


175. Sitzung, Montag, 16. Mai 2022, 08:15 Uhr

 Vorsitz: *Esther Guyer (Grüne, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 2**
 - Antworten auf Anfragen
 - Ratsprotokoll zur Einsichtnahme
 - Zuweisung von neuen Vorlagen
 - Gesuch um persönliche Vertretung einer Einzelinitiative
- 2. Wahl Mitglied Verwaltungsgericht (50%) 4**
 - Antrag der Interfraktionellen Konferenz
 - KR-Nr. 16/2022
- 3. Fit for Future – Förderung der strukturell bedingten beruflichen Umorientierung und der Nachholbildung im Rahmen der Arbeitslosenversicherung..... 5**
 - Antrag des Regierungsrates vom 7. Juli 2021 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 210/2020 und gleichlautender Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 15. März 2022
 - Vorlage 5734
- 4. Vermeidung der Jugendarbeitslosigkeit durch Erleichterung des Berufseinstiegs 11**
 - Antrag des Regierungsrates vom 25. August 2021 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 209/2020 und gleichlautender Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 15. März 2022
 - Vorlage 5744
- 5. Senkung der Strassenverkehrsabgaben um 20%..... 18**
 - Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 1. März 2022 zur parlamentarischen Initiative René Isler
 - KR-Nr. 16a/2017

- 6. Standesinitiative zur Kompetenzübertragung an Kantone für Arbeitsbewilligungsverlängerung von Asylsuchenden mit Negativentscheid 35**
Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 15. März 2022 zur parlamentarischen Initiative Kathy Steiner
KR-Nr. 357a/2018
- 7. Staatsbeitrag an die Elektrifizierung der Buslinien 5 und 7 in der Stadt Winterthur 45**
Antrag des Regierungsrates vom 8. September 2021 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 5. April 2022
Vorlage 5777 (*Ausgabenbremse*)
- 8. Chancen, Risiken und Potenzial von Innovationen und Digitalisierung für eine nachhaltige Mobilität im Kanton Zürich 52**
Antrag des Regierungsrates vom 22. Dezember 2021 zum Postulat KR-Nr. 136/2018 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 5. April 2022
Vorlage 5636b
- 9. Rahmen-Gesamtarbeitsvertrag für Nahverkehrsbetriebe des Kanton Zürich..... 57**
Postulat Qëndresa Hoxha-Sadriu (SP, Opfikon), Beat Bloch (CSP, Zürich), Markus Bischoff (AL, Zürich) vom 25. Januar 2021
KR-Nr. 19/2021, RRB-Nr. 401/14. April 2021 (Stellungnahme)

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Esther Guyer: Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Dies ist nicht der Fall. Wir fahren fort wie vorgesehen.

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf drei Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 56/2022, Hohes Strafmass für Betreiber von Darknetplattformen
Christina Zurfluh Fraefel (SVP, Wädenswil), Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht)
- KR-Nr. 59/2022, Wiedereinstieg in Lehrberuf fördern
Christoph Fischbach (SP, Kloten)
- KR-Nr. 126/2022, Mitbestimmung bei Temporeduktionen auf Gemeindestrassen
Patrick Walder (SVP, Dübendorf), Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Dieter Kläy (FDP, Winterthur)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 173. Sitzung vom 2. Mai 2022, 9.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung der Abrechnung des Objektkredits für die Neu- und Ersatzbauten am Strickhof Lindau, AgroVet-Strickhof, Bildungs- und Forschungszentrum**

Vorlage 5021

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

- **Einführungsgesetz zum Opferhilfegesetz (EG OHG)**

Vorlage 5823

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 332/2017 betreffend Zugang und Verständlichkeit von Wahl- und Abstimmungsmaterialien und Informationen zur politischen Meinungsbildung**

Vorlage 5825

- **Beschluss des Kantonsrates über die Behördeninitiative KR-Nr. 354/2020 des Gemeinderates der Stadt Zürich betreffend Schaffung einer kantonalen Rechtsgrundlage für eine Stellvertretungsregelung in den Gemeindeparlamenten**

Vorlage 5826

Gesuch um persönliche Vertretung einer Einzelinitiative

Ratspräsidentin Esther Guyer: Im Zusammenhang mit der Einzelinitiative von Roland Zimmermann betreffend «Standort des Universitätsospitals Zürich» (KR-Nr. 142/2022) ist das Gesuch gestellt worden, dass

der Einreicher die Einzelinitiative während zehn Minuten vor dem Rat begründen und an den Verhandlungen mit beratender Stimme teilnehmen darf. Dies ist gemäss Paragraph 138b Absatz 2 des Gesetzes über die politischen Rechte möglich, wenn wenigstens ein Viertel der anwesenden Ratsmitglieder dieses Gesuch unterstützt. Wir müssen deshalb die Präsenz feststellen. Der Eingang ist zu schliessen.

Bitte drücken Sie die Taste «1». Es sind 148 Ratsmitglieder anwesend. Um das Gesuch zu bewilligen, braucht es somit mindestens 37 Stimmen.

Abstimmung

Für das Gesuch stimmen 144 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 37 Stimmen erreicht, dem Gesuch wird stattgegeben.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Somit hat Roland Zimmermann Anrecht darauf, an der materiellen Behandlung im Rat mit beratender Stimme teilzunehmen. Der Eingang kann geöffnet werden.

2. Wahl Mitglied Verwaltungsgericht (50%)

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 16/2022

Ratspräsidentin Esther Guyer: Diese Wahl wird gemäss Paragraph 125 des Kantonsratsgesetzes im geheimen Verfahren durchgeführt.

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Franz Kessler Coendet, GLP, Männedorf.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Wir schreiten zur Wahl. Die Eingänge sind zu schliessen. Ich mache darauf aufmerksam, dass in der Halle ein Foto- und Filmverbot herrscht.

Zur Ermittlung der Präsenz bitte ich alle, die Taste «1» zu drücken. Wir gehen folgendermassen vor: Die Stimmenzählerinnen und Stimmenzähler verteilen auf mein Zeichen hin die Stimmzettel und sammeln

diese auf mein Zeichen hin wieder ein. Sie sind gebeten, an Ihren Plätzen zu bleiben, bis ich das Zeichen gebe, dass alle Stimmzettel eingesammelt sind.

Es sind 155 Ratsmitglieder anwesend. Die Wahlzettel können jetzt ausgeteilt werden.

Ich bitte die Stimmzählerinnen und Stimmzähler, die Wahlzettel wieder einzusammeln.

Ich beantrage Ihnen, die Auszählung innerhalb des Ratssaals durchzuführen. Sie sind damit einverstanden. Weiter beantrage ich Ihnen, während der Auszählung mit Traktandum 3 weiterzufahren. Sind Sie damit einverstanden? Das ist der Fall. Die Zugänge können wieder geöffnet werden.

Die geheim vorgenommene Wahl ergibt folgendes Resultat:

Anwesende Ratsmitglieder	155
Eingegangene Wahlzettel	155
Davon leer	8
Davon ungültig	<u>4</u>
Massgebende Stimmenzahl	143
Absolutes Mehr	72
Gewählt ist Franz Kessler Coendet mit	143 Stimmen
Vereinzelte	<u>0 Stimmen</u>
Gleich massgebende Stimmenzahl von	143 Stimmen

Ich gratuliere Franz Kessler Coendet zur Wahl und wünsche Erfolg und Befriedigung im Amt.

3. Fit for Future – Förderung der strukturell bedingten beruflichen Umorientierung und der Nachholbildung im Rahmen der Arbeitslosenversicherung

Antrag des Regierungsrates vom 7. Juli 2021 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 210/2020 und gleichlautender Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 15. März 2022

Vorlage 5734

Beat Bloch (CSP, Zürich), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die WAK beantragt Ihnen einstimmig, das dringliche Postulat abzuschreiben. Mit dem nach dem coronabedingten (Covid-19-Pandemie) Lockdown am 15. Juni 2020 überwiesenen Vorstoss

wurde der Regierungsrat eingeladen, eine Strategie und einen Umsetzungsplan zu erarbeiten.

Der Regierungsrat anerkennt in seinem ausführlichen Bericht vom 7. Juli 2021 die Herausforderungen auf dem Arbeitsmarkt und beschreibt die bewährten arbeitsmarktlichen Massnahmen für Stellensuchende. Die fortschreitende Digitalisierung, Spezialisierung und der demografische Wandel prägen die Branchen und Berufsstruktur des Zürcher Arbeitsmarktes. Die Corona-Krise dürfte diese Haupttreiber für den Wandel trotz staatlichen Abfederungs-Massnahmen, wie die Kurzarbeit, beschleunigt haben. Es entstehen neue Berufsbilder und eine verstärkte Nachfrage nach entsprechenden Fachkräften. Im Kanton Zürich nehmen wissensintensive Tätigkeiten mit hohen Bildungsanforderungen zu, unternehmerisches konzeptionelles oder abstraktes Denken sowie digitale Kompetenzen sind gefragte Fertigkeiten, während einfachere Hilfs- und Routinetätigkeiten oder auch Fertigungs- und Produktionsberufe durch Automatisierung und Online-Dienste zunehmend verdrängt werden. Im regierungsrätlichen Bericht wird deshalb auch aufgezeigt, wie das Angebot an arbeitsmarktlichen Massnahmen vertieft und ausgebaut werden kann. Dazu gehören zum Beispiel eine verstärkte Kooperation mit der Berufs-, Studien- und Laufbahnberatung sowie die Förderung lebenslangen Lernens mittels E-Learning. Per 2023 werden zudem Programme zur Vermittlung berufsübergreifender Kompetenzen erarbeitet.

Die Abschreibung des Postulates war in der WAK unbestritten. Namens der Kommission beantrage ich Ihnen, der Abschreibung des dringlichen Postulates zuzustimmen.

Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster): Die Volkswirtschaftsdirektion hat uns in ihrem Bericht sehr detailliert aufgezeigt, welche arbeitsmarktliche Massnahmen für eine berufliche Umorientierung und Nachholbildung in der Arbeitslosenversicherung (ALV) zur Verfügung stehen und wo sie den weitergehenden Handlungsbedarf sieht. Wir freuen uns darüber, dass die Auseinandersetzung mit dieser wichtigen Frage in den letzten Jahren doch zu punktuellen Verbesserungen geführt hat. So sind heute auch Ausbildungszuschüsse für vierjährige Lehren möglich, und Coachings und schulische Unterstützung werden bewilligt, um Lehrabbrüche zu vermeiden. Erwachsene können neu auch bei der Erlangung eines Berufsabschlusses über die Wege «direkte Zulassung zur Abschlussprüfung» und «Validierung von Bildungsleistungen» unterstützt werden. Absurd dagegen ist, dass die Versicherung – das ist aber nicht

das Verschulden der Volkswirtschaftsdirektion – dann die Kosten für die Abschlussprüfungen nicht übernimmt.

Die Tatsache, dass solche Instrumente selten genutzt werden, zeigt aber auch die klare Ausrichtung der Arbeitslosenversicherung auf die schnelle Wiedereingliederung auf. Der bereits wieder enorm robuste Zürcher Arbeitsmarkt trägt natürlich das Seine dazu bei, dass die Fokussierung auf die schnelle Vermittlung von Stellensuchenden liegt. Im Rahmen der Arbeitslosenversicherung wird neu auch die Förderung des lebenslangen Lernens mittels E-Learning angestrebt. Wir bitten die Volkswirtschaftsdirektion, hier ein Auge darauf zu behalten, wer von dieser Möglichkeit profitieren wird. Wir vermuten nämlich, dass es vor allem gut Qualifizierte sein werden, die sich das selbstständige Lernen bereits gewöhnt sind. Das anvisierte Programm zur Förderung der transversalen Kompetenzen, wozu auch der Umgang mit neuen Technologien zählt, muss für uns Grüne dafür sorgen, dass auch gering Qualifizierte vom E-Learning profitieren werden. Wir Grünen schreiben das Postulat ebenfalls ab. Besten Dank.

Rochus Burtscher (SVP, Dietikon): Unsere Gesellschaft befindet sich in einen Zustand, den wir nicht wirklich fassen können. Wir haben eine Pandemie namens Corona erlebt, die zu Lockdowns mit wirtschaftlichen Folgen führte. Niemand in der Schweiz hat damit gerechnet, dass ein Konflikt zwischen Russland und der Ukraine ausbricht, der zu Energie- und Nahrungsmittelmangel führt. Jetzt haben wir ein weiteres Ereignis, das die Wenigsten haben kommen sehen: die Inflation. All diese Ereignisse beeinflussen unser zukünftiges Leben, die Welt steht Kopf. Kleiner gut gemeinter Hinweis: Es wird ungemütlich, bereiten sie sich darauf vor. All jene, die nicht fertig denken, fertig gedacht haben, werden jetzt davon eingeholt. All diese Ereignisse haben einen gesellschaftlichen Einfluss auf den Arbeitsmarkt.

Liest man die Antwort des Regierungsrates auf unser dringliches Postulat, dann kommt man zum Schluss, dass der Kanton Zürich wie auch die Schweiz sehr gut aufgestellt sind. Und wenn ihr glaubt, das mit Geldgeben – Klammer auf, dieser Begriff ist für all die Gutmenschen unter uns gedacht, Klammer zu – das Problem gelöst sei, dann seid ihr auf dem steinigen Holzweg. Die Unternehmer sind innovativer denn je, man müsste sie nur einmal machen lassen und nicht immer neue Regulierungen machen.

Dieses dringliche Postulat war gedacht, dass wir vorausschauen, dem Strukturwandel entgegenwirken. Wir waren überrascht, was bereits angeboten wird. Jetzt wissen wir es und müssen nicht noch mehr anbieten,

sondern nutzen. Wir danken dem Regierungsrat für die gute ausführliche Darlegung und schreiben ab. Danke.

Birgit Tognella-Geertsen (SP, Zürich): «Fit for Future», ich gratuliere den Parlamentariern ganz herzlich, die gestern (*bei den Wahlen in die Gemeindeexekutiven*) ins Amt gewählt wurden. «Fit for Future» zum zweiten: Mit diesem dringlichen Postulat wurde der Regierungsrat gebeten, einen Umsetzungsplan und einen Strategieplan zur Förderung der strukturell bedingten beruflichen Umorientierung und der Nachholbildung im Rahmen der Arbeitslosenversicherung zu erarbeiten. Dieses dringliche Postulat wurde zu Beginn der Pandemie im Juni 2020 eingereicht. Nach dem Ausbruch der Corona-Krise hat sich die Lage auf dem Schweizer Arbeitsmarkt schlagartig geändert. Schweizweit hatte die Arbeitslosenquote bei den 15- bis 24-Jährigen und bei den 50 bis 64-Jährigen stark zugenommen. Man nahm an, dass eine rasche und dauerhafte Eingliederung in den Arbeitsmarkt für viele Arbeitslose beziehungsweise Stellensuchende zu einer enormen Herausforderung werden kann. Diese Herausforderung war anfangs sicher vorhanden. Doch heute, im Mai 2022, ist die Arbeitslosenquote so tief wie vor der Pandemie im Jahr 2019, nämlich 2 Prozent, und es besteht ein Rückgang in allen Bereichen. Dies ist doch sehr erfreulich, nicht wahr?

Wenn ich aber die Daten des SECO (*Staatssekretariat für Wirtschaft*) zur Arbeitslosigkeit im Kanton Zürich anschau, fällt mir klar auf, dass die grösste Zahl von Personen, die arbeitslos sind, zwischen 30 und 39 Jahre alt sind. Hier erhoffe ich mir von der Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), dass die bewährten arbeitsmarktlichen Massnahmen für diese Altersklasse weiter ausgebaut werden. Doch auch die Wirtschaft und die Unternehmungen sind gefordert. Eine Bereitschaft, sich für berufliche Quereinsteigerinnen und Quereinsteiger zu öffnen, fehlt oft, was ich sehr bedaure. Aber wir schreiben das dringliche Postulat nun ab, weil vieles schon umgesetzt wurde. Herzlichen Dank.

Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon): Nicht nur in der Schweiz herrscht ein ausgeprägter Fachkräftemangel. Dasselbe Bild zeigt sich im umliegenden Ausland. Beim Wort «Fachkräftemangel» denkt manch einer an hochspezialisierte Ingenieurinnen, Informatikerinnen und Biotech-Crackinnen. Aber es fehlt vor allem auch an Personal in der Pflege und in der Gastronomie. Daher ist es auf den ersten Blick erstaunlich, dass bei einer Sparmassnahme primär beim Personal gespart und Hilfskräfte entlassen werden. Diese Hilfskräfte landen in der Arbeitslosigkeit. Ein

Ansatz, den Fachkräftemangel zu senken, wäre, dass Unternehmen stärker in die Weiterbildung ihrer Angestellten investieren statt andere abzuwerben. Weiter sind bekanntermassen die Arbeitsbedingungen oft nicht attraktiv. Sie zu verbessern, statt die Arbeit auf weniger Hände zu verteilen, wäre ein weiterer Weg. Dennoch hat sich gemäss Fachkräftemangel-Index der Uni Zürich die Schere zwischen den Berufen mit einem Fachkräftemangel und jenen mit einem Fachkräfteüberangebot durch die Pandemie geöffnet und noch nicht wieder geschlossen. Besonders betroffen von Langzeitarbeitslosigkeit sind Stellensuchende über 50. Um ein Berufsleben lang auch ausbildungstechnisch agil zu bleiben, braucht es auch bei Unternehmen Anreize, ihre Mitarbeitenden zu schulen, und durchlässige Ausbildungslehrgänge. Weitere Punkte sind die Bereitschaft der Unternehmen, Vorurteile und Hemmnisse beispielsweise bei älteren Arbeitnehmenden abzubauen und diesen mit einem Job eine Chance zu geben.

