen gemäss Versicherungsvertragsgesetz VVG. Der Katalog der Leistungen der obligatorischen Grundversicherung deckt mittlerweile weit mehr Leistungen ab, als sie in den meisten europäischen Staaten der breiten Bevölkerung angeboten werden. Zudem stehen Sozialhilfeempfängerinnen und Sozialhilfeempfängern aus finanziell schwächeren Bevölkerungsschichten Prämienverbilligungen nach Art. 65 ff. KVG durch die öffentliche Hand zu, nach Bundesrecht allerdings nur für die obligatorische Grundversicherung. Das Bezahlen der Prämien für die Zusatzversicherung ist dem Bundesrecht fremd. Zudem wird dem Fürsorgeempfänger Franchise und Selbstbehalt nicht von seiner SKOS-Grundentschädigung abgezogen. Alle übrigen Versicherten haben diese selbst zu entrichten. Nicht zuletzt würde durch die (breite) Zulassung von Sozialhilfeempfängerin-

nen und Sozialhilfeempfängern die dem KVG zugrunde liegende Konzeption der zwei Leistungsklassen unterlaufen und das könnte sich kostentreibend für alle anderen freiwillig Versicherten auswirken.

Der *Regierungsrat* nimmt auf Antrag der Sicherheitsdirektion wie folgt Stellung:

Grundsätzlich sieht die zürcherische Sozialhilfegesetzgebung nur die Sicherstellung der obligatorischen Krankenversicherung im Rahmen der medizinischen Grundversorgung vor. Die entsprechenden Aufwendungen werden allerdings nicht aus Mitteln der Sozialhilfe gedeckt, sondern gehen zulasten des Gesamtbetrages der Prämienverbilligungen (§ 18 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 4 des Einführungs-gesetzes zum Krankenversicherungsgesetz [LS 832.01]).

Einzig in begründeten Ausnahmefällen können auch Prämien für weiter gehende Versicherungsleistungen angerechnet werden. Diese Prämien werden als situationsbedingte Leistungen im Unterstützungsbudget für die Sozialhilfe beziehende Person berücksichtigt (vgl. Kapitel B.4.1 der SKOS-Richtlinien). Die Anrechnung der Kosten für solche situationsbedingte Leistungen ist abhängig von der besonderen Lebenssituation der unterstützten Person und vom Ziel des individuellen Hilfsprozesses. Die Aufwendungen müssen in einem sinnvollen Verhältnis zum erzielten Nutzen stehen. Die zuständige kommunale Sozialbehörde entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen darüber, ob diese Voraussetzungen erfüllt sind. In Einzelfällen sind zudem aufgrund der Kündigungsfristen die Prämien für eine Zusatzversicherung bis zum Zeitpunkt der Auflösung des Vertrages zu übernehmen. Dies ist bei Personen der Fall, die erstmals ein Gesuch um wirtschaftliche Hilfe stellen und bereits über eine Zusatzversicherung verfügen. In der Regel wird in solchen Fällen der Versicherer ersucht, den Versicherten vorzeitig aus dem Vertrag zu entlassen. Zudem gibt es Situationen, in denen es sinnvoll ist, die Sozialhilfe beziehende Person aufzufordern, neu eine nicht obligatorische Versicherung abzuschliessen. Zu denken ist beispielsweise an die freiwillige Krankentaggeldversicherung. Nicht angemessen und unverhältnismässig wäre es schliesslich, einer Sozialhilfe beziehenden Person, die zugunsten der Finanzierung einer Zusatzversicherung auf im Grundbedarf enthaltene Ausgaben verzichten will, die Weiterführung einer solchen Zusatzversicherung zu untersagen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Anliegen der Motionäre bereits heute als Grundsatz im Gesetz verankert ist. Lediglich in begründeten Einzelfällen wird davon abgewichen. Die mit der Motion angestrebte Änderung des Sozialhilfegesetzes erweist sich daher als unnötig. Zudem würde sie eine sinnvolle Differenzierung in Einzelfällen verhindern, was in diesen Fällen eine Kostensteigerung zur Folge haben könnte.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 81/2008 nicht zu überweisen.

Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf): Die vorliegende Motion will das dem KVG (*Bundesgesetz über die Krankenversicherung*) zugrundeliegende Zweiklassen-Gesundheitssystem im Kanton Zürich konsequent verwirklichen.

Das KVG ist bekanntlich ein typisches politisches Produkt der Linken und der Mitteparteien. 1994 haben Parteien von den Alternativen bis zur FDP die Tatsache, dass circa 2 Prozent der Bevölkerung in der Schweiz nicht über eine Krankenversicherung verfügen, zum Anlass genommen, eine umfassende Krankenversicherungsrevision durchzuführen. Es wurde als kosteneinsparend angepriesen, sinkende Prämien wurden versprochen, aber die wollen und wollen sich nicht einstellen, kein Wunder, wenn dies immer ausgebaut wird.

Heute wissen wir, dass das KVG etwas vom fatalsten war, das unserem Land die Mitte-Links-Koalition je zugemutet hat. Allein die Prämienverbilligungen haben mittlerweile Dimensionen angenommen, welche auch die gerne zitierten Landwirtschaftsausgaben in den Schatten stellen. Ausserdem müssen die hier betroffenen Fürsorgeempfänger im Gegensatz zu den meisten anderen Versicherten ihre Franchise und ihren Selbstbehalt nicht selber berappen, sondern auch dies übernimmt der Steuerzahler. Hier ist allerdings nicht diese Form der Subventionierung betroffen, sondern eine zusätzliche, eine systemfremde, vom KVG nicht vorgesehene staatliche Unterstützung gewisser Bevölkerungsteile.

Es ist damals eines der wesentlichen Merkmale dieses Bundesgesetzes gewesen, dass es allen Teilen der Bevölkerung, insbesondere auch den Armen – und dazu gehören definitionsgemäss Sozialhilfeempfänger – den Zugang zu einer auf sehr hohem Niveau stehenden, umfassenden gesundheitlichen Versorgung gewährleistet. Wenn es eine

Bevölkerungsgruppe gibt, für die dieses Grundversicherungssystem geschaffen ist, dann wohl die hier Betroffenen.

Wenn wir nun für Sozialhilfeabhängige die Krankenversicherung auf die Grundleistungen beschränken wollen, tun wir nichts anderes als das, was uns die KVG-Schaffer angepriesen haben: Gesundheitsgrundleistungen – notabene sehr umfassende Grundleistungen, vor allem wenn man dies international betrachtet – für all jene, die sich bewusst keinen Luxus in der Gesundheitsversorgung leisten wollen oder leisten können. Der SKOS-Grundbetrag (*Schweizerische Konferenz für Sozialhilfe*) ist nicht mit solch überflüssigem Luxus zu belasten. Diese Motion bewirkt im Übrigen auch, dass alle Fürsorgebeziehenden im Kanton Zürich bezüglich Bargeldleistungen nach SKOS gleichbehandelt werden.

Emy Lalli (SP, Zürich): Barbara Steinemann, ich kann nur sagen: «Sie chömed wie die alt Fasnacht hinedrii.» Es ist nämlich grundsätzlich so, dass die Zusatzversicherung bei Sozialhilfeempfangenden nicht übernommen wird. Im Einzelfall jedoch kann es sinnvoll und auch kostengünstiger sein, beispielsweise, wenn eine kranke Person neu Sozialhilfe beantragt und deren Krankheitskosten von der Zusatzversicherung übernommen werden, aber nicht von der Grundversicherung. Es ist also bei Weitem nicht so, wie Sie das in der Begründung der Motion weismachen wollen, dass sehr vielen Sozialhilfeempfangenden die Zusatzversicherung gewährleistet wird. Dies ist nur der Fall, wenn jemand erstmals ein Gesuch um wirtschaftliche Hilfe stellt und bereits über eine Zusatzversicherung verfügt. Diese wird aber nur bis zum nächsten Kündigungstermin bezahlt. Oder sie wird bezahlt, wenn dabei eben Kosten gespart werden können, Kosten für die Gemeinden, für den Kanton. Es ist in manchen Fällen eben gerade sinnvoll und, wie schon gesagt, kostengünstiger, wenn eine solche Zusatzversicherung gewährt wird, zum Beispiel Zahnversicherungen bei Kindern, bei chronisch kranken Menschen, welche auf Medikamente angewiesen sind, die nicht von der Grundversicherung bezahlt werden, oder die eine Therapie benötigen. Diese Therapien werden sehr oft auch nicht bezahlt. Es gibt auch Sozialhilfebeziehende, welche die Zusatzversicherung aus dem Grundbedarf bezahlen, und da wäre es wohl ziemlich sinnlos, wenn wir ihnen dies untersagen.

Jeder Antrag für eine Zusatzversicherung wird von der Sozialbehörde genauestens geprüft und wird nur dann bewilligt, wenn es für den Staat respektive für die Gemeinde unter dem Strich günstiger kommt. Ausserdem leistet der Kanton Zürich Sozialhilfegelder nach den SKOS-Richtlinien aus; das ist in der Verordnung zum Sozialhilfegesetz auch so verankert. Diese sehen die Ausnahmen in Kapitel B.4.1 auch vor. Von daher ist es gar nicht möglich, dass der Kanton Zürich sein Sozialhilfegesetz im Sinne Ihrer Motion verändern kann.

Ich bitte Sie, diese Motion abzulehnen und nicht zu überweisen. Ich danke Ihnen.

Urs Lauffer (FDP, Zürich): Ich teile die Auffassung von Barbara Steinemann vollständig, dass für Sozialhilfebeziehende eigentlich nur die Grundversicherung gemäss KVG infrage kommt. Was ich nicht möchte, ist, dass wir heute einen Vorstoss überweisen, von dem eigentlich nur die Krankenversicherer profitieren würden. Die Realität – sie ist jetzt gerade von Emy Lalli geschildert worden – ist eben so, dass es hie und da einen Fall gibt, dass jemand in die Sozialhilfe kommt, eine Zusatzversicherung hat, von solchen Leistungen bereits profitiert und auch in Zukunft profitieren kann. Da wäre es aus Sicht der öffentlichen Hand schlicht unvernünftig diese Zusatzversicherung zu kündigen, auf diese Leistungen zu verzichten und so die entsprechende Krankenkasse zu entlasten.

In diesem Sinne, glaube ich, sind wir uns im Grundsatz alle einig. Aber mit einem absoluten Verbot würden wir die öffentliche Hand eher belasten als entlasten. Darum werden wir diese Motion nicht unterstützen können.

Kaspar Bütikofer (AL, Zürich): Grüne und AL lehnen die Motion ab. Die SKOS-Richtlinien besagen, dass die Grundversorgung im Rahmen der obligatorischen Grundversicherung zum absoluten Existenzminimum gehört und auch gesichert werden muss. Prämien für weitergehende Versicherungsleistungen können in begründeten Ausnahmefällen und auf Zeit als situationsbedingte Leistung übernommen werden. In diesem Sinne sind die Ausführungen des Regierungsrates zu dieser Motion klar, eindeutig und überzeugend.

Kurz: Der Handlungsbedarf ist nicht ausgewiesen. Lehnen Sie daher mit Grünen und AL diese Motion ab. Danke.

Ruth Kleiber (EVP, Winterthur): Die mit der Motion angestrebte Änderung des Sozialhilfegesetzes erweist sich als unnötig, denn die Anliegen der Motionäre sind bereits heute im Grundsatz im Gesetz verankert.