Die Regierung hat mit Branchenverbänden den aktuellen Arbeitsmarkt analysiert und diverse Massnahmen umgesetzt, welche auch eine berufliche Umorientierung ermöglichen. Wichtig ist, dass die Umschulungen den Anforderungen des Arbeitsmarktes gerecht werden.

Wir Grünliberalen begrüssen den intensiven Austausch mit Unternehmen und Verbänden und setzen auf eine genaue Arbeitsmarktbeobachtung und Weiterbildung. Dieses Postulat schreiben wir ab. Danke.

Dieter Kläy (FDP, Winterthur): Während der Corona-Krise hat sich der Arbeitsmarkt in der Schweiz und auch im Kanton Zürich verhältnismässig stabil gehalten. Im Februar 2021 ist die Arbeitslosigkeit innerhalb eines Jahres seit Beginn der Corona-Krise auf einen Höchststand von über 3 Prozent geklettert, im Kanton Zürich sogar 3,6 Prozent. Doch ebenso schnell hat sich der Arbeitsmarkt im Kanton Zürich und auch gesamtschweizerisch wieder erholt. Heute sind wir bei etwas mehr als 2 Prozent Arbeitslosigkeit.

Das Postulat verlangt ja eine Förderung der strukturell bedingten beruflichen Umorientierung und der Nachholbildung im Rahmen der Arbeitslosenversicherung. Doch eine Notwendigkeit für zusätzliche Massnahmen liegt gemäss FDP heute nicht vor. Die Erfahrungen der Corona-Krise haben gezeigt, dass die Instrumente genügen. Insbesondere die Kurzarbeitsentschädigung, die ausgebaut worden ist, partiell aber auch der Wunsch vieler Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, sich beruflich neu zu orientieren, haben klar dargelegt, dass es keine zusätzlichen staatlichen Eingriffe braucht. Viele Arbeitnehmende ha-

ben sich selbst umorientiert und sind auch fündig geworden. Das heutige Instrumentarium ist deshalb sehr gut ausgebildet. Es umfasst Beschäftigungsmassnahmen, Bildungsmassnahmen, spezielle Massnahmen wie Einarbeitungszuschüsse, Ausbildungszuschüsse und anderes mehr, das hat sich alles bewährt. Die FDP hat damals das Postulat nicht mitgetragen und wir sehen uns heute in der damaligen Haltung bestätigt. Nur zwei Jahre nach der Corona-Krise stellen wir fest, dass sich dieser Arbeitsmarkt sehr gut erholt hat, ja sogar in gewissen Branchen wie Hotellerie und Gastronomie stellen wir jetzt wieder einen Fachkräftemangel fest.

Der Bericht des Regierungsrates ist umfassend. Wir können das Postulat abschreiben. Herzlichen Dank.

Nicole Wyss (AL, Zürich): Ich verlese das Votum meiner Kollegin Melanie Berner: Auch die Alternative Liste wird der Abschreibung zustimmen. Wir bedanken uns für den Bericht und begrüssen die neuen Möglichkeiten, welche beispielsweise erwachsenen Stellensuchenden bei der Erlangung eines Berufsabschlusses zur Verfügung stehen, obwohl wir der Meinung sind, dass dort noch mehr dringender wäre, beispielsweise eine Übernahme der oder zumindest Beteiligung an den Kosten der Berufsabschlussprüfung oder des Validierungsverfahrens. Der Bericht hält fest, dass im Kanton Zürich eine Vielzahl unterschiedlicher arbeitsmarktlicher Massnahmen existiert und dass diese auch weiterentwickelt werden, insbesondere, um dem angehenden Strukturwandel auf dem Arbeitsmarkt gerecht zu werden.

Wir von der AL hätten uns allerdings noch ein bisschen mehr Mut gewünscht. So hätten wir es beispielsweise begrüsst, wenn auch dem etwas weniger bekannten Zweck der ALV, Arbeitslosigkeit zu verhindern, mehr Rechnung getragen worden wäre. Hier sehen wir eine Chance und hoffen, dass diesem Aspekt bei der nächsten Weiterentwicklung arbeitsmarktrechtlicher Massnahmen mehr Gewicht gegeben wird. Besten Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Das Postulat hat ja verlangt, dass man eine Strategie und einen Umsetzungsplan im Rahmen der Arbeitslosenversicherung erarbeitet, pandemiebedingt. Es ist tatsächlich so, wie meine Vorrednerinnen und -redner erwähnt haben, wir haben im Moment eine rekordtiefe Arbeitslosigkeit von 2 Prozent, und damit sind wir noch unter dem Vor-Krisenjahr 2019. Die Erholung ist breit abgestützt und betrifft weitgehend sämtliche Branchen und Berufe.

Wir haben verschiedene Massnahmen aufgezeigt, neben dem tatsächlich wichtigen Instrument in der Krise, der Kurzarbeitsentschädigung. Wir bieten Fachkurse an, Ausbildungspraktika als Ergänzung der beruflichen Kenntnisse von stellensuchenden Personen, die Lücken haben. Wir bezahlen den Arbeitgebenden Einarbeitungszuschüsse für den erhöhten Einarbeitungsbedarf. Wir haben arbeitsmarktliche Massnahmen zum Erwerb des Berufsabschlusses für Erwachsene. Zudem können weitere Wege zur Erlangung eines Berufsabschlusses zumindest teilweise mitfinanziert werden. Weiter prüft das AWA (*Amt für Wirtschaft und Arbeit*) laufend den Bedarf nach spezifischen Angeboten für Stellensuchende derselben Berufsgruppe, die aus konjunkturellen oder strukturellen Gründen den Beruf oder die Branche wechseln müssen. Und selbstverständlich bauen wir das Angebot des E-Learning schrittweise aus, lebenslanges Lernen ist das grosse Thema. Und im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung haben wir festgestellt, dass berufsfeld- und branchenübergreifend ein Bedarf nach neuen zusätzlichen Kompetenzen der Stellensuchenden im Bereich der Soft Skills und im Umgang mit neuen Technologien besteht. Und selbstverständlich werde ich zusammen mit meinem Amt für Wirtschaft und Arbeit darauf schauen, dass dies allen zugutekommt, auch den weniger gut ausgebildeten Fachkräften.

Und in diesem Sinne danke ich Ihnen für die Kenntnisnahme und die Abschreibung des Postulates. Merci.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das dringliche Postulat KR-Nr. 210/2020 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Vermeidung der Jugendarbeitslosigkeit durch Erleichterung des Berufseinstiegs

Antrag des Regierungsrates vom 25. August 2021 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 209/2020 und gleichlautender Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 15. März 2022

Vorlage 5744

Beat Bloch (CSP, Zürich), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die WAK beantragt Ihnen auch bei diesem Geschäft (*wie auch bei der vorgängig beratenen Vorlage 5734*) einstimmig, das dringliche Postulat abzuschreiben. Auch dieser am 7. September 2020 überwiesene Vorstoss stand ganz im Zeichen der Corona-Pandemie. Der Regierungsrat wurde aufgefordert, ein Anreizkonzept zu erarbeiten, damit Unternehmen Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger weiterbeschäftigen und diese nicht arbeitslos in die Berufswelt starten. Der Regierungsrat kommt in seinem Bericht zum Schluss, dass aufgrund der tiefen Jugendarbeitslosenquote sowie insbesondere der ausserordentlichen Instrumente, wie etwa die Weiterbeschäftigung im Betrieb mit Kurzarbeit oder der prüfungsfreie Übertritt in die Berufsmaturitätsschule (BMS) in den letzten beiden Jahren, kein Bedarf für zusätzliche Massnahmen besteht. Diese Einschätzung teilt auch die Mehrheit der Sozialpartner, dies das Ergebnis einer Vernehmlassung.

Die Kommission schliesst sich der regierungsrätlichen Schlussfolgerung an, und die Mehrheit sieht in der vorgeschlagenen zusätzlichen arbeitsmarktlichen Massnahme, Ausgelernten als Anreiz zur Weiterbeschäftigung einen geringeren Mindestlohn zu zahlen, kein probates Instrument, die Jugendarbeitslosigkeit zu vermeiden. Es wäre Sache der Sozialpartner, bei den sogenannten regulierten Branchen den allgemeinverbindlich erklärten Gesamtarbeitsvertrag (GAV) vorübergehend ausser Kraft zu setzen.

Namens der WAK beantrage ich Ihnen, der Abschreibung des dringlichen Postulats zuzustimmen.

Marcel Suter (SVP, Thalwil): Die SVP als Erstunterzeichnerin dieses dringlichen Postulates stimmt den Ausführungen des WAK-Präsidenten zu und ist dementsprechend für die Abschreibung. Ich erlaube mir noch einige Anmerkungen zum doch wichtigen Thema:

Dies ist ein Postulat, das während und wegen der Corona-Pandemie eingereicht wurde. Wir nehmen sehr erfreut zur Kenntnis, dass auch die Jugendarbeitslosigkeit sich nicht so negativ entwickelt hat, wie vielleicht noch vor zwei Jahren befürchtet wurde. Dies ist unter anderem auf die relativ zurückhaltende Corona-Schliessungspolitik in der Schweiz und im Kanton Zürich zurückzuführen. Die Schweiz und der Kanton Zürich stehen besser da als die meisten anderen Länder vor und jetzt eben vor allem auch nach zwei Jahren Corona-Massnahmen. Der laufende Druck der SVP, die Massnahmen auf ein notwendiges Minimum zu beschränken, haben sich auch im Nachhinein durchaus als richtig erwiesen, und davon können jetzt auch die Jugendlichen profitieren.

Das Thema bleibt aber wichtig und sollte auch im Kantonsrat auf dem Radar bleiben. Die Statistiken über die Jahre zeigen durchaus, dass es ein erhöhtes Risiko für Arbeitslosigkeit bei den Ü-50 (*über 50-Jährige*) und eben auch bei den ganz Jungen gibt. Es ist sehr wichtig, ich sage sogar unsere Pflicht, dafür zu sorgen, dass möglichst alle Jungen direkt nach der Lehre eine Beschäftigung finden. Ein Anfang mit Arbeitslosigkeit ins eigentliche Berufsleben ist, wenn immer, zu vermeiden. Ich danke allen Firmen, die Lernende ausbilden und, wenn immer möglich, diese nach Lehrabschluss weiterbeschäftigen. In der Regel ist das für beide Seiten positiv, dies kann ich aus meiner eigenen langjährigen Erfahrung nur bestätigen.

Zuletzt danke ich der Volkswirtschaftsdirektion und deren Vorsteherin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), dass sie sich laufend und auch in Zukunft für unser duales Bildungssystem einsetzen und somit indirekt auch Lehrstellen fördern. Insbesondere bei den boomenden ausländischen Firmen, die sich im Kanton Zürich – zum Glück – niederlassen, ist es aber absolut notwendig, auf unser spezielles und sehr erfolgreiches Bildungssystem hinzuweisen, da diese Firmen unser System in der Regel nicht oder kaum kennen und in den Heimatländern oft fast alle und vor allem auch für alles studieren. Der wirtschaftliche Erfolg der Schweiz zeigt aber: Wir machen hier etwas richtig und können stolz darauf sein. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

Nicole Wyss (AL, Zürich): Ich verlese erneut ein Votum meiner Kollegen Melanie Berner: Die Alternative Liste hat das Postulat bei der Überweisung unterstützt. Damals wie heute betonen wir, dass die Sozialpartner das Problem der Jugendarbeitslosigkeit seit langem erkannt haben. Es gibt zahlreiche allgemeinverbindliche Gesamtarbeitsverträge, welche die Weiterbeschäftigung von Lehrabgängerinnen und Lehrabgängern zu einem tieferen Lohn als dem Mindestlohn unter klar definierten Bedingungen erlauben. So muss der Lohn innert zwei oder drei Jahren an den Mindestlohn herangeführt werden. Und diese Bedingung ist eben enorm wichtig, ansonsten droht den Jugendlichen dasselbe wie bei einer Beschäftigung in einem Praktikumsverhältnis zu einem sehr tiefen Lohn, nämlich, dass es je nach Elastizität des Arbeitsmarktes acht bis zehn Jahre dauern kann, bis der Lohnrückstand aufgehoben werden kann. Mit der Praktikumlösung würden wir diese Problematik nur verschärfen und den Jugendlichen einen Bärenienst erweisen.

Die Alternative Liste sieht den Handlungsspielraum hier immer noch bei den arbeitsmarktlichen Massnahmen via RAV (*Regionales Arbeits-*

vermittlungszentrum). Der Bericht zeigt, dass diese bei den Jugendlichen zu wenig leisten, hier sollte man unserer Meinung nach ansetzen. Dazu müsste dann aber ein anderer Vorstoss her.

In diesem Sinne: Die Alternative Liste schreibt ab. Besten Dank.

Dieter Kläy (FDP, Winterthur): Während der Corona-Krise hat sich nicht nur der Arbeitsmarkt in der Schweiz und im Kanton Zürich relativ stabil gehalten, wie wir in der Behandlung des vorgehenden Traktandums festgestellt haben, auch die Jugendarbeitslosigkeit hat sich trotz Corona relativ gut gehalten. Bereits auf Bundesebene sind frühzeitig Massnahmen zur Vermeidung von Jugendarbeitslosigkeit getroffen worden, darunter die Kurzarbeitsentschädigung für Lernende und auch Lehrmeister, mit dem Ziel, die Lernenden in Betrieb halten zu können, aber auch ein prüfungsfreier Übertritt in die Berufsmaturitätsschule und der «Förderschwerpunkt Lehrstellen Covid-19» des Bundes. Zusätzlich sind folgende Instrumente vorhanden, wir haben diese schon gehört: arbeitsmarktliche Massnahmen, Berufsbildungsmassnahmen, Weiterbeschäftigung, Massnahmen der Sozialpartner. Was aber immer wieder vergessen geht in dieser Sache, das sind einerseits die Massnahmen, die die Sozialpartner auf Bundesebene eingeleitet haben, und andererseits ist es das Engagement der Betriebe. Die Betriebe haben sehr viel gemacht, auch auf Aufruf und auf Einladung der Sozialpartner auf allen Ebenen, damit eben jugendliche Lehrabsolventen weiterbeschäftigt werden können, bis sie eine Anschlusslösung haben. Und das hat meines Erachtens und auch nach Einschätzung der FDP sehr gut geklappt. Unter dem Titel «Förderschwerpunkt Lehrstellen Covid-19» des Bundes entwickelten die Sozialpartner für Jugendliche ohne Anschlusslösung einen zweieinhalbtägigen Workshop mit dem Ziel, ein persönliches Laufbahnportfolio zu erstellen. Anschliessend konnten sich die Betroffenen in Einzelstunden mit einem Coach vertiefen. Auch diese Massnahme hat Wirkung gezeigt, auch wenn nicht sehr viele auf dieses Angebot zurückgegriffen haben. Aber es hat doch gezeigt, dass diese ganze Klaviatur der Massnahmen funktioniert hat.

Wir schreiben das Postulat ab.

Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich): Dank Kurzarbeitsentschädigung neu auch für Lernende, prüfungsfreie Übertritte in die Berufsmaturitätsschule und der Förderungsschwerpunkt des Bundes «Lehrstellen Covid-19» haben der Kanton Zürich wie auch der Rest der Schweiz die Corona-Krise bezüglich Jugendarbeitslosigkeit gut überstanden. Die

neueste Entwicklung zeigt, dass der befürchtete Anstieg der Arbeitslosigkeit im Allgemeinen und der Jugendarbeitslosigkeit im Besonderen ausgeblieben ist.

Im Postulat wurde unter anderem gefordert, dass bei einer angespannten wirtschaftlichen Lage die Weiterbeschäftigung von Lehrabgängerinnen und Lehrabgängern zu einem tieferen Lohn als dem branchenüblichen Berufslohn möglich sein soll. Das lehnen wir Grünen aus folgenden Gründen ab: Orts-, berufs-, branchenübliche Löhne sollen für alle Berufstätigen gelten. Weicht man diesen Grundsatz auf, wäre das Missbrauchspotenzial einfach zu gross. Und wir sind auch der Meinung, dass junge Menschen nach einer Berufsausbildung ihr Leben eigenständig bestreiten können sollen, darum absolvieren sie ja auch eine Berufsausbildung. Sollte eine erhebliche Jugendarbeitslosigkeit eintreten, sollten die Sozialpartner nach Lösungen für die Weiterbeschäftigung suchen. Doch wirksamer, nachhaltiger sind auch niederschwellige Zugänge zur Weiterbildung, zum Beispiel, indem Weiterbildungen auch ohne gut situierte Eltern ermöglicht werden. Herzlichen Dank, wir schreiben das Postulat ab.

Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon): Geschafft! Mit dem Lehrabschluss in der Tasche wollen junge Menschen motiviert das Erlernte umsetzen. Die im Sommer 2020 befürchtete Jugendarbeitslosigkeit ist glücklicherweise ausgeblieben. Einerseits waren nicht alle Wirtschaftssektoren betroffen und andererseits haben die ALV-Massnahmen (*Arbeitslosenversicherung*) gewirkt, wie beispielsweise die Kurzarbeit. Für Jugendliche wurden zudem weitere Möglichkeiten eingeführt. So wurde für das Schuljahr 2021/2022 unter bestimmten Notenvoraussetzungen eine prüfungsfreie Zulassung zum Berufsmaturitätsunterricht gewährt. Diese BMS-ler schnitten genauso gut ab wie jene, welche in den Vorjahren Prüfungen absolvierten. Ein prüfungsfreier Übertritt soll genauer analysiert werden, bevor er allenfalls langfristig übernommen wird.

Die Wirtschafts- und Arbeitswelt verändert sich überall so schnell und so umfassend wie lange zuvor nicht mehr. Hier gilt es aufzupassen, dass durch gutgemeinte protektionistische Massnahmen Lehrabgänger nicht Opfer der Umgehung eines strukturellen Wandels werden, indem diese in Berufen festgehalten werden, welche nicht zukunftsfähig sind. So wie die Elektrifizierung seinerzeit den Beruf des Laternenanzünders obsolet machte und dafür neue Berufsgattungen hervorbrachte, werden künftig ebenfalls Branchen verschwinden und dafür andere Berufsbilder aufkommen. Insbesondere Berufseinsteiger sind auf Agilität und

Flexibilität im Arbeitsmarkt angewiesen. Dieser wichtige Aspekt darf nicht vernachlässigt werden.

Wir Grünliberalen setzen auf Anreize für Unternehmen und Jugendliche für lebenslanges Lernen. Dieses Postulat schreiben wir ab. Herzlichen Dank.

Harry Robert Brandenberger (SP, Gossau): Ich profitiere nun von der Gnade des späten Votums, etwas neu für uns (*die neue Ratspräsidentin gestaltet die Rednerliste nicht mehr nach der Grösse der Fraktionen, sondern nach dem Eingang der Wortmeldungen*), aber vieles wurde schon gesagt und dementsprechend kann ich mich kurz und knackig halten.

Corona verschwindet langsam aus unserem realen Leben, zum Glück verschwindet es auch langsam aus der Traktandenliste. Gewisse Vorstösse sind überholt, und glücklicherweise stellt sich die Situation auch hier mit der tiefen Jugendarbeitslosigkeit ganz anders dar, als wir das vor zwei Jahren befürchtet haben. Weitere Massnahmen für Berufseinsteigerinnen und Berufseinsteiger sind also nicht erforderlich, wir haben das im Bericht lesen können. Das freut die Wirtschaft, aber das freut natürlich auch die SP.

Zwei Punkte sind uns allerdings noch besonders wichtig, den ersten hat meine Kollegin von der AL schon genannt: Bei den Praktika schauen wir weiterhin sehr genau hin, damit diese nicht missbräuchlich verwendet werden, um einfach eine Art Lohndumping zu machen. Ein Praktikum kann nur dann sinnvoll sein, wenn es sich allenfalls um Quereinsteigende handelt. Das Zweite, das mein Kollege von der SVP schon aufgenommen hat: Natürlich sehen wir auch das duale Bildungssystem als wichtigen Aspekt unserer Bildungslandschaft. Der prüfungsfreie Übertritt für die Nachholung der Berufsmaturität, der nun so beibehalten werden soll, sehen wir als ganz gute Möglichkeit, um auch gegen den Fachkräftemangel aktiv zu werden. Es hat sich gezeigt, dass die Erfolgsquote auch dann sehr hoch ist oder sich praktisch nicht verändert hat, wenn man ohne Prüfung zu dieser Weiterbildung kommen kann. Auch die SP ist für die Abschreibung dieses Postulates. Besten Dank.

Beat Monhart (EVP, Gossau): Mit diesem Postulat wurde der Regierungsrat aufgefordert, ein Anreizkonzept zu erarbeiten, damit Unternehmen Lehrabgängerinnen und -abgänger weiterbeschäftigen und diese nicht arbeitslos in die Berufswelt starten. Die ausführlichen Darlegungen von Regierungsrat und Kommission lassen den Schluss zu,

dass die bestehenden Instrumente auf dem Arbeitsmarkt offenbar ausreichend sind und eine Mehrheit der Befragten keine Notwendigkeit für staatliche Interventionen in Form eines Anreizsystems sieht. Im Moment scheint sich diesbezüglich die wirtschaftliche Situation tatsächlich etwas entspannt zu haben, was natürlich erfreulich ist. Aber das Thema könnte zu einem späteren Zeitpunkt durchaus wieder aktuell werden. Die EVP dankt allen Beteiligten und dem Regierungsrat für die Arbeit im Zusammenhang mit diesem dringlichen Postulat und schreibt ebenfalls ab.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Mit Beginn der Corona-Krise im Februar 2020 stieg die Jugendarbeitslosigkeit der 15- bis 24-Jährigen tatsächlich von 2,2 Prozent auf 3,4 Prozent im Februar 2021, und das hat mir damals auch Sorgen gemacht, das kann ich Ihnen sagen. Glücklicherweise kann man heute sagen, dass seither die Jugendarbeitslosigkeit am Sinken ist. Sie liegt aktuell – das ist Stand März 2022 – bei 1,6 Prozent, das heisst, unter dem Durchschnitt. Und das zeigt, dass der befürchtete Anstieg der Jugendarbeitslosigkeit zum Glück ausgeblieben ist, sie liegt bei den Lehrabgängerinnen und Lehrabgängern heute sogar unter dem Vor-Krisen-Niveau. Das heisst, wir haben einen starken Arbeitsmarkt. Und es hat sich gezeigt, dass Berufsbildung eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Kantonen und Organisationen der Arbeitswelt ist.

Das Postulat begründete die Forderung nach einem Anreizkonzept damals damit, dass eine Weiterbeschäftigung der Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger zum geforderten Mindestbruttolohn in der angespannten wirtschaftlichen Lage nicht möglich sei. Ich möchte darauf hinweisen, dass es einzig die Sozialpartner sind, die einen Anreiz zur Weiterbeschäftigung von Lehrabgängerinnen und Lehrabgängern leisten können, indem sie zum Beispiel die Mindestlöhne in einem allgemeinverbindlich erklärten GAV ausser Kraft setzen. Das Thema «Praktika» ist mir auch wichtig, damals schon in der Krise, aber auch jetzt in der Krise um den Krieg in der Ukraine, und wir schauen auch hier bei den Flüchtenden selbstverständlich genau hin. Wir haben Stellungnahmen eingeholt des KMU- und Gewerbeverbandes des Kantons Zürich, des Arbeitgeberverbandes, VZA, des Gewerkschaftsbunds des Kantons Zürich, Syna, des Kaufmännischen Verbandes, des Zürcher Bankenverbandes und der Zürcher Handelskammer, und sie alle haben klar Stellung genommen, dass es kein weiteres Anreizsystem braucht, dass die Zusam-

menarbeit unter den verschiedenen Beteiligten wirkt und auch verantwortlich getragen wird, und ich freue mich, wenn das auch in Zukunft im Kanton Zürich so bleibt. Besten Dank.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 209/2020 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Senkung der Strassenverkehrsabgaben um 20%

Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 1. März 2022 zur parlamentarischen Initiative René Isler

KR-Nr. 16a/2017

Ratspräsidentin Esther Guyer: Es liegt ein Minderheitsantrag auf Rückweisung der PI an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben vor. Über diesen Minderheitsantrag befinden wir nach dem Kommissionsmehrheitsantrag auf Nichteintreten.

Beat Bloch (CSP, Zürich), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Nachdem wir nun mehrere Geschäfte beraten haben, bei denen sich die WAK einig war, kommen wir nun zu einem Geschäft, in dem auch die WAK sich nicht einigen konnte. Die WAK beantragt Ihnen mit 12 zu 3 Stimmen, die vorliegende PI abzulehnen. Die Minderheit stellt den Antrag, sie an die Kommission mit dem Auftrag zurückzuweisen, eine gesetzeskonforme, geänderte PI zu erarbeiten.

Bei dieser am 28. August 2017 mit 101 Stimmen vorläufig unterstützten PI von René Isler handelt es sich um die letzte von vier parlamentarischen Initiativen zum Verkehrsabgabengesetz (VAG), die allesamt 2017 eingereicht wurden. Bei der heute zur Debatte stehenden PI wird verlangt, dass die Verkehrsabgaben für übrige Motorwagen mit Hubkolbenmotor und für Motorfahrräder mit Hubkolbenmotor sowie für Anhänger an Motorwagen um 20 Prozent reduziert werden. Dass über diese PI erst fünf Jahre nach der Einreichung Beschluss gefasst wird, ist insbesondere dem Umstand geschuldet, dass sie im Zusammenhang mit

den 2020 erfolgten Abstimmungen über das Projekt «Rosengartentram» beziehungsweise «Rosengartentunnel» (*Vorlage 5326*) und zur Änderung des Strassengesetzes – Stichwort PI Robert Brunner (*KR-Nr. 321/2013*) – zweimal sistiert wurde.

Für die Kommissionsmehrheit ist auf eine Senkung der Verkehrsabgaben zu verzichten, weil die im Strassenfonds geäufteten Mittel für die langfristige Finanzierung der geplanten Strassenvorhaben benötigt werden. Eine Senkung der Abgaben hätte zur Folge, dass entweder auf geplante Strassenvorhaben verzichtet werden müsste oder aber zu einem späteren Zeitpunkt zusätzliche Einnahmen, allenfalls sogar Einlagen aus allgemeinen Staatsmitteln beschafft werden müssten, um zu verhindern, dass der Fondsbestand negativ wird. Auch könnte eine Senkung der Verkehrsabgaben dazu führen, dass der bauliche und betriebliche Strassenunterhalt eingeschränkt werden müsste. Zudem werden die mit der Senkung der Verkehrsabgaben entfallenden Mittel auch dem Staatshaushalt entzogen. Sie müssen folglich für den mittelfristigen Ausgleich anderweitig kompensiert werden. Die Kommissionsmehrheit stimmte in der letzten Legislatur am 5. Juni 2018 im Rahmen des vorbehaltenen Beschlusses einer ersten geänderten PI zu. Gemäss der beschlossenen Änderung hätte die Abgabenreduktion auf acht Jahre beschränkt werden sollen.

Die Kommissionsminderheit reichte am 18. April 2021 einen neuen Antrag für eine geänderte PI ein. Darin werden Pauschalen bei den Verkehrsabgaben, die Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge, ein jährlicher Mindestbeitrag von 150 Franken für alle Fahrzeugarten und eine weitere Ermässigung für gewerblich genutzte Fahrzeuge verlangt. Die gesamte Wirtschaft, so die Minderheit, sowohl KMU als auch Grossbetriebe seien angesichts der unzähligen Staus auf eine leistungsfähige Strasseninfrastruktur und somit auf die Mittel des Strassenfonds angewiesen. Berechnungen des Strassenverkehrsamtes hätten gezeigt, dass mit der geänderten PI dem Strassenfonds etwas mehr als 72 Millionen Franken zufließen würden. Weiter seien die von der Corona-Krise (*Covid-19-Pandemie*) arg gebeutelten KMU-Betriebe dringend auf eine Entlastung angewiesen, weshalb eine Reduktion der Verkehrsabgabe für Busse und Lieferwagen bis 3,5 Tonnen um 20 Prozent angebracht sei. Bei dieser Fahrzeuggruppe wird der Minderertrag für den Strassenfonds auf maximal 2 Millionen Franken geschätzt. Somit würde im Strassenfonds in etwa diejenige Summe ausgeglichen, welche der Kanton künftig als Folge der Strassengesetzänderung für den Unterhalt der Gemeindestrassen bezahlen müsste. Schliesslich könne mit

der geänderte PI die Abwanderung der Immatrikulation von Fahrzeugen vermindert und somit die Position des Kanton Zürichs im interkantonalen Vergleich verbessert werden. Da in gesetzestechnischer Hinsicht die Vorgaben der zweiten geänderten PI zu unbestimmt sind, verlangt die Minderheit der Kommission, dass die PI an die WAK mit dem Auftrag zurückgewiesen wird, eine gesetzeskonforme, geänderte PI zu erarbeiten.

Abschliessend sei daran erinnert, dass der Kantonsrat am 17. Januar 2022 die Motion von Florian Meier, Kantonsratsnummer 277/2021 betreffend «Keine Subvention für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren» und am 28. Februar 2022 diejenige von Romaine Roggenmoser, Kantonsratsnummer 365/2021 betreffend «Gerechte Verkehrsabgaben für alle Verkehrsmittel, auch solche mit alternativen Antrieben» abgelehnt hat.

Namens der WAK beantrage ich Ihnen, sowohl den Rückweisungsantrag der SVP als auch die PI generell abzulehnen.

Minderheitsantrag von Paul Mayer, Ueli Bamert, Marcel Suter:

Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 16/2017 von René Isler wird an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben mit dem Auftrag zurückgewiesen, eine gesetzeskonforme, geänderte parlamentarische Initiative zu erarbeiten.

Der Anhang des Verkehrsabgabengesetzes (VAG, LS 741.1) wird wie folgt geändert:

Ziff. 1 unverändert.

2. Übrige Motorwagen mit Hubkolbenmotor (§ 2 Abs. 1 lit. b) (vgl. Ziffer 5)

3. Motorräder mit Hubkolbenmotor (§ 2 Abs. 1 lit. c) (vgl. Ziffer 5)

4. Anhänger an Motorwagen (§ 2 Abs. 1 lit. d) (vgl. Ziffer 5)

Neu:

5. Die Abgaben gemäss Ziffer 2, 3 und 4 werden ab Inkraftsetzung der Revision um 20% reduziert.

Paul Mayer (SVP, Marthalen): Mit unserem Minderheitsantrag wollen wir Folgendes erreichen: Erstens wollen wir für gewerblich genutzte Fahrzeuge – das sind Kleinbusse und Lieferwagen bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht – eine Reduktion der Strassenverkehrsabgaben von 20 Prozent. Gewerbebetriebe, die KMU und auch Grossbetriebe werden gegenüber den umliegenden Kantonen mit den zu hohen Gebühren benachteiligt. Wir Zürcher haben einen Wettbewerbsnachteil, und das ist nicht der einzige. Gerade jetzt nach der Covid-Krise, dem unsäglichen

Krieg in der Ukraine und den nicht weiter verrechenbaren höheren Materialkosten können Sie ein Zeichen setzen und so dem Gewerbe helfen. Weiter wird der Schildertourismus gestoppt und es werden wieder mehr Fahrzeuge in unserem schönen Kanton eingelöst, was wieder mehr Einnahmen für den Unterhalt und Neubau der Infrastrukturen zulässt – weniger ist mehr. Die Wirtschaft ist auf ein leistungsfähiges Strassennetz angewiesen. Allein in meinem Metallbauunternehmen fallen täglich sechs Stautunden an. Das sind 30 in der Woche, 120 im Monat, 1'440 Stunden im Jahr. Rechnen Sie mit einer guten 100er-Note, fehlen in meinem Betrieb 150'000 Franken, Tendenz zunehmend. Sie können es sich selber ausrechnen, was es für den Kanton Zürich ausmacht mit rund 105'000 Betrieben.

Zweitens verlangen wir, dass der Mindestbeitrag der Verkehrsabgaben 150 Franken für alle Personenwagenarten beträgt. Wir sind der Meinung, dass 30 Franken, die einige Fahrzeughalter bezahlen, für die ganze Infrastruktur zu wenig sind. Nach den Berechnungen des Strassenverkehrsamtes würden mit der geänderten PI dem Strassenfonds mehr als 72 Millionen Franken zufließen. Somit würde im Strassenfonds in etwa diejenige Summe ausgeglichen, welche der Kanton künftig als Folge der Strassengesetzesänderung für den Unterhalt der Gemeindestrassen bezahlen muss. Gemäss dem Strassenverkehrsamt werden jährlich etwa 1 Prozent mehr Fahrzeuge zugelassen, was etwa 7000 bis 8000 Fahrzeuge pro Jahr sind oder in zehn Jahren etwa 80'000 zusätzliche Fahrzeuge, und das allein in unserem Kanton Zürich. Wir dürfen nicht schlafen und weiter warten und zurückschauen. Wir müssen unsere Infrastrukturen den Gegebenheiten anpassen. Und wir dürfen nicht wegschauen, sonst wird es bald grössere Verkehrsstaus und Verkehrsinfarkte geben.

Drittens: Auch Elektrofahrzeuge sollen Verkehrsabgaben zahlen. Gerade diese Fahrzeuge sind wegen ihren Akkus schwer und beanspruchen die Strassen mehr als ein Diesel- oder Benzinfahrzeug. Es ist auch ungerecht, dass nur die mit fossiler Energie betriebenen Fahrzeuge für alle zahlen müssen. Auch Elektrofahrzeuge brauchen die Strassen und Infrastrukturen. Für Gewerbler sind Busse und Lieferwagen mit Elektromotoren nur bedingt einsetzbar, wenn überhaupt erhältlich. Das Zuladungsgewicht ist zu gering und macht wirtschaftlich keinen Sinn.

Wir, die SVP, verlangen deshalb mit einem Rückweisungsantrag, dass die WAK eine gesetzeskonforme, geänderte parlamentarische Initiative erarbeitet. Wir fordern, dass die Betriebe entlastet werden und alle Verkehrsteilnehmer für die Infrastrukturen aufkommen, auch Elektrofahrzeuge. Die Mehreinnahmen decken den Beitrag an die Gemeinden und

Städte von rund 70 Millionen durch die Änderung des Strassengesetzes vom 27. September 2020.

Stimmen Sie unserem Minderheitsantrag zu und helfen sie dem Gewerbe, den KMU und der ganzen Wirtschaft im Kanton Zürich; jetzt und nicht erst in ein paar Jahren, wenn es zu spät ist. Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Birgit Tognella-Geertsen (SP, Zürich): Wie wir vom Kommissionspräsidenten erfahren haben, ist diese PI seit 2017 auf der Liste von unnötigen, unmöglichen Never-ending-Hauruck-Übungen, die mit dieser heutigen Debatte hoffentlich einen Abschluss findet. Die Idee dieser PI war ursprünglich die Senkung der Verkehrsabgaben um 20 Prozent, um so den Strassenfonds um rund 60 Millionen Franken zu reduzieren. Diese PI hatte bei uns in der SP und in der Kommission keine Chance. Die Initianten sind in sich gegangen, forderten zwischenzeitlich eine Reduktion auf 10 Prozent und auch noch zeitlich bedingt für acht Jahre. Dazwischen gab es noch zwei Sistierungen dieser PI, weil die Initianten zuerst den Abstimmungsausgang des Rosengartenprojekts abwarten wollten. Nun, der Rosengarten bleibt und somit wurde ein neuer Minderheitsantrag seitens der SVP auf den Tisch gelegt. Wir haben inzwischen das Jahr 2022. Verlangt wird nun, eine gesetzeskonforme, geänderte PI zu erarbeiten mit folgendem Inhalt: wieder die 20-Prozent-Reduktion sowie ein Mindestbetrag der Verkehrsabgabe für alle PW-Arten und die Einführung der Strassenverkehrsabgabe für Elektrofahrzeuge. Wir von der SP finden es enorm mühselig und nervend, nach einem dritten Anlauf diese komplett ver- und geänderte PI seitens SVP zu beraten. Es hat mit einer verlässlichen politischen Arbeit wenig zu tun. Dieses Vorgehen ist nicht nachvollziehbar und darf nicht unterstützt werden.

Nun zurück zum Minderheitsantrag: Für uns ist eine Besteuerung der Elektrofahrzeuge prüfbar, dies muss irgendwann aufgenommen werden, das ist uns klar. Aber wir finden es heute, im Jahr 2022, noch nicht der richtige Zeitpunkt dafür. Und auch eine Pauschale oder einen Mindestbetrag an Verkehrsabgaben für alle PW-Arten finden wir im Prinzip sinnvoll. Jedoch nur deswegen diese PI zu unterstützen, ist nicht zielführend. Eine Reduktion von 20 Prozent der gewerblich genutzten Fahrzeuge, Lieferwagen und Busse ist für uns nicht unterstützbar, denn wir haben ja 2018 den Ökobonus für gewerblich genutzte Lieferwagen bis 3,5 Tonnen erfolgreich eingeführt.

Wir lehnen das ganze Paket ab und hoffen, dass seitens SVP dieser Entscheidung nun auch geschluckt wird. Besten Dank.

Melissa Näf (GLP, Bassersdorf): Wir Grünliberale lehnen diese parlamentarische Initiative sowie auch den Rückweisungsantrag ab. Eine Senkung der Strassenverkehrsabgabe sendet eine komplett falsche Botschaft in Zeiten, in denen wir leider in hohem Tempo auf die unumkehrbare Klimaerwärmung zusteuern. Richtig ist zwar, dass wir keine Unmengen Geld für unnötige Strassenbauprojekte im Strassenfonds brauchen. Wir müssen aber nicht die Abgaben senken, sondern die vorhandenen Einnahmen sinnvoll reinvestieren, auch in die Verlagerung auf emissionsarme Mobilität, zum Beispiel in das Velo. Die Diskussionen in der WAK haben zu Genüge gezeigt, dass der Vorstoss von der Mehrheit der Fraktionen sowieso klar abgelehnt wird und sogar für die SVP als Initianten nicht den gewünschten Effekt brachte oder Zielkonflikte mit dem Strassenfonds mit sich brachte. Seit 2018 hat die SVP in der WAK erfolglos versucht, mit verschiedenen Varianten einen gesetzeskonformen Entwurf einzubringen, welcher nicht sogar ihre eigenen Interessen torpediert. Auch dass die SVP den Vorstoss nun wieder in die WAK zurückschicken will, wird an diesem Zielkonflikt und damit an den Problemen nichts ändern, deswegen ist die Zurückweisung auch nicht nötig. Beenden wir heute die lange Diskussion um diesen Vorstoss, erlösen wir ihn sozusagen von seinem Leiden und investieren wir unsere Energie in wirklich wichtige Anliegen mit einem positiven Effekt auf unsere Umwelt und die Bevölkerung. Wir Grünliberalen lehnen diese PI und den Rückweisungsantrag ab.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Einer grundsätzlichen Reduktion der Verkehrsabgabe stimmen wir nicht zu. Die eindrückliche Auflistung von anstehenden Strassenprojekten zeigt, dass diese Mittel für die langfristige Finanzierung der geplanten Strassenvorhaben benötigt werden, und zwar dringend. Für uns ist es überraschend, dass ausgerechnet die SVP, die sich immer über Staus und schlechte Strassen beklagt, nun diesem Fonds Gelder entziehen will. Strassen müssen finanziert werden, wir brauchen das Geld im Strassenfonds. Die Mitte-Fraktion lehnt diese PI weiterhin ab und ebenso den Rückweisungsantrag an die WAK.

Nicole Wyss (AL, Zürich): Ich verlese das Votum meiner Kollegin Melanie Berner: Die Alternative Liste wird den WAK-Mehrheitsantrag unterstützen und die PI ablehnen. Dem Minderheitsantrag, welcher eine Rückweisung an die WAK zwecks Ausarbeitung einer gesetzeskonformen PI verlangt, können wir rein gar nichts abgewinnen. Die PI Isler

wurde im August 2017 im Rat vorläufig unterstützt und im November 2017 wurde die Beratung in der WAK aufgenommen. Die damalige vorläufige Unterstützung im Rat erfolgte für einen ganzen Strauss von PI, welche allesamt in dieselbe Richtung zielten: Senkung der Verkehrsabgaben für diverse Kategorien von Dreckschleudern. Im Kantonsrat wie auch in der WAK gab es 2017 andere Mehrheiten. Nichtsdestotrotz war es nicht möglich, diese PI durchzubringen, das spricht ja eigentlich bereits für sich.

Mit dem Minderheitsantrag auf Rückweisung sehen wir hier nun den Versuch, die vorläufige PI in die nächste Legislatur zu retten, in der Hoffnung, die Mehrheiten stünden dann wieder mehr zugunsten von Dreckschleudern auf den Strassen. Das wird nicht passieren. Die zahlreichen ungelösten Probleme, welche der Klimawandel mit sich bringt, werden auch in der nächsten Legislatur Bestand haben. Der Auftrag, dass diese Probleme angegangen und gelöst werden müssen, bleibt unverändert.

Bereits in meinem Votum zum Vorstoss von Frau Kantonsrätin Romaine Rogenmoser betreffend «Gerechte Verkehrsabgaben für alle Verkehrsteilnehmer» habe ich gesagt, dass für die AL klar ist, dass der Zeitpunkt kommen wird, an dem es nicht mehr opportun ist, Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb von den Verkehrsabgaben zu befreien. Da es aber nach wie vor so ist, dass der Grossteil der in Verkehr gesetzten Fahrzeuge einen Verbrennungsmotor hat, ist dieser Zeitpunkt noch nicht da. So gesehen sind Sie, Herr Isler, der Zukunft für einmal sogar voraus.

Das Gebot der Stunde und der kommenden Jahre aber ist es, die Dekarbonisierung des motorisierten Verkehrs voranzutreiben. Die vorliegende PI zielt in die gegenteilige Richtung und ist absolut unzeitgemäss. Eine weitere Runde in der Kommission wird das nicht ändern. Ich bitte daher alle hier drin, diese PI endgültig zu beerdigen. Besten Dank.

Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich): Die geänderte PI der SVP verlangt, kurz zusammengefasst, Pauschalen bei den Verkehrsabgaben, eine Verkehrsabgabe für Elektrofahrzeuge, einen jährlichen Mindestbeitrag aller Fahrzeugarten und eine Ermässigung der Verkehrsabgaben für gewerblich genutzte Fahrzeuge. Die SVP will auch in der geänderten PI unbedingt daran festhalten, dass die Verkehrsabgaben für gewerblich genutzte Fahrzeuge um 20 Prozent reduziert werden, obwohl der Kantonsrat bereits 2014 mit dem revidierten VAG für Lieferwagen

eine Ermässigung von 50 Prozent auf die ordentlichen Verkehrsabgaben eingeführt hat. Diese Ermässigung wurde dann noch mit Wirkung ab dem 1. Januar 2019 um weitere sechs Jahre verlängert. Ich denke, das reicht. Jede und jeder kann selbst auf den Strassen feststellen, dass die Anzahl der Lieferwagen zu- und nicht abnimmt. Zudem müssen wir feststellen, dass die Verkehrsabgaben kaum eine lenkende Wirkung haben. Massgebend für die Berechnung der Abgabe ist neben dem Hubraum auch das Gesamtgewicht. Ziel war es einmal, dass leichte und wenig stark motorisierte Autos gekauft werden. Doch seit Jahren werden die Personenwagen immer schwerer. Ein neu zugelassenes Auto bringt heute im Durchschnitt 1,7 Tonnen auf die Waage. Verkehrsabgaben sind beim Autokauf für Private schlicht kein Thema. Vielmehr spielen der Wagentyp und allenfalls der Verbrauch eine Rolle.

Das Gewicht eines Autos ist zentral für die Abnutzung der Strasseninfrastruktur und des Platzverbrauchs. Insofern ist es richtig, dass in einigen Jahren auch Elektrofahrzeuge einen relevanten Beitrag leisten müssen. Aktuell wäre eine Verkehrsabgabe für Elektroautos noch verfrüht und würde das falsche politische Signal senden. Trotzdem werden die Verkehrsabgaben schon bald neu justiert werden müssen, denn es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis die Benziner ausgestorben sind. Die Klimakrise und die Platzprobleme in Städten und Agglomerationen erlauben es uns auch mit der E-Mobilität nicht, ein weiteres Wachstum des Autoverkehrs zu akzeptieren. Wir brauchen wirksame Instrumente, die tatsächlich lenken und hin zu weniger Autoverkehr führen. Wir sehen das weder in der ursprünglichen PI noch bei der geänderten PI mit allem, was von der SVP und Herrn Isler noch dazugekommen ist. Den heutigen Anforderungen nützt das nichts, es dient nicht der Problemlösung, und insofern sind wir froh, wenn das heute alles beerdigt wird. Herzlichen Dank.

Beat Monhart (EVP, Gossau): Auch die erfolgten Sistierungen und die jetzt beantragte Rückweisung an die Kommission machen diese PI nicht besser. Sie ist und bleibt abzulehnen und muss auch nicht weiter vertieft werden. Das ewige Vergleichen von Äpfeln mit Birnen mag immer wieder mal interessant sein, ist aber trotzdem etwas fruchtbeziehungsweise brotlos. Wie die Strassenverkehrsabgaben auch in Bezug auf die E-Mobilität aufgestellt sind, ist aus unserer Sicht im Moment durchdacht und hat ihre Berechtigung, auch wenn es zugegebenermassen immer wieder mal den einen oder anderen Wermutstropfen für das Zürcher Gewerbe geben wird und gegeben hat und man irgendetwas verändern könnte. Aber wie gesagt, in Vergleichen findet man

immer wieder die eine oder andere tatsächliche oder vordergründige Ungerechtigkeit und diese lässt sich nicht immer mit einem einfachen Pauschalrezept lösen. Man schafft dann einfach neue Probleme. Die EVP lehnt die PI ab, ebenso die Rückweisung an die Kommission.

René Isler (SVP, Winterthur): Wir haben es gehört, 2017 habe ich diese PI eingereicht. Es sind fünf Jahre ins Land gegangen und ich komme zum Schluss: Wo nie ein Wille ist, gibt es auch nie einen Weg. Ich habe vorhin mal nachgeschaut: 2017 hat der Sprit für Diesel – und da sprechen wir vor allem auch für unser Gewerbe, die Lieferwagen – 1.56 Franken gekostet. Heute Morgen war der Richtpreis bei etwa 2.24 Franken, also die Belastung der Gewerbetreibenden wächst stetig. Meine zweite Einsicht heute Morgen ist: Man will gar nichts für das Gewerbe und die Unternehmen machen. Sie haben in den ersten Geschäften heute Morgen (*Vorlagen 5734 und 5744*) ja die Unternehmen und das Gewerbe und die Arbeitgeber gelobt, da sie für die Jungen wieder Lehrplätze-Förderung machen und da einen aktiven Beitrag leisten. Man hätte es in der WAK auch ändern können, aber da machen Sie voll aufstur. Glauben Sie mir, jeder Gewerbler sagt mir: Jede Fahrt, die ich nicht machen muss, ist gespartes Geld. Es fährt niemand freiwillig mit seinem Lieferwagen oder Kastenwagen in der Weltgeschichte herum. Es geht auch niemand an den Wochenenden mit seinem Lieferwagen irgendwohin an einen See oder einen Fluss mit der Familie hinten drauf, das macht niemand, das ist ein reines Arbeitswerkzeug. Und warum will man dieses nicht etwas entlasten gegenüber anderen Kantonen? Um das geht es ja in dieser ganzen Geschichte. Wir haben einen Abfluss von Fahrzeugen, machen Sie doch einfach mal die Augen auf! Machen Sie mal die Augen auf, wir haben in Winterthur gerade frisch wieder ein grosses Gartenbau-Unternehmen, und seit drei Wochen fahren die alle mit Sankt Galler Kontrollschild-Nummern umher, 76 Fahrzeuge. Die haben eine kleine Gärtnerei mit einer Baumschule gekauft, angrenzend im Kanton Sankt Gallen, von Winterthur gar nicht weit, und zügeln jetzt einfach die ganze Administration nach Sankt Gallen. Der grösste Konkurrent für unseren Standort Zürich ist der Kanton Thurgau oder auch Schaffhausen. Ich habe da die Liste und diese Liste können Sie jederzeit herunterladen. Die Kosten für die Lieferwagen und die Fahrzeuge für das Gewerbe und unsere Unternehmen sind exorbitant hoch, trotz dieser Voten, die wir gehört haben, und obschon wir schon mal eine Anpassung gemacht haben. Ich hoffe, dass die Gewerbetrei-

benden und Unternehmen sich das merken fürs nächste Frühjahr (*Kantonsratswahlen*), wer ihnen etwas entgegenkommen will. Das ist ja ein Werkzeug.

Und wissen Sie, wenn Sie es technisch nicht draufhaben, es gibt auch noch die Variante, bei der man einfach nur schweigen kann. Wenn ich mir die Voten der Grünen und auch der GLP wieder angehört habe, es ist unsäglich, von «Dreckschleudern» zu reden. Mittlerweile haben auch die Lieferwagen die Norm Euro 5 oder 6, da können Sie doch nicht mit AdBlues (*Mittel zur Abgasnachbehandlung*) daherkommen. Und die Fahrzeuge werden immer schwerer, das stimmt schon. Aber die machen das ja nach den EU-Richtlinien, die Fahrzeugsicherheit. Nein, da können Sie jetzt schon lachen, das ist so. Die Vorschriften, bevor Sie überhaupt ein Fahrzeug in Verkehr nehmen können, die wachsen immer. Jeder Airbag wächst, die Knautschzone müssen Sie machen, sonst können Sie diese Fahrzeuge gar nicht mehr immatrikulieren. Lassen Sie sich doch mal von irgendjemanden – auch der Freisinn hat sehr viele Garagisten oder auch Fahrzeugimporteure –, lassen Sie sich doch mal erklären, was es braucht, bis Sie überhaupt ein Fahrzeug immatrikulieren können. Und meinen Sie, die Elektrofahrzeuge seien Leichtfahrzeuge? Vergessen Sie es, die sind im Minimum bis zu einem Drittel schwerer als ein normales mit Verbrennungsmotor. Lassen Sie doch das Gewerbe die Fahrzeuge in Verkehr nehmen, die es zurzeit auf dem Markt gibt. Es gibt ja praktisch noch keine Lieferwagen oder Kastenwagen mit reinem Elektroantrieb. Es gibt ganz wenige, aber dann kommen Sie auf keine Nutzlast. Derjenige, der Holz transportiert, der die Einbaumöbel macht, der die Waschmaschine bringt, der muss vor allem eine Nutzlast haben, sonst macht er 200 Fahrten, wenn er ein Mehrfamilienhaus bestücken muss. Das Fahrzeug muss leicht sein und eine sehr grosse Nutzlast haben. Dann wird es effizient und dann rentiert es auch für den Arbeitgeber; das ist aber mit den Elektrofahrzeugen hinten und vorne nicht machbar. Die Batterien sind dermassen exorbitant schwer im Vergleich, das geht Ihnen an der Nutzlast ab. Am Schluss habe ich irgendein Kastenwägeli, wo ich eventuell eine kleine Waschmaschine reinpacken kann, und gut ist. Und mein Compagnon ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Ich unterstütze den Vorstoss von René Isler. Es ist völlig unbestritten, dass die Strassenverkehrsabgaben einen Teil der Strassenbauausgaben decken, vielleicht sogar einen grossen Teil, und deshalb dringend nötig sind. Aber die Verteilung ist jetzt bereits völlig ungleich. Wir haben eine eminente Bevorzugung von

Elektrofahrzeugen, die wahrscheinlich in einiger Zeit, wenn nicht verboten, so doch stark eingeschränkt werden müssen, weil ganz einfach der nötige Strom nicht mehr oder nicht mehr zu vernünftigen Preisen zur Verfügung stehen wird. Der Strassenverkehr und gerade der gewerbliche Strassenverkehr, wie es René Isler hervorgehoben hat, trägt wesentlich auch volkswirtschaftlich zum Erfolg des Kantons bei. Es sind sehr vielfältige Leistungen, die hier erbracht werden. Und die Betroffenen, die auf unseren Strassen fahren, eben zum Beispiel mit Lieferwagen, die sind jeder Preisschwankung von Öl, vor allem in Extremform, unterworfen. Es wäre das Richtige, hier eine gewisse Erleichterung zu schaffen. Ich bin mir bewusst, dass diese Erleichterung in keiner Weise auffangen kann, was an zusätzlichen Kosten jetzt an alle die Personen durchgelangt ist, die ein Fahrzeug brauchen. Aber ein Zeichen wäre es und es wäre eine gewisse Erleichterung, die sinnvoll ist. Man wird sicher in einiger Zeit nochmals darüber nachdenken müssen, wie sogar Gegner der Vorlage argumentiert haben, dass eben auch Elektrofahrzeuge jeder Art einen sinnvollen Beitrag an den Strassenverkehr leisten müssen, dass sie relativ umweltschädlich sind, da sie enorm schädlich sind hinsichtlich des Stromverbrauchs und da sie in diesem Sinne unsere Zukunft mindestens so gefährden wie die Benzin- und Dieselfahrzeuge, die jetzt laufen. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Alex Gantner (FDP, Maur): Gerne spreche ich auch namens der FDP noch zu dieser parlamentarischen Initiative, und ich möchte einfach daran erinnern: Das ist eine von vier parlamentarischen Initiativen aus dem Jahre 2016, aufbereitet in der zweiten Jahreshälfte 2016 und dann eingereicht 2017, und wirklich aus einer etwas anderen Zeit. Es waren vier parlamentarische Initiativen aus den Reihen der Bürgerlichen. Das ist jetzt die letzte, die noch hier im Rat hängig ist, die drei anderen sind bereits behandelt worden. Die eine ist ja sehr zeitnah auch vom Sicherheitsdirektor (*Regierungsrat Mario Fehr*) aufgenommen worden, bei der es darum ging, den Ökobonus für die Lieferwagen entsprechend zu verlängern. Die zwei anderen erlitten hier im Rat Schiffbruch, wie diese hier es auch wird. Der Ansatzpunkt war ja derjenige, dass wir mit Sorge auf die Entwicklung des Strassenfonds blicken. Wir haben festgestellt, dass über die Jahre praktisch pro Jahr 100 Millionen Franken zu viel eingenommen wurde, vor allem von den Strassenverkehrsabgaben und auch von den anderen Erträgen, insgesamt sind das ungefähr 450 Millionen Franken. Und eben 100 Millionen davon wurden jährlich dem Strassenfonds gutgeschrieben, und dessen Fondsbestand explodierte

von unter 1 Milliarde Franken sehr schnell auf über 1 Milliarde Franken.

Wir haben aber auch festgestellt, dass vor allem diese parlamentarische Initiative Isler auch eine Diskussion auslöste, nicht nur in der Volkswirtschaftsdirektion, sondern auch in der Finanzdirektion, in der Baudirektion und auch in der Sicherheitsdirektion. Und was ja heute uns allen bekannt ist, ist, dass zwar der Strassenfonds einen Bestand hat, und der ist jetzt sogar in der Grössenordnung von 1,5 Milliarden Franken, aber auch dass die Strassen um ungefähr 500 oder 600 Millionen Franken beim Kanton verschuldet sind. Das war eine Information, eine finanztechnische Information, die wir am Anfang dieser ganzen Beratungen nicht hatten, darum sind wir sicher auf einem neuen Informationsstand. Dazu kamen mit der PI Brunner noch weitere Entwicklungen gerade bei der Entnahme aus dem Strassenfonds, die ab nächstem Jahr umgesetzt werden und daher dort 70 bis 80 Millionen Franken zusätzlich entnommen werden, weshalb dieser Überschuss nur noch ungefähr 30 Millionen Franken betragen wird.

Die Beratungen in der WAK, an denen ich auch teilgenommen habe, waren sehr intensiv. Ich glaube, was klar ist, ist, dass eine Überarbeitung der Verkehrsabgaben im Kanton Zürich nottut. Die Frage ist, wer sich daransetzen soll. Und das ist die Meinung hier auch vom Freisinn: Das ist eine ganz klare regierungsrätliche Aufgabe. Wir wollen das der Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), die heute anwesend ist, auch wirklich auf den Weg mitgeben. Es gibt diese verschiedenartigen Entwicklungen bezüglich der Fahrzeugkategorien. Es gibt den Vergleich der Strassenverkehrsabgaben zwischen den Kantonen, wo der Kanton Zürich tatsächlich in gewissen Kategorien schlecht dasteht; das wurde entsprechend auch ausgeführt von unseren Kolleginnen und Kollegen von der SVP. Dennoch: Es ist eine grosse Herausforderung, bei den Strassenverkehrsabgaben wirklich in eine Version 2.0 zu gehen. Das ist ein regierungsrätlicher Auftrag. Da erwarten wir auch spätestens in der ersten Hälfte der nächsten Legislatur eine gesetzliche Anpassung, einen Antrag des Regierungsrates, damit all diesen Punkten, die aufgeführt worden sind, sei es bei den gewerblich genutzten Fahrzeugen, sei es bei den Elektrofahrzeugen, damit all dem Rechnung getragen werden kann. Und deshalb können wir dann über die Justierung diskutieren, sie immer noch mit Anreizen für die eine oder andere Angelegenheit versehen.

In diesem Sinne sind die Freisinnigen etwas gescheiter geworden aufgrund dieser Beratungen in der WAK. Wir sehen als effizienten Ansatz

denjenigen, dass es bei der Regierung deponiert ist, und lehnen die ursprüngliche PI Isler ab wie auch den Antrag, wie er heute als Minderheitsantrag vorliegt. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küssnacht; fraktionslos): Ich bin wirklich zuversichtlich heute Morgen, ich bin wirklich zuversichtlich, weil ich Herrn Gantner höre und sage: Die FDP ist gescheitert geworden. Ich weiss nur nicht, wo. Erste Hälfte des nächsten Jahres gibt er seiner Regierungsrätin als Auftrag – ja, wenn sie dann noch Regierungsrätin ist, ich zweifle.

Und jetzt zu Frau Pokerschnig, sie ist ja etwa der Gegenpol von mir in diesem Rat, wenn ich ihren Spider (*grafische Darstellung der politischen Ausrichtung*) anschau. Frau Pokerschnig, Sie haben schon ein paar Sachen gesagt, auf die ich antworten muss. Also Elektro-Lieferwagen sind schwerer als Benziner oder Diesel, das ist so. Vielleicht können Sie mal bei einem der Garagisten hier in die Schule gehen, die nehmen Sie sicher gerne, damit Sie auch mal etwas ölige Finger kriegen am Nachmittag, wenn Sie unter dem Motor liegen.

Zweitens: Ich bin sicher, die ganze liebe Grüne Partei hat heute Morgen ihre Gipfeli gehabt. Ja, wer hat die Gipfeli gebracht? Das Velo? Der ÖV? «Das Lastenvelo», sagt der Herr Forrer (*Thomas Forrer*), ja, der glaubt das ja selber nicht, und vor allem nicht mit dem Gefährt, mit dem er sonst fährt.

Es ist doch ein absoluter Witz, was diese Stadt-Grünen – ich vergleiche sie etwas mit den Stadt-Füchsen, die sich da gütlich tun an dem, was herumsteht, weil zu viel rumsteht –, was die Grünen hier behaupten, was die Grünen uns hier auf die Nase drehen können und das Volk schluckt es scheinbar, weil die Medien sie so gut ins Licht stellen, das stimmt doch einfach nicht, dass ein Elektroauto irgendwie auch nur ein Jota sauberer ist als ein Benziner oder ein Diesel. Das hat Ihre Spezialistin, Frau Gabi Petri, schon lange gesagt, Herr Fraktionspräsident der Grünen (*gemeint ist Thomas Forrer*) und es wurde auch noch nie widersprochen von jemanden von euch. Ich möchte, dass hier sonst hören und dann möchte ich Frau Petri nochmals hören. Also das ist nicht so. Und dann zu kommen und zu sagen «verfrüht für Elektroautos», es hat immer mehr Elektroautos. Natürlich hat es immer mehr Elektroautos, wenn die Bewohner dieser Stadt immer mehr wachsen, wenn diese Stadt immer mehr wächst, wenn unsere Bevölkerung immer weiterwächst. Sie tun alles dafür, dass immer mehr Leute hier reinkommen. Und dürfen die keine Gipfeli essen am Morgen, nur Sie? Ja, sicher

nicht, oder? Die wollen ihre Gipfeli auch und die brauchen auch jemanden, der ihnen das WC oder die Abwasserschüssel macht. Denn selber machen können Sie das ja als grosse Intellektuelle nicht, die Sie hier grosse Reden schwingen. So, nehmen Sie diese Initiative an, diese Initiative ist wichtig! Diese Initiative will das Richtige, und dann machen Sie etwas für unser Gewerbe, dann machen Sie etwas auch für unsere Umwelt, weil dann vielleicht etwas weniger von diesen umweltfeindlichen und umweltschädlichen Elektroautos rumfahren.

Christoph Marty (SVP, Zürich): Es ist richtig, bei den Lieferwagen wurden ganz massive Steuererleichterungen beschlossen, nachdem mit der Abstimmung über die Motorfahrzeugsteuererhöhung die Lieferwagen mit den Luxus- und SUV-Fahrzeugen gleichgesetzt worden waren, vor allem wegen ihres hohen Gesamtgewichts. Das betrifft aber nur modernere Lieferwagen und Sie schaffen ein Stück weit auch eine Zweiklassengesellschaft. Also ein Gewerbetreibender, der nicht gerade so liquide ist und mit einem älteren Fahrzeug herumfährt, der bezahlt das Doppelte wie einer, der sich ein modernes Fahrzeug leisten kann. Hinzu kommt: Der Ersatz von alten Fahrzeugen ist im Moment nicht ganz ohne. Nach der letzten Krise schon und vor allem in der gegenwärtigen Krise, die wir haben – es ist ein Stück weit eine Versorgungskrise –, sind verschiedene Fahrzeuge zurzeit überhaupt nicht lieferbar und können so auch nicht ersetzt werden.

Zum Thema der Dreckschleudern, der älteren Lieferwagen: Das stimmt so auch nicht. Auch ein Fahrzeug der Schadstoffklasse Euro 4 ist ein hoch effizientes, sauberes Aggregat. Und es stellt sich auch die Frage: Was ist denn nachhaltiger, ein neues Auto zu kaufen und das alte zu entsorgen – was sowieso nicht passiert, es wird ins Ausland verkauft und fährt einfach im Ausland weiter – oder ein altes Auto länger einzusetzen und stattdessen kein neues anzuschaffen? Dieselbe Frage stellt sich auch mit Elektrofahrzeugen, die komplett von jeder Steuer befreit sind. Wie sieht es da mit der Nachhaltigkeit aus? Fokussiert man sich da nicht sehr einseitig auf diese CO₂-Vermeidung und berücksichtigt man da in keiner Art und Weise die Produktion dieser Fahrzeuge und auch den Betrieb; sie sind wirklich viel schwerer als Diesel- oder Benzinfahrzeuge, das wird in keiner Art und Weise berücksichtigt. Zu den Steuern muss man auch sagen: Die Steuern sind kein Selbstzweck, sie sind zweckgebunden. Die Verkehrsabgaben sind zweckgebunden, und eine anderweitige Verwendung der Verkehrsabgaben als für die Strassenverkehrsinfrastruktur wäre eine Veruntreuung. Und davon wäre auch besser abzusehen.

Melissa Näf (GLP, Bassersdorf) spricht zum zweiten Mal: Wenn man der Diskussion so zuhört, könnte man meinen, die Strassenverkehrsabgaben seien das Allheilmittel oder das Übel der ganzen Wirtschaft. Ich möchte nur kurz etwas zum Aspekt «Entlastung des Gewerbes» sagen, weil das immer wieder gesagt wurde: Die Strassenverkehrsabgaben machen ja rund 3 Prozent der Fahrzeugkosten aus, der grösste Brocken sind die Amortisation und dann auch der Treibstoff. Das heisst, wir reden hier bei der 20-Prozent-Senkung der ursprünglichen PI von nicht einmal 0,7 Prozent. Jetzt könnte man sagen «Wer den Rappen nicht ehrt, ist des Frankens nicht wert», aber wenn Sie das Gewerbe wirklich entlasten möchten von den grösseren Brocken in diesem Bereich «Fahrzeuge», dann unterstützen Sie mit uns Innovation und eben die Dekarbonisierung des Verkehrs. Da müssen Sie nicht irgendwie bei den Strassenverkehrsabgaben zu schrauben versuchen, das hilft einfach nichts. Dann unterstützen Sie mit uns die Reduktion des Verbrauchs und damit auch die Abhängigkeit von den Preisschwankungen bei den Treibstoffen, welche von wenigen Akteuren international bestimmt werden. Vielen Dank.

Hans Finsler (SVP, Affoltern a. A.): Wenn das Volk schlecht regiert wird, stimmt es mit den Füßen ab, wenn es anders nichts daran ändern kann. Im Strassenverkehr sieht diese Abstimmung mit den Füßen so aus: Sie kennen sicher das eine oder andere grössere Transport- und Logistikunternehmen aus der Region Zürich, die teils mit Dutzenden teils mit Hunderten von Fahrzeugen unterwegs sind. Haben Sie schon einmal darauf geachtet, was für Nummernschilder hinten an diesen Fahrzeugen hängen? In der Regel keine Zürcher Schilder. Die bezahlen ihre Strassenverkehrsabgaben in einem anderen Kanton, egal, ob sie in Zürich unterwegs sind oder in Portugal oder in Norwegen oder in der Ukraine. Und das sind nicht nur die grossen Gewerbler, das sind auch kleinere Gewerbler, die gemerkt haben, dass sie so den einen oder den anderen Tausender sparen können, indem sie einen Briefkasten in einem Nachbarkanton eröffnen und dort ihre Fahrzeuge registrieren lassen. Nicht nur sie, es gibt sogar Private, ich kenne einen. Wenn ich einen kenne, gibt es sicher noch Hunderte andere, die ihr Privatauto nicht auf sich selbst im Kanton Zürich eingelöst haben, sondern auf eine Familie in der Verwandtschaft, die in einem anderen Kanton wohnt. Warum sollen sie hier die absurd hohen Verkehrsabgaben bezahlen, wenn es im Nachbarkanton billiger geht? Also ich meine schon, dass man sich

da der Realität etwas stellen und die Abgaben dort, wo sie höher sind als anderswo, entsprechend anpassen muss. Danke.

Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Geschätzte SVP und Herr Amrein: Sie haben es ja selber nicht zustande gebracht in all diesen Jahren, einen veritablen Gesetzesvorschlag für das Gewerbe zu machen. Also ich verstehe das auch nicht ganz, dass Sie das, wenn es Ihnen so wichtig ist, nicht auf die Reihe gebracht haben und es stattdessen einfach zurück an die Kommission schicken – dann macht mal was! Aber hallo, so funktioniert das nicht. Wenn man etwas will, muss man selber machen, nicht delegieren. Und dann können wir auch noch sagen: Tatsächlich, es tönt irgendwie nach Hilflosigkeit, dass ihr das nicht auf die Reihe kriegt. Und ja, ich bin auch der Meinung, der Regierungsrat muss und soll ein neues Verkehrsabgabengesetz machen. Und zwar muss er dabei auch berücksichtigen, dass wir gestern ein sehr gutes Abstimmungsergebnis erzielt haben mit dem Klimaschutzartikel, und das muss berücksichtigt werden in einem neuen VAG, denn sonst machen wir Grüne wieder Vorstösse. Danke.

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen): Ich muss noch antworten an Melissa, ich bin schon ein bisschen herausgefordert. Du hast mich gerade ein bisschen herausgefordert mit einem Argument: Natürlich sind die Strassenverkehrsgebühren ein kleiner Teil der Kosten der Motorfahrzeuggebühren, aber ich selber habe einen Lieferwagen. Und als Kantonsrat leiste ich mir das nicht, dass ich ihn in einem anderen Kanton einlöse, weil ich keine Schlagzeilen will. Aber ich sage dir: Das ist zwar ein kleiner Teil, aber wir haben einen Lieferwagen. Wir liefern Äpfel aus, und diesen Lieferwagen im Kanton Zürich einzulösen, kostet mich nun mal einfach 1500 Franken mehr. Dieser Lieferwagen ist zwar ein etwas neueres Modell – das ältere Modell hätte noch viel mehr gekostet – und hat bessere Abgaswerte, deshalb kostet es jetzt ein bisschen weniger mehr im Kanton Zürich als im Nachbarkanton, aber diese 1500 Franken, das ist nicht nichts. Das möchte ich einfach nochmals sagen, das ist nicht nichts. Wir sind ein Familienbetrieb. 1500 Franken sind 1500 Franken. Ich wohne 20 Meter neben der Thurgauer Grenze. Wir haben die Hälfte des Betriebs im Thurgau, und diese 1500 Franken könnte ich einsparen, wenn ich ihn dort einlöse, und das ist nicht gerecht, weil wir die SUV mit den Kleinlieferwagen gleichstellen. Sie meinen den Bock und schlagen den Esel. Danke, wenn Sie das berücksichtigen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich spreche als Volkswirtschaftsdirektorin in der Eigenschaft als Hüterin des Strassenfonds für die Zürcher Regierung, da es ursprünglich um eine Reduktion der Gebühren um 20 Prozent ging, und das hätte natürlich für die Finanzierung des Fonds weitreichende Konsequenzen. In diesem Sinne hat die Regierung der Kommission mitgeteilt, dass sie eine Anpassung des Verkehrsabgabengesetzes derzeit – und mir ist es wichtig zu betonen, derzeit – als sachlich nicht gerechtfertigt anschaut. Ich erinnere an die Revision 2014 – übrigens eine Revision nach vielen, vielen gescheiterten Volksabstimmungen zur Revision des Verkehrsabgabengesetzes – und die Zielsetzung, dass man ausdrücklich ein Anreizsystem für die Beschaffung emissionsarmer Fahrzeuge setzen wollte, und der die Bevölkerung deutlich zugestimmt hat. Ich denke, das ist die politische Frage, ob diese Zielsetzung heute noch aktuell ist. Aus der Sicht der Regierung ist sie noch aktuell, diese Zielsetzung. Es wäre falsch, heute ein anderes Zeichen zu setzen.

Den gleichen Entschluss hat die Regierung bereits im Zusammenhang mit der Strategie «Digitalisierung und Nachhaltigkeit in der Mobilität» gefasst, sogenannte DiNaMo. Deshalb sind auch dort Erleichterungen für verbrauchs- und emissionsarme Fahrzeuge immer noch ein Thema. Ja, wir befinden uns in einer Transformation. Wir haben die Herausforderung und wir wollen rasche Schritte leisten hin zu einer möglichst CO₂-neutralen Zukunft – auch in der Mobilität. Aus der Sicht der Regierung macht es erst bei einem deutlich höheren Anteil von Elektrofahrzeugen und energieeffizienten Fahrzeugen Sinn, eine Anpassung des Verkehrsabgabengesetzes anzustreben, um eben auch die Einnahmen sicherzustellen. Ich kann Ihnen sagen, es ist ganz klar, dass der Rabatt für Elektrofahrzeuge dann geändert werden muss, ganz klar, und zwar in ein technologieneutrales System für – und das wird so bleiben – energieeffiziente Fahrzeuge. Das heisst, das Elektrofahrzeug, das heute tatsächlich – das ist richtig so – deutlich günstiger ist, das wird auch in Zukunft seinen Teil an die Besteuerung leisten müssen. Denn für die Abnutzung der Strasseninfrastruktur beziehungsweise für die Höhe der Unterhaltskosten der Strasseninfrastruktur ist eben das Gewicht schon auch sehr zentral. Und dieses dürfte ein wichtiger Faktor werden oder muss es wieder sein bei der zukünftigen Strassenfinanzierung, das ist ganz klar. Die Frage ist nur: Wann ist der richtige Zeitpunkt und welche Zeichen geben wir heute und ist es schon das Momentum? Ich weise auch darauf hin, dass die Regierung im Bericht DiNaMo klar gesagt hat, dass das Verkehrsabgabengesetz zeitnah revidiert werden muss und ein entsprechender Antrag erfolgen muss.

Ich möchte abschliessend auch darauf hinweisen, dass wir ebenfalls daran sind, zum Postulat «Strassengelder für Strassen» (KR-Nr. 346/2016), das heisst, Fonds im Eigenkapital, einen Ergänzungsbericht zu erarbeiten, und auch hier werden wir selbstverständlich die Folgen der Weiterentwicklung neuer Technologien, etwa der E-Mobilität, aber eben auch der Finanzierung des Strassenfonds, das heisst Entwicklung und Betrieb der Strasseninfrastruktur und ihre Finanzierung, ganz genau anschauen. Das heisst nicht, dass wir in der Zwischenzeit nichts tun. Selbstverständlich setze ich mich mit grossem Engagement für zeitgemässe Infrastrukturen ein, für gute wirtschaftliche Rahmenbedingungen auch für die kleinen und mittleren Unternehmen. Und ich weise einmal mehr daraufhin, dass wir auch eine Fachstelle haben, die gegen Bürokratie kämpft.

In diesem Sinne bitte ich Sie namens der Regierung, die parlamentarische Initiative abzulehnen. Besten Dank.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die Kommissionmehrheit hat den Antrag auf Ablehnung der PI gestellt. Dies ist einem Antrag auf Nichteintreten gleichzustellen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 121 : 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die parlamentarische Initiative KR-Nr. 16/2017 abzulehnen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Standesinitiative zur Kompetenzübertragung an Kantone für Arbeitsbewilligungsverlängerung von Asylsuchenden mit Negativentscheid

Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 15. März 2022 zur parlamentarischen Initiative Kathy Steiner

KR-Nr. 357a/2018

Beat Bloch (CSP, Zürich), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die WAK beantragt Ihnen mit 8 zu 6 Stimmen, die PI abzulehnen. Mit der am 17. August 2020 mit 67 Stimmen vorläufig unterstützten parlamentarischen Initiative von Altkantonsrätin Kathy Steiner wird die Einreichung einer Standesinitiative beim Bund verlangt, damit die Kantone die Arbeitsbewilligungen von Asylsuchenden mit Negativentscheid bis zur effektiven Ausreise eigenständig verlängern können. 2018 und 2019 wurden im Kanton Zürich neun Arbeitsbewilligungen ausnahmslos für Vorlehren und Lehren an Asylsuchende erteilt, also für Personen im Asylverfahren. 2020 waren es vier Asylsuchende, deren Gesuche hingegen abgelehnt wurden, bei denen die Ausreise jedoch nicht zulässig, nicht möglich oder nicht zumutbar war. Sie erhalten den Aufenthaltsstatus F. Über eine Aufhebung des Status F entscheidet das Staatssekretariat für Migration, das SEM.

Zwischen 2009 und 2021 wurden im Kanton Zürich durchschnittlich 1000 Personen pro Jahr vorläufig aufgenommen. Während dieser Zeit wurde rund neun Personen pro Jahr der Status entzogen. Diese relativ geringe Zahl hat dazu geführt, dass mit der Revision des Ausländer- und Integrationsgesetzes vorläufig aufgenommene Personen seit dem 1. Juli 2018 zu den inländischen Arbeitskräften gehören. Sie benötigen somit keine Arbeitsbewilligung. Wird in den vorgenannten seltenen Fällen jedoch eine Ausreise als möglich, zulässig oder zumutbar beurteilt, setzt das SEM eine Frist zur Ausreise fest. Die Betroffenen werden während der gesetzlichen Frist aufgefordert, selbstständig das Land zu verlassen, und zwar unabhängig davon, ob ein Arbeits- oder Lehrverhältnis besteht. Mit dem Ablauf einer Aufenthaltsbewilligung erlischt auch die Arbeitsbewilligung. Kommt eine Person der Aufforderung zur Ausreise nicht nach, so hält sie sich illegal in der Schweiz auf und würde gesetzesfalls auch rechtswidrig beschäftigt.

Die Kommissionsmehrheit lehnt die parlamentarische Initiative ab. Die Initiative bezieht sich ausschliesslich auf Personen, die einen Wegweisungsentscheid haben und somit verpflichtet sind, die Schweiz zu verlassen. Erhielte er eine betroffene Person eine Verlängerung der Arbeitsbewilligung über die Ausreisefrist hinaus, dann verringerte dies die Bereitschaft, innert der angesetzten Frist die Schweiz zu verlassen. Dies liefe einer glaubwürdigen und konsequenten Asylpolitik zuwider. Hinzu kommt, dass der Bund bereits heute die Kantone ermächtigen kann, für bestimmte Kategorien von Personen Bewilligungen zur Erwerbstätigkeit über den Ablauf der Ausreisefrist hinaus zu verlängern, sofern besondere Umstände dies rechtfertigen. Schliesslich, so die Kommissionsmehrheit, ist darauf hinzuweisen, dass der Nationalrat

eine inhaltlich gleichlautende Motion – die Motion trug die Nummer 18.4331 – am 30. Oktober 2020 mit 112 zu 67 Stimmen abgelehnt hat. Die Kommissionsmehrheit erachtet es als Zwängerei, das Anliegen mit dem Instrument der Standesinitiative bereits wieder in den politischen Prozess auf Bundesebene einbringen zu wollen.

Die Kommissionsminderheit stimmt der PI zu. Mit der Standesinitiative wird verlangt, dass die Kantone die Arbeitsbewilligung von Asylsuchenden mit Negativentscheid eigenständig bis zur effektiven Ausreise verlängern können. Dadurch könne das Verfahren für die Betroffenen, für Arbeitgebende und den Kanton vereinfacht und verkürzt werden. Hinzu komme, dass die Kantone ihren Arbeitsmarkt und die wirtschaftlichen Bedürfnisse am besten kennen würden. Eine Standesinitiative des bevölkerungsreichsten und wirtschaftsstärksten Kantons habe ein besonderes Gewicht in Bern. Es sei daher durchaus denkbar, dass sich die politischen Meinungen zu diesem Thema bei einer erneuten Beratung auf Bundesebene ändern würden.

Namens der WAK beantrage ich Ihnen, die PI abzulehnen.

Minderheitsantrag von Jasmin Pokerschnig, Melanie Berner, Beat Bloch, Harry Brandenberger, Felix Hoesch (in Vertretung von Stefan Feldmann), Birgit Tognella:

I. In Zustimmung zur parlamentarischen Initiative KR-Nr. 357/2018 von Kathy Steiner reicht der Kanton Zürich gestützt auf Art. 160 Abs. 1 der Bundesverfassung nachfolgende Standesinitiative ein.

II. Der Regierungsrat wird beauftragt, die Standesinitiative beim Bund einzureichen.

III. Mitteilung an den Regierungsrat.

Gestützt auf Artikel 160 Abs. 1 der Bundesverfassung reicht der Kanton Zürich eine Standesinitiative mit folgendem Wortlaut ein:

Die Bundesversammlung wird beauftragt, die Kompetenz zur Verlängerung der Arbeitsbewilligung von Asylsuchenden mit Negativentscheid ohne Möglichkeit der sofortigen Rückführung auf Ersuchen der Arbeitgebenden über die übliche Frist hinaus bis zur effektiven Ausreise neu an die Kantone zu übergeben.

Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich): Voraussichtlich wird diese Standesinitiative von diesem Rat nicht nach Bern überwiesen. Man will sie ablehnen, weil seit Inkrafttreten des neuen Asylgesetzes durchschnittlich nur noch 55 Tage gebraucht werden, um ein Verfahren zu entscheiden. Dies ist so weit richtig, doch es ist eben nur der Durchschnitt. Asylverfahren können durchaus nach wie vor länger andauern, bis ein

rechtskräftiger Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts vorliegt. Es wird auch argumentiert, dass die Personen mit einem Wegweisungsentscheid subito das Land verlassen können. Dem ist nicht immer so, das wissen wir alle. So gibt es nicht immer ein Rückübernahmeabkommen oder die Staatsbürgerschaft wird von der jeweiligen Botschaft nicht anerkannt. Wenn dann noch behauptet wird, dass Personen, die nicht in das Land zurückkehren können, immer eine vorläufige Aufnahme erhalten, dann ist das schlicht und einfach falsch. Lustigerweise wollen gerade jene Parteien, die immer nach einem Abbau der Bürokratie schreien, hier die Bürokratie gar nicht straffen. Lieber ist es ihnen, dass ein solcher Antrag weiterhin das kantonale Migrationsamt und zwei Bundesämter durchläuft, auch wenn es ausreichen würde, wenn die Kantone solche Entscheide in Eigenregie fällen würden. Die Motion der Grünen in Bundesbern dazu wurde abgelehnt. Nichtsdestotrotz lohnt es sich, weiter dafür einzustehen, dass Menschen mit einem Wegweisungsentscheid bis zu ihrer tatsächlichen und möglichen Ausreise erwerbstätig sein können. Es kann doch nicht sein, dass wir uns mit Nothilfe zufriedengeben und die Leute zum Nichtstun zwingen oder in die Schattenwirtschaft treiben. Schauen wir uns das Beispiel Deutschland an: Dort gibt es den sogenannten Duldungsausweis. Darin steht kein Aufenthaltstitel. Die Inhaberin oder der Inhaber ist ausreisepflichtig. In Deutschland dürfen abgewiesene Asylsuchende in einer eigenen Wohnung leben, arbeiten und eine Ausbildung machen, und trotzdem ist die deutsche Ausschaffungspraxis keine andere als in der Schweiz. Also, bleiben wir dran und unterstützen diese Standesinitiative. Herzlichen Dank.

Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon): Ewig grüsst das Murmeltier – noch eine PI, welche irgendwo feststeckte. Seit der Einreichung des Vorstosses hat sich einiges getan. Neu wurde das Verfahren derart beschleunigt, dass die meisten Asylentscheide in den neuen Asylzentren innert weniger Wochen fallen. Das Ziel ist, dass 70 Prozent der Gestellenden innerhalb eines halben Jahres den definitiven Asylentscheid erhalten. Falls ein Asylsuchender zum Zeitpunkt seines Negativentscheides arbeitet, kann der Kanton beim Bund einen Antrag um Verlängerung der Arbeitsbewilligung beantragen. Wollen Arbeitgeber diese Personen weiterbeschäftigen, ist das Verfahren aber eher aufwendig. Die Anzahl solcher Anträge ist jedoch gering. Somit handelt es sich, je nach Kanton, um Einzelfälle. Für arbeitende Asylsuchende mit Negativentscheid und Härtefallgesuch und entsprechend länger dauernden Verfahren braucht es daher eine schweizweite Lösung.

Grundsätzlich ist eine Beschäftigung immer besser als keine, denn je länger eine Person nicht arbeitet, umso schwieriger ist der Wiedereinstieg auch im Herkunftsland und es können auch hierzulande negative Entwicklungen, wie Schwarzarbeit, Kriminalität und so weiter, entstehen. Wir anerkennen jedoch auch, dass eine Beschäftigung einen Negativanreiz darstellt, das Land rasch zu verlassen. Und es widerspricht dem neuen Anreizsystem, dass Asylsuchende, die rascher zurückreisen, mehr unterstützt werden, als wenn sie die Rückreise aufschieben. Für uns Grünliberale muss eine Lösung für diese widersprüchlichen Interessen und Gefahren auf Bundesebene gefunden werden. Für junge Betroffene ist im Nationalrat eine entsprechende GLP-Motion pendent: Keine erzwungenen Lehrabbrüche bei gut integrierten Asylanten. Heute werden Lernende bei einem negativen Asylentscheid regelmässig gezwungen, ihre Lehren abubrechen. Oft handelt es sich um Personen, welche jahrelang in einem Asylverfahren steckten und bei denen eine Rückübernahme in den Herkunftsstaat nicht möglich ist. Statt zu arbeiten und auf eigenen Beinen zu stehen, werden diese Personen gezwungen, von Nothilfe zu leben. Das macht weder aus Sicht der Lernenden noch aus Sicht der Lehrbetriebe und schon gar nicht aus Sicht des Staates Sinn. Wir Grünliberalen lehnen eine Zürcher Standesinitiative ab, da es sich nicht um ein Zürich-spezifisches Problem handelt. Wir fordern die Parteien auf, nicht mit Umwegen Zeit zu verlieren, sondern analog GLP direkt auf Bundesebene aktiv zu werden. Herzlichen Dank.

Paul Mayer (SVP, Marthalen): Zuerst möchte ich deklarieren, dass ich Flüchtlinge in meinem Betrieb erfolgreich ausbilde und ausgebildet habe. Diese Standesinitiative braucht es wirklich nicht. Die Neustrukturierung des Asylbereichs des revidierten Asylgesetzes per 1. März 2019 hat eine Beschleunigung der Asylverfahren gebracht, durchschnittlich braucht es noch 55 Tage. Asylsuchende, deren Gesuch abgelehnt wird, werden grundsätzlich aus der Schweiz weggewiesen. In jedem Fall wird abgeklärt, ob dies zumutbar und zulässig ist. Ist das nicht der Fall, erhalten diese den Status F, «vorläufig aufgenommen». Im Kanton Zürich sind das rund 1000 Personen pro Jahr. In den Jahren 2018 und 2019 wurde je neun Personen der Status F aberkannt, im 2020 waren es nur deren vier Personen. Bei den Arbeitsbewilligungen handelt es sich ausnahmslos um Vorlehren und Lehren. Vier bis neun Personen betrifft diese Standesinitiative. Für vier bis neun Personen müssen wir in Bern kein neues Gesetz verlangen. Die Absicht der Initianten

haben wir erkannt, sie wollen die Bemühungen des Bundes um Rückführung unterwandern. Wir können nicht für jeden Fall und für jede Person alles reglementieren und dadurch die Welt noch verkomplizieren. Wir wollen auch keine Doppelspurigkeit zwischen Bund und Kanton.

Die SVP ist gegen mehr Bürokratie, sie ist gegen mehr Verordnungen und Vorschriften. Und alle abgewiesenen Flüchtlinge, die einen Wegweisungsentscheid erhalten haben, denen eine Ausreise möglich ist und zugemutet werden kann, diese dürfen wieder nach Hause gehen, auch wenn sie einen Lehrvertrag haben. Die SVP/EDU-Fraktion empfiehlt Ihnen wie die Mehrheit der WAK, die Standesinitiative abzulehnen. Herzlichen Dank.

Birgit Tognella-Geertsen (SP, Zürich): Grundsätzlich ist die SP oft gegen eine Standesinitiative, doch es gibt Ausnahmen, und dies ist eine solche Ausnahme. Wir unterstützen diese PI aus wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Sicht. Besonders Jugendliche und junge Erwachsene, welche den Status «vorläufig aufgenommen» oder «asylsuchend» haben, denen aber ein Negativentscheid erteilt worden ist, sind betroffen. Bei vielen verstreicht bis zum Zeitpunkt der tatsächlichen Ausreise viel Zeit, insbesondere, wenn kein Rückübernahmeabkommen mit dem Herkunftsland besteht. Diese Situation ist für die Betroffenen eine schwierige und angespannte Zeit. Sie dürfen nicht mehr arbeiten oder ihre Lehre beenden, denn bei einem rechtskräftigen Negativentscheid erlischt die Bewilligung zur Ausübung einer Erwerbstätigkeit. Und ausreisen können sie auch nicht. Daher ist es uns ein Anliegen, dass Arbeitgebende mit wenig Aufwand dem Kanton beantragen können, ein bestehendes Arbeitsverhältnis weiterzuführen bis zur tatsächlichen Ausreise. Die wirtschaftliche Perspektive der Betroffenen kann so bei einer späteren Rückkehr in ihre Herkunftsländer klar erhöht werden. Auch Unternehmungen, meist KMU, welche sich entschlossen haben, eine asylsuchende Person anzustellen oder sie auszubilden, haben bei einem rechtskräftigen Negativentscheid finanzielle Einbussen. Wenn ein Arbeitgeber eine Weiterarbeit der Betroffenen wünscht, sollte er doch diese Person bis zu ihrer tatsächlichen Wegweisung weiterbeschäftigen dürfen.

Ich schaue über den Tellerrand: Der Kanton Bern zum Beispiel realisiert gemeinsam mit dem SEM ein Pilotprojekt, mit dem Ziel, die Rückkehrbereitschaft von abgewiesenen jungen Asylbewerbern, die schon vor dem negativen Entscheid eine Ausbildung in Angriff genommen haben, zu verstärken. Und der Kanton Bern ermöglicht eine längere

Zeitspanne als die heutige Praxis von sechs Monaten für eine Ausreisefrist. Somit ist klar, auch andere Kantone haben das Problem erkannt. Wenn die Standesinitiative erfolgreich ist, könnte so das Arbeitsbewilligungsverfahren vereinfacht und verkürzt und diese Kompetenz dem Kanton übergeben werden. Die Standesinitiative will unnötige bürokratische Hürden abschaffen und die Personen, die arbeiten und weiterhin arbeiten wollen, und die KMU, welche Personen anstellen und weiterhin ausbilden möchten, nicht einfach aufgrund von sturer Paragrafenreiterei und aktuellem bürokratischen Hindernislauf aus der Erwerbstätigkeit drängen. Daher unterstützen wir diese PI ganz klar. Besten Dank.

Nicole Wyss (AL, Zürich): Ich verlese das Votum meiner Kollegin Melanie Berner: Die Alternative Liste, AL, hat die vorliegende PI im August 2020 unterstützt und wird es auch heute tun. Gleich wie bei der SP haben auch wir bekanntlich nicht viel Sympathie für Standesinitiativen, welche von etablierten nationalen Parteien eingereicht werden. Im vorliegenden Fall sind wir aber von der Notwendigkeit eines Signals des bevölkerungsreichsten und wirtschaftsstärksten Kanton der Schweiz überzeugt. Wir sind uns bewusst, dass die vorliegende PI ursprünglich dazu gedacht war, eine inhaltlich gleichlautende Motion der damaligen grünen Nationalrätin und heutigen Ständerätin Lisa Mazzone zu sekundieren. Wir wissen auch, dass besagte Motion zwischenzeitlich im Nationalrat abgelehnt worden ist. Noch hängig ist allerdings die Motion 20.3322 der liberalen Nationalrätin Christa Markwalder. Sie trägt den Titel «Keine Lehrabbrüche von Asylsuchenden, die bereits in den Schweizer Arbeitsmarkt integriert sind». Die Motion Markwalder wurde vom Nationalrat unterstützt und die Behandlung im Ständerat steht noch aus. Die Unterstützung aus Zürich ist folglich immer noch sehr aktuell.

Inhaltlich steht die AL sowieso und nach wie vor voll und ganz hinter der Forderung der PI. Es gibt immer wieder Menschen, die einen negativen Asylentscheid erhalten, die Schweiz aber aus verschiedenen Gründen nicht gleich verlassen können. Mit dem negativen Asylentscheid verlieren sie automatisch die Bewilligung zur Ausübung einer Erwerbstätigkeit, obwohl sie manchmal noch längere Zeit in der Schweiz bleiben müssen. Um zu verhindern, dass diese Menschen in der zermürbenden Nothilfe und der nicht minder zermürbenden Untätigkeit stranden, sollen Asylsuchende mit rechtskräftigem Negativentscheid und Ausreisefrist neu bis zum tatsächlichen Ausreisetermin arbeiten können. Sie sollen dies ohne den bürokratischen und zeitraubenden

den Hindernislauf über das kantonale Migrationsamt und zwei Bundesämter tun können. In Artikel 43 Absatz 3 des Asylgesetzes ist durch die Formulierung «unter besonderen Umständen» ein Spielraum für eine kantonale Verlängerung festgeschrieben. Die PI verlangt nun eine Vereinfachung des Verfahrens durch eine Kompetenzübertragung an die Kantone. Die Kantone sollen die Arbeitsbewilligungen dieser Menschen ohne grossen bürokratischen Aufwand bis zur effektiven Ausweisung verlängern können. Menschen, die gearbeitet haben und weiterhin arbeiten wollen, sollen nicht einfach aus Prinzip aus der Erwerbstätigkeit in die Nothilfe gedrängt werden, insbesondere, wenn klar ist, dass sie noch länger nicht ausreisen können. Da die Kantone beim Vollzug des Asylwesens ohnehin im Lead sind, ist es sinnvoll, wenn sie in eigener Kompetenz bestehende Arbeitsbewilligungen von Menschen mit einem negativen Asylentscheid verlängern können. Die Verfahren würden beschleunigt und es würde auch zu einer dringend nötigen Verbesserung der Lebenssituation von Menschen mit negativen Asylentscheiden und bestehenden Arbeitsverhältnissen führen. Auch die Planungssicherheit für Arbeitgebende würde sich erhöhen, was wiederum vielleicht dazu führt, dass Asylsuchende vermehrt ein Arbeitsverhältnis begründen können. Aus all diesen Gründen und noch vielen mehr wird die Alternative Liste AL den Minderheitsantrag der WAK unterstützen und die PI überweisen. Wir bitten insbesondere die Kolleginnen und Kollegen von der FDP, es uns gleich zu tun und damit die Arbeit ihrer Nationalrätin Christa Markwalder zu bestärken. Besten Dank.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Wir schätzen jede einzelne Person, die dank einer Arbeitsstelle ihren Lebensunterhalt ganz oder auch nur teilweise selber bestreiten kann. Doch Personen mit einem Wegweisungsentscheid sind verpflichtet, die Schweiz zu verlassen. Die Mitte-Fraktion wünscht sich eine klare und konsequente Asylpolitik. Das bedeutet, dass abgelehnte Personen grundsätzlich die Schweiz innert der angesetzten Frist verlassen müssen. Unter besonderen Umständen ist eine Verlängerung der Bewilligung zur Erwerbstätigkeit jedoch bereits möglich. Die Mitte-Fraktion lehnt diese Standesinitiative ab.

Barbara Günthard Fitze (EVP, Winterthur): Wer von Ihnen selber oder am Rande schon mit solchen Verfahren zu tun gehabt hat, weiss, wie langwierig und kompliziert eine Arbeitsbewilligung in einem solchen Fall sein kann. Es ist nämlich so, dass es neben den schnellen Asylverfahren immer noch die langwierigen, komplizierten Fälle gibt, die sind nicht weg vom Tisch. Und sinnvollerweise sollen die Abläufe gerade

auch für Arbeitgebende vereinfacht und die Kompetenz zur Verlängerung der Arbeitsbewilligung in den beschriebenen Fällen den Kantonen übergeben werden. Diese sind definitiv näher dran an den betroffenen Personen. Wir wollen, dass sich möglichst viele am Arbeitsprozess beteiligen können. Unsere Gesellschaft ist in erster Linie über bezahlte Arbeit definiert, auch wenn diese Personen später ausreisen werden. Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben beantragt leider dem Kantonsrat, die Bewilligung an Kantone im Asylwesen abzulehnen. Wenn die Gegner in der WAK darauf hinweisen, dass die Abgewiesenen die Schweiz verlassen müssen, ist das nur ein Aspekt. Diese warten dann in den Notunterkünften und drehen Däumchen, was auch nicht besser ist. Hinzu kommt, dass die Kantone ihren Arbeitsmarkt und die wirtschaftlichen Bedürfnisse am besten kennen. Es wird dann eine Kantonslotterie sein – oder ist es schon –, wer von den Asylbewerbern wo wohnt. Jede Arbeitstätigkeit hier verbessert die wirtschaftlichen Perspektiven der Betroffenen bei der späteren Rückkehr in ihre Herkunftsländer und es werden weniger Menschen in die Illegalität abtauchen. Wir unterstützen die PI weiterhin.

Astrid Furrer (FDP, Wädenswil): Die PI will, dass asylsuchende Personen mit einem Wegweisungsentscheid weiterhin arbeiten dürfen. Asylsuchende mit Negativentscheid kommen aus wirtschaftlichen Gründen in die Schweiz. Wenn es anders wäre, nämlich Flucht vor Krieg oder Verfolgung, dann würden sie einen Aufenthaltstitel erhalten. Sollen nun Personen mit einer Wegweisungsaufgabe weiterarbeiten dürfen? Nein, die FDP schliesst sich dem Mehrheitsantrag an und teilt die Argumente. Es betrifft sehr wenige Personen pro Jahr, etwa neun maximal, wir haben es gehört, und der Bund kann bei Härtefällen etwas anderes entscheiden, nämlich, dass sie weiterarbeiten dürfen. Nicht immer ist die Ausreise möglich. Das ist bedauerlich, und wir wollen lieber, dass man die Intentionen dahin verstärkt, auch seitens Bund, dass es wieder mehr Übernahmeabkommen gibt, und so weiter und so fort. Ja, und es ist so, wenn man die Arbeitserlaubnisse verlängert, dann verringert dies auch die Bereitschaft, die Schweiz zu verlassen. Vergessen wir nicht, die Personen halten sich illegal in der Schweiz auf. Wenn wir die PI umsetzen, dann unterlaufen wir unser funktionierendes Asylsystem. Das Asyl soll weiterhin schweizweit geregelt werden. Wir lehnen daher eine Standesinitiative ab und wir lehnen auch den Kantönligeist bei diesem Thema ab. Wichtig ist ja auch, dass der Nationalrat diese Forderung schon bundesweit abgelehnt hat. Besten Dank.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Bei allem Verständnis für die Bestrebung, dass arbeiten können soll, wer wenigstens arbeiten will, bin ich gegen diese Standesinitiative. Wenn wir praktisch das ganze Asylverfahren in die Kantone ziehen, wäre letztlich auch die ganze Prüfung, ob jemand in der Schweiz bleiben kann, kantonale Sache, und das können unsere Behörden in dieser Form nicht bewältigen. Wenn klar feststeht, dass jemand die Schweiz verlassen muss und die betreffende Person nicht ausgeschafft werden kann, zum Beispiel aufgrund von Kriegszuständen, also abgelehnter Asylantrag, aber aufgrund von irgendwelchen Zuständen ist es momentan nicht möglich, dann ist es ja auch möglich, bei den Bundesbehörden die entsprechende Bewilligung zu beantragen, dass man in der Zwischenzeit eine Arbeit ausführen darf. Hier praktisch auf einem Umweg eine totale Verlängerung dieser Prozeduren und Entscheide zu bewirken, scheint mir nicht hilfreich. Wer nach eingehender Prüfung nun einmal nicht in der Schweiz bleiben kann, der kann auch nicht hier arbeiten. Wer nicht ausgeschafft werden kann auf längere Sicht, wird auch von den Bundesbehörden ohnehin die Möglichkeit zur Arbeit erhalten. Ich danke euch für die Aufmerksamkeit.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Mit der parlamentarischen Initiative soll der Kanton Zürich beim Bund eine Standesinitiative einreichen, die Kantone sollen vom Bund die Kompetenz erhalten, Arbeitsbewilligungen von Asylsuchenden mit negativem Entscheid zu verlängern; dies unter der Voraussetzung, dass der Arbeitgeber darum ersucht und die sofortige Rückführung nicht möglich ist. Gleich vorweg: Das Interesse von Arbeitgebenden, Asylsuchende längerfristig einzustellen, ist zahlenmässig äusserst gering. In den Jahren 2018 bis 2019 wurden im Kanton Zürich lediglich je neun Arbeitsbewilligungen an Asylsuchende erteilt, 2020 waren es vier, 2021 war es nur eine. Die erteilten Arbeitsbewilligungen betrafen ausschliesslich Vorlehren und Lehren. Ich möchte auch sagen, dass in den Jahren vorher die Zahlen ähnlich tief waren.

Asylsuchende, deren Gesuch abgelehnt wird, werden aus der Schweiz weggewiesen. Bei der Anordnung des Vollzugs der Wegweisung prüft das Staatssekretariat für Migration, SEM, jedoch in jedem Einzelfall, ob der Vollzug der Wegweisung möglich ist, ob er zulässig ist und ob es zumutbar ist. Und ist das nicht der Fall, verfügt das SEM, gestützt auf Artikel 83 des Ausländer- und Integrationsgesetzes, die vorläufige Aufnahme. Diese tiefen Zahlen zeigen, dass die Ausnahmebestimmung des Asylgesetzes, wonach eben die Arbeitsbewilligung über den Ablauf

der Wegweisungsfrist verlängert werden kann, nur in ganz besonderen, wenigen Einzelfällen zur Anwendung kommt. Schon aus diesem Grunde lässt sich aus der Sicht der Regierung die parlamentarische Initiative und die damit angestrebte Vereinfachung des Verfahrens mittels Übertragung der Kompetenz vom Bund an die Kantone nicht rechtfertigen. Und es liegt auch nicht im Interesse einer glaubwürdigen und vor allem auch effizienten Asylpolitik, eines glaubwürdigen und effizienten Asylverfahrens, dass der schweizweite Vollzug auch in besonderen Ausnahmefällen doch nach einheitlichen und fairen und rechtsstaatlichen Massnahmen erfolgt. Aus diesem Grunde bitte ich Sie, die parlamentarische Initiative nicht zu unterstützen.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die Kommissionmehrheit hat den Antrag auf Ablehnung der PI gestellt. Dies ist bekanntlich einem Antrag auf Nichteintreten gleichzustellen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Jasmin Pokerschnig gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 108 : 66 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die parlamentarische Initiative KR-Nr. 357/2018 abzulehnen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Staatsbeitrag an die Elektrifizierung der Buslinien 5 und 7 in der Stadt Winterthur

Antrag des Regierungsrates vom 8. September 2021 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 5. April 2022

Vorlage 5777 (*Ausgabenbremse*)

Ratspräsidentin Esther Guyer: Ziffern römisch I und II unterstehen der Ausgabenbremse.

Das Wort zum Eintreten hat der Präsident der WAK (*Kommission für Wirtschaft und Abgaben*)? Nein, der Präsident der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) in diesem Fall, wir nehmen Alex Gantner, Sie haben das Wort (*Heiterkeit*).

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich nehme gerne an Sitzungen der WAK teil, aber das Präsidium dort möchte ich natürlich unserem Kollegen Beat Bloch gar nicht streitig machen. Es ist eine KEVU-Vorlage.

Namens der einstimmigen KEVU beantrage ich Ihnen Zustimmung einerseits zu Dispositiv I, da geht es um 10 Millionen Franken für die Elektrifizierung der Buslinie 5 in der Stadt Winterthur, und Dispositiv II, knapp 8 Millionen Franken für die entsprechende Buslinie 7. Die Vorlage wurde an zwei Sitzungen in der KEVU beraten, und hiermit möchte ich mich auch bei den Vertretern der Volkswirtschaftsdirektion und des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) für die konstruktive Zusammenarbeit bedanken.

Es ist eigentlich eine Dekarbonisierungsvorlage. Die Dekarbonisierung basiert auf der sogenannten ZVV-Strategie 2022 bis 2026, die wir in diesem Rat im Februar 2020 festgelegt haben. Und dieser Aspekt der ZVV-Strategie wurde dann ja auch in der Neuauflage 2024 bis 2028 im ersten Quartal dieses Jahres bestätigt. Man kann daher auch von einer Umsetzungsvorlage sprechen. Die Linie 7 führt von Elsau über den Hauptbahnhof zum Bahnhof Wülflingen und die Linie 5 von Dättnau ebenfalls über den Hauptbahnhof Winterthur zum Technorama. Es sind nicht die ersten Trolleybuslinien in der Stadt Winterthur. Die Stadt Winterthur verfügt heute über ein ausgedehntes und leistungsfähiges Trolleybusnetz mit den Linien 1, 2 und 3, und diese befördern zusammen ungefähr 70 Prozent aller Fahrgäste. Mit diesen zwei Linien, die dazukommen, 5 und 7, werden es knapp 90 Prozent sein, also sicher ein substanzieller Schritt.

Es liegen auch Synergien vor bei diesen beiden Investitionen: Erstens müssen nicht die gesamten Linien 5 und 7 elektrifiziert werden, da diese wegen des sternförmigen Liniennetzes bereits auf den gleichen Strassenabschnitten verkehren können wie die Linien 1, 2 und 3. Und zweitens ist mit dem geplanten Einsatz von Batterietrolleybussen zudem keine vollständige Ausrüstung der Fahrleitungen erforderlich, da die Trolleybusse ihre Batterien auf den mit Fahrleitungen ausgerüsteten Abschnitten aufladen und anschliessend auf den fahrleitungslosen Abschnitten im Batteriebetrieb verkehren können, also ein voll elektrisches, hybrides Modell.

Insgesamt 5,5 Kilometer des Netzes werden mit Fahrleitungen erweitert und 11 Kilometer werden dann mit Batteriebetrieb in der Zukunft bewältigt werden. Die ausreichende Stromversorgung wird über fünf neue Gleichrichterstationen sichergestellt, das ist auch ein Kostenpunkt, und die Umstellung erfolgt gestaffelt zwischen den Jahren 2024 und 2026. Die KEVU hat sich über die Kosten und die Finanzierung über den Verkehrsfonds detailliert informieren lassen. Im aktuellen KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) sind die Beträge entsprechend eingestellt. Mit grosser Wahrscheinlichkeit wird es auch Bundesbeiträge geben. Dennoch befinden wir zweimal über Brutto-Kredite, zusammen knapp 18 Millionen Franken. Nach den Worten folgen Taten bei der Klimapolitik und der ZVV-Dekarbonisierungsstrategie. Die KEVU hat sich davon überzeugen lassen können und beantragt Ihnen eben einstimmig, dem Staatsbeitrag an die Elektrifizierung der Buslinien, 5 und 7 in der Stadt Winterthur zuzustimmen. Danke.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass heute bereits 87 Prozent der Verkehrsleistung im ZVV elektrisch gebracht werden. Mit der Umrüstung Linie 5 und 7 werden, wie Alex Gantner es erwähnt hat, ab 2026 90 Prozent der Verkehrsleistungen umweltschonend mit Trolleybussen erbracht. Gemäss Vorlage der Regierung sind die Kosten mit neuen Trolleybussen um circa 13 Prozent höher als mit den herkömmlichen Dieselnbussen. Mit den heute sehr hohen Preisen für Diesel dürften diese höheren Kosten vermutlich im Moment egalisiert sein. Was sich aber grundsätzlich in Bezug auf die Energiepreise auch im Bereich der Elektrizität tut, steht in den Sternen. Es sei hier auf die drohende Strommangellage hingewiesen. Wenn die Dekarbonisierung, wie jetzt in Winterthur, am Ende der Lebensdauer der eingesetzten Dieselnbussen passiert, steht die SVP grundsätzlich hinter der Dekarbonisierung des ÖV, aber eben vernünftig und wirtschaftlich. So stehen wir dem Einsatz von reinen Batteriebussen skeptisch gegenüber, sehen aber in dieser Vorlage mit dem Einsatz von Batterietrolleybussen eine gangbare Lösung und stimmen diese Vorlage zu.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich spreche wesentlich lieber über die Teilelektrifizierung der beiden Buslinien in Winterthur als vorher über die längerdauernde Beerdigungszeremonie für den Strassenverkehrsvorstoss (*gemeint ist die Debatte über KR-Nr. 16a/2017*), denn diese Finanzierung der Teilelektrifizierung ist sicher sinnvoller in Sachen Verkehrs- und Umweltpolitik. Ja, man könnte diese Elektrifizierung auch je nachdem «Teilelektrifizierung» nennen, und ich denke, das ist

auch ein wichtiger Punkt der Vorlage. Denn diese Buslinien 5 und 7 werden jetzt nicht vollständig auf Trolleybetrieb umgestellt, sondern – es wurde bereits vorher erwähnt – es wird nur ein Teil umgestellt. Teilweise werden je nach Linienast nur jeweils für eine Station neue Stromlinien eingezogen und der Rest wird über den Batteriebetrieb betrieben. Daher kann man auch festhalten, dass diese Vorlage für den Kanton durchaus auch eine preiswerte Vorlage ist, und sie macht auch Sinn, da damit die beiden meistfrequentierten Linien, die noch nicht auf Trolleybetrieb sind, auf Trolley- beziehungsweise Elektrobetrieb umgestellt werden und damit 90 Prozent des Passagieraufkommens der Stadt zukünftig über strombetriebene Fahrzeuge bewältigt wird. Dies ist also gut investiertes Geld, auch deshalb gut investiertes Geld, da lediglich ein Drittel der erneut zu befahrenen Strecke noch elektrifiziert werden muss. Der Rest kann über bestehende Infrastruktur oder Batteriebetrieb übernommen werden. Die AL wird daher dieser Vorlage mit Freude zustimmen. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Das klimafreundlichste motorisierte Verkehrsmittel ist und bleibt der öffentliche Verkehr. Beim Verkehr hat der ZVV eine Pionierrolle. Während die CO₂-Emissionen bei den Neuwagen seit Jahren auf hohem Niveau stagnieren, setzt der ZVV die ersten Schritte seiner Dekarbonisierungsstrategie um. Nachdem die Limmatschiffe elektrifiziert werden, kommen in Winterthur die Linie 5 zwischen Dättlau und dem Technorama sowie die Linie 7 zwischen Wülflingen und Hegi zum Zug. Diese werden durch klimafreundlichere Batterietrolleybusse ersetzt. Das ist ein wichtiger und richtiger Schritt. Der Vorteil von Batterietrolleybussen liegt auf der Hand. Wo ein Oberleitungsnetz besteht, kann dieses genutzt werden. Gleichzeitig kann der Bus auch an Haltestellen ausserhalb des Netzes anfahren, ohne dass die Oberleitung bis an die Endhaltestelle verlängert werden muss. Der Aufwand für die Elektrifizierung der beiden Buslinien in Winterthur ist verhältnismässig klein. Nur fünf Kilometer, wie wir es gehört haben, müssen ergänzt werden. Die restliche Strecke sind die Busse auf dem bestehenden Netz unterwegs. An den Kosten von 18 Millionen zulasten des Verkehrsfonds wird sich der Bund mit 2,8 Millionen im Rahmen des Agglomerationsprogramms beteiligen. Wir erachten die Elektrifizierung der Buslinie 5 und 7 als eine wichtige Massnahme zur dringend notwendigen Dekarbonisierung des Verkehrs und werden der Vorlage zustimmen.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Gestern (*in der Volksabstimmung*) wurde der Klimaschutzartikel in der Verfassung verankert. Heute geht es darum, den CO₂-Ausstoss konkret im öffentlichen Verkehr zu reduzieren. Der öffentliche Verkehr hat bereits heute im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr einen viel tieferen CO₂-Ausstoss. Natürlich kommt er aber nicht an den Fussverkehr oder den Veloverkehr – seien es auch E-Bikes – nicht heran. Deshalb ist es wichtig, dass der ÖV beim CO₂-Ausstoss weitere Fortschritte macht. Die Dieselbusse sind im Rahmen der ÖV-Flotte hier quasi die schwarzen Schafe. Mit dieser Vorlage möchten wir die Anzahl schwarzer Schafe etwas reduzieren. Die Linien 5 und 7 in Winterthur sind gut gewählt, da sie hoch frequentierte Linien sind. Der Batterietrolleybus ist eine effiziente Lösung, denn einerseits muss nicht die ganze Strecke mit Leitungen ausgestattet werden. Man ist flexibel, das heisst, man kann auch mal ohne Fahrleitung fahren, sollten Baustellen da sein. Man kann die Fahrleitung der anderen Trolleybuslinie nutzen und profitiert von dieser, und man hat auch ein gutes, batterieschonendes Ladekonzept über die Fahrleitungen für die Batterie. Und die Batterie muss nicht so riesig sein, weil ja der Grossteil doch auf den Fahrleitungen stattfindet. Entsprechend finden wir das eine gute Vorlage. Es ist gut investiertes Geld, und die SP wird selbstverständlich diesem Kredit auch zustimmen.

Dieter Kläy (FDP, Winterthur): Die FDP wird dem Kredit für die Elektrifizierung der Buslinien 5 und 7 in Winterthur gerne zustimmen. Selbst kenne ich natürlich diese Buslinien zur Genüge. Der 5er verbindet das Technorama mit dem Dättnau und der 7er Wülflingen, Schlosstal und Winterthur. Wir beobachten mit Interesse, aber auch mit Befriedigung, dass sich seit einiger Zeit die Anstrengungen der Volkswirtschaftsdirektion und des ZVV in Richtung Dekarbonisierung verstärkt haben. Davon zeugen einerseits die ZVV-Strategie, aber auch übergeordnete strategische Ziele des Kantons im Bereich der Mobilität. Wichtige Grundlagen sind im DiNaMo (*Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität*) gelegt, aber auch in der Klimastrategie des Kantons. Solche Auslegeordnungen geben Anlass zur Hoffnung, dass die Ausgestaltung der Mobilität technologieagnostisch, wie das kürzlich Gian-Luca Bona (*Direktor der Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt*) gesagt hat, die technologieagnostisch angegangen wird. Was nun den konkreten Beitrag des ZVV zur Dekarbonisierung angeht, so sind wir auch mit den Zielen zufrieden. Die Halbierung der Treibgasemissionen der Dieselbusflotte bis spätestens 2035 und vor allem das Be-

kenntnis zu null Treibhausgasemissionen der Busflotte ab 2040 als strategische Ziele des ZVV überzeugen uns. Wenn wir heute über einen Teil der Elektrifizierung der Trolleybusse, also weitere Linien, abstimmen – weitere Linien sind ja in der Stadt Zürich geplant –, muss es auch klar sein, dass damit gewisse Investitionen verbunden sind. Die FDP stimmt der Vorlage zu.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Ich bin kein Anti-Elektro-Taliban. Also es gibt durchaus vernünftige, sinnvolle Vorschläge im Rahmen der Elektromobilität. Die SVP prüft auch jeweils: Ist es ein sinnvoller Vorstoss zu einer Elektromobilisierung, auch kostenmässig vernünftig, und mit zum Teil bestehenden Einrichtungen vereinbar? Oder ist jemandem durch Überstrom eine Sicherung durchgeknallt? Dann sind wir dagegen. Hier ist es klar, es ist rundum vernünftig. Die Oberleitungen sind zum Teil schon vorhanden und diese Bussen müssen auch nicht die tonnenschweren Batterien, die nun wirklich etwas massiv Umweltschädliches sind, mit sich herumschleppen. Es genügen mässig grosse Batterien für die Stromversorgung, für diese Überbrückungsstücke. Eine rundum vernünftige Vorlage, die gibt es tatsächlich auch auf dem Gebiet der Elektromobilität. Wahrscheinlich hat man hier die Spannung auch entsprechend sinnvoll eingestellt in den Vorstosshirnen. Danke euch fürs Zuhören.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Der Regierungsrat hat ja Anfang 2022 die langfristige Klimastrategie des Kantons Zürich vorgestellt. Der Kanton Zürich will im Klimaschutz vorangehen, vorwärtsgehen und die Treibhausgasemissionen in den kommenden Jahren stark senken. Nun ist es aber tatsächlich so, der öffentliche Verkehr ist schon heute sehr umweltfreundlich, auch sehr elektrisch, kann man sagen. Weiter hat der ZVV in seiner Dekarbonisierungsstrategie bereits verschiedene Massnahmen festgelegt, die zur angestrebten Reduktion beitragen. Sie haben in Ihrer Teilstrategie, also in Ihrer Strategie vom 21. Februar 2022, als Teil der ZVV-Strategie für die Jahre 2024 bis 2027, diesem Ziel hier im Rat deutlich zugestimmt. Und die Vorlage, die wir Ihnen heute unterbreiten, entspricht sowohl der Klimastrategie wie der ZVV-Strategie. Ja, die rund 700 Dieselbusse, die heute im ZVV-Gebiet im Einsatz stehen, sollen bis 2040 grösstenteils durch elektrisch betriebene Busse abgelöst werden. Und ich erwähne ausdrücklich «Elektrobusse». Darunter verstehe ich auch, wenn der Markt es zulässt und es finanzierbar ist, die Wasserstoff-Technologie. In den Städten Zürich

und Winterthur bietet sich dazu der Ausbau des bestehenden Trolleybussystems an, das eine sehr wirtschaftliche und sinnvolle Lösung ist. Sie haben es gehört, in Winterthur sollen die Buslinien 5 und 7 in diesem Sinne elektrifiziert werden. Und für die Stadt Zürich kann ich Ihnen sagen, dass wir mit einer ähnlichen Vorlage voraussichtlich vor dem Sommer oder kurz nach dem Sommer auch in den Rat kommen. Für die geplante Elektrifizierung der Linien 5 und 7 in Winterthur sind vergleichsweise wenige Investitionen mit zusätzlichen Fahrleitungen nötig. Die sogenannten Batterietrolleybusse können dank der Batterien über grössere Teilstrecken ohne Fahrleitungen verkehren, und das ist natürlich erfreulich.

Wir beantragen Ihnen insgesamt 18 Millionen Franken, wobei es tatsächlich so ist, dass wir noch mit Bundesmitteln rechnen können. Die Regierung empfiehlt Ihnen, dieser Vorlage zuzustimmen. Persönlich freue ich mich, dass wir den Ankündigungen auch Taten folgen lassen. Gut ist es auch am Ende der Lebenszeit der entsprechenden Fahrzeuge, was eben auch hilft, graue Energie zu vermindern. Und natürlich bin ich stolz, dass der ZVV an seiner Pionierrolle weiterhin so auch festhalten will und mit Ihrer Zustimmung auch kann. Vielen Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Für Ziffer I der Vorlage 5777 stimmen 164 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

II.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Nun stellen wir auch hier fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Für Ziffer II der Vorlage 5777 stimmen 166 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

III.–VI.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Chancen, Risiken und Potenzial von Innovationen und Digitalisierung für eine nachhaltige Mobilität im Kanton Zürich

Antrag des Regierungsrates vom 22. Dezember 2021 zum Postulat KR-Nr. 136/2018 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 5. April 2022

Vorlage 5636b

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die KEVU beantragt Ihnen einstimmig, das Postulat betreffend «Chancen, Risiken und Potenzial von Innovation und Digitalisierung für eine nachhaltige Mobilität im Kanton Zürich» abzuschreiben. Im Titel des Postulates versteckt sich bereits der Begriff DiNaMo (*Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität*), mehr dazu gleich. Die Vorlage wurde an zwei Sitzungen in der KEVU beraten. Die Erstpostulantin, Kollegin Bettina Balmer, konnte ihre Stellungnahme mündlich in der Kommission abgeben.

Das Postulat aus dem Jahr 2018 reiht sich in eine Serie von Vorstössen aus dem Kantonsrat betreffend Mobilität und rannte nur schon bezüglich der Begrifflichkeiten offene Türen ein. Mit der Reorganisation des Amtes für Verkehr in das Amt für Mobilität anfangs Legislatur verlief auch der Startschuss für die Festsetzung des regierungsrätlichen Strategie- und Handlungsprogramms DiNaMo, was eben für «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität» steht, somit schliesst sich eigentlich die Schlaufe. Basierend auf das kantonale Gesamtverkehrskonzept

2018 mit acht Handlungsschwerpunkten geht es bei DiNaMo um die Prioritäten mit sieben strategischen Stossrichtungen: Förderung CO₂- und lärmarmen Strassenverkehr, Weiterentwicklung multimodale Mobilitätsangebote, drittens die aktivere Nutzung der Steuerungs- und Lenkungssysteme, effizientere Abwicklung des Güterverkehrs, insbesondere in den städtischen Gebieten, dynamische und effiziente Nutzung der Verkehrsräume, dann Pricing-Systeme und zuletzt die Verkehrsvermeidung. Diese Massnahmen werden in einer zeitlichen Priorität jetzt aufbereitet beziehungsweise von der kantonalen Verwaltung zusammen mit allen Stakeholdern dann irgendwann abgearbeitet. Dazu wird punktuell der Kantonsrat im Zusammenhang mit Krediten oder Gesetzesanpassungen Stellung nehmen können. Das Anliegen des Postulates ist erfüllt beziehungsweise übererfüllt und war schon fast visionär, einer Abschreibung steht daher nichts im Weg. Besten Dank.

Bettina Balmer-Schiltknecht (FDP, Zürich): Mobilität und Nachhaltigkeit sind auf den ersten Blick nicht einfach zu vereinbaren, und doch denke ich, dass in einer modernen Gesellschaft Mobilität unabdingbar ist. Wir können doch nicht zurück ins Mittelalter und uns nur noch zu Fuss oder allenfalls hoch zu Ross fortbewegen. Aber da der FDP die Nachhaltigkeit, der Klima- und Umweltschutz wichtig sind, haben wir versucht, diese beiden vermeintlichen Gegensätze, also Mobilität und Nachhaltigkeit, unter einen Hut zu bringen. Denn – und das möchte ich vor allem der linken Ratsseite mitgeben – das ist möglich. Dank Digitalisierung und Innovation kann Mobilität nachhaltiger sein, und das sollten wir eigentlich im Sinne eines besseren Klima- und Umweltschutzes dringend nutzen.

Natürlich sind dabei auch Risiken vorhanden, und genau darauf zielt mein Postulat ab. Die Chancen, Risiken und Potenzial von Innovation und Digitalisierung sollten im Kanton Zürich mit Blick auf eine nachhaltige Mobilität analysiert werden. Es freut mich sehr, dass die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), unter anderem wegen dieses FDP-Postulates, das Projekt DiNaMo gestartet hat. Es ist die Antwort auf mein Anliegen und entsprechend stimmt es für mich, wenn das Postulat heute abgeschrieben wird. Selbstverständlich werden wir das Projekt und die daraus resultierenden Fortschritte im Auge behalten. Denn für die FDP ist Nachhaltigkeit keine leere Worthülse und das Projekt DiNaMo die Art von Umweltschutz, die wir sinnvoll finden. Wir wollen keine sturen flächendeckenden Vorschriften, wir wollen auf Innovation und Fortschritt setzen.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Der Verkehr ist für 40 Prozent der kantonalen Treibhausgasemissionen verantwortlich und er verursacht schweizweit Milliarden an Gesundheits- und Umweltkosten. Er muss also nachhaltiger werden. Dies war auch das Ziel des Postulates. Als Antwort darauf hat die Regierung