Sozialhilfe ist grundsätzlich eine Überbrückung für Personen und Familien, die aus welchen Gründen auch immer in eine finanzielle Notlage geraten sind. Jede dieser Personen und Familien haben ihre eigene Geschichte. Eigentlich ist jeder Sozialhilfeempfänger ein Einzelfall. Die Motion würde eine sinnvolle Differenzierung in all diesen Einzelfällen verhindern, was ja letztlich niemand will.

Die EVP wird die Motion nicht überweisen.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Da zu meinem Erstaunen mein Votum mit denjenigen der Vorredner identisch ist, verzichte ich auf eine Rede. Danke.

Eva Gutmann (GLP, Zürich): Es gibt in der Sozialhilfe verschiedene Gruppierungen, wie wir alle wissen. Es gibt Familien und Einzelne mit kurzfristiger Unterstützung in Notlagen. Es gibt mehrjährige Bezüger, die eigentlich auch arbeiten könnten und nicht in die Sozialhilfe gehören würden. In jedem Fall muss unterschieden werden können, ob es sinnvoller ist, die Zusatzversicherung beizubehalten, oder ob sie gekündigt werden muss und man die Grundversicherung lassen muss. Die von Barbara Steinemann erwähnten grundsätzlichen Probleme des KVG und der SKOS-Richtlinien können mit dieser Motion nicht gelöst werden. Die GLP lehnt deshalb die Motion ab.

Lorenz Schmid (CVP, Männedorf): Ich danke den einreichenden Personen der Motion, dass sie ein Unbehagen der Bevölkerung aufgegriffen haben, ein Unbehagen, das vielleicht auch in der Politik herrschen könnte, denn Sozialhilfeempfänger mögen vielleicht zusatzversichert sein und mögen somit zusätzliche Leistungen über dem obligatorischen Leistungsbereich empfangen.

Ich danke jedoch dem Regierungsrat, dass er so klar und plausibel dargelegt hat, dass dies durchwegs im Sinne der öffentlichen Hand ist. Sie legt dar, dass eine Zusatzversicherung nur dann abgeschlossen wird, wenn sie auch im finanziellen Interesse des Versicherten, somit

eigentlich der öffentlichen Hand ist, weil sie ja im Sozialhilfefall auch für die Kosten aufkommen muss. Zusatzversicherungen werden nur dann abgeschlossen, wenn dadurch Gesundheitskosten zulasten der öffentlichen Hand mindestens im Gegenwert der Mehraufwendungen vermieden werden können.

Ich verstehe jetzt nicht, warum die überweisenden Personen ihre Motion nicht zurückziehen. Denn es gibt wirklich keinen Grund, das jetzt weiterzuziehen, ausser man hat ein tiefgründiges Misstrauen gegenüber der Exekutive, gegenüber dem Regierungsrat und möchte einfach dumm alles verbieten, was auch im Sinne der öffentlichen Hand sein könnte.

Wir werden die Motion nicht überweisen.

Regierungspräsident Hans Hollenstein: In drei Sätzen: Das wesentliche Anliegen dieser Motion ist im Grundsatz bereits in der Gesetzgebung enthalten. Es gibt nur wenige Ausnahmen. Die Gemeindebehörden, konkret die kommunalen Sozialbehörden, haben das pflichtgemäss abzuschätzen.

Ich bitte Sie, diesen Vorstoss nicht zu überweisen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 103 : 50 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), die Motion nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Rolf Walther, Zürich
Ratssekretär Bruno Walliser verliest das Rücktrittsschreiben: «Sie haben mich am 12. Juli 2010 als Mitglied des Bankrates der Zürcher Kantonalbank gewählt, mit Amtsantritt 1. Oktober 2010. Ich freue mich auf diese neue herausfordernde Tätigkeit, weiterhin im Dienst der Zürcher Bevölkerung, und danke Ihnen auch an dieser Stelle nochmals für Ihr Vertrauen und die Wahl.

Entsprechend bitte ich Sie, meinem Rücktritt als Kantonsrat per Ende September 2010 zu bewilligen und meine Nachfolge im Kantonsrat und in der Finanzkommission in die Wege zu leiten.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Rolf Walther, Zürich, ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden.

Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall.

Der Rücktritt per 30. September 2010 ist genehmigt.

Gesuch um Rücktritt als Ersatzmitglied der Baurekurskommission III von Monika Spring, Zürich

Ratssekretär Bruno Walliser verliest das Rücktrittsschreiben: «Aufgrund meiner Wahl als Mitglied der Baurekurskommission III ersuche ich um die Genehmigung meines Rücktritts als Ersatzmitglied der Baurekurskommission auf den Beginn meiner Amtszeit als Vollmitglied.

Mit freundlichen Grüssen, Monika Spring.»

Ratspräsident Gerhard Fischer: Monika Spring, Zürich, bisheriges Ersatzmitglied der Baurekurskommission, ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden. Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall.

Der Rücktritt per 30. September 2010 ist genehmigt.

Gesuch um Rücktritt als Oberrichter von Otto Kramis, Kilchberg

Ratssekretär Bruno Walliser verliest das Rücktrittsschreiben: «Ich möchte per 31. Dezember 2010 von meinem Amt als Oberrichter zurücktreten und bitte Sie, zuhanden des Kantonsrates von meinem Rücktritt auf Ende Jahr Kenntnis zu nehmen.

Ich danke dem Kantonsrat für das mir geschenkte Vertrauen.

Mit freundlichen Grüssen, Otto Kramis.»

Ratspräsident Gerhard Fischer: Obergerichter Otto Kramis, Kilchberg, ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraph 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden.

Ich gehe davon aus, dass Sie auch mit diesem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall.

Der Rücktritt per 30. September 2010 ist genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

Hinweis betreffend Gesellschaftlicher Anlass des Kantonsrates

Ratspräsident Gerhard Fischer: Ich weise Sie noch darauf hin, dass die Anmeldefrist für den Gesellschaftlichen Anlass eigentlich bereits abläuft. Sie sind gebeten, Ihre Anmeldung baldmöglichst abzusenden oder einzureichen.

Rückmeldungen zur neuen Beschallungsanlage

Ratspräsident Gerhard Fischer: Im Weiteren bittet Herr Leonhard, ihm Ihre Beurteilung der Lautsprecheranlage von heute Morgen direkt mitzuteilen, sofern Sie Anliegen dazu haben.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Straftaten von Ausländern und Ausschaffungen**
Interpellation *Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf)*
- **Fehlende Regelung der Sonderschulung im Kanton Zürich**
Dringliche Anfrage *Corinne Thomet (CVP, Kloten)*
- **Zwangsausschaffungen**
Anfrage *Markus Bischoff (AL, Zürich)*
- **Migrationsamt des Kantons Zürich**
Anfrage *Claudio Schmid (SVP, Bülach)*
- **Informationspraxis Jugendanwaltschaft–Schulen**
Anfrage *Esther Guyer (Grüne, Zürich)*
- **Kleinwasserkraftwerke**
Anfrage *Regula Kaeser (Grüne, Kloten)*
- **UNIA nötig Arbeitgeber**
Anfrage *Hans Egli (EDU, Steinmaur)*

- **Grenzwachkorps verärgern mehrere Kantone**
Anfrage *Martin Farner (FDP, Oberstammheim)*
- **Natur- und Landschaftsschutz aus Bauernhand**
Anfrage *Robert Brunner (Grüne, Steinmaur)*
- **Wann wird santésuisse gestoppt und können unseren älteren Mitmenschen die notwendigen Heim- und Pflegeplätze garantiert werden?**
Anfrage *Thomas Hardegger (SP, Rümlang)*

Rückzug

- **Migrantinnen und Migranten als Opfer von häuslicher Gewalt**
Postulat *Renate Büchi (SP, Richterswil)*, KR-Nr. 199/2008

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Zürich, den 23. August 2010

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 30. August 2010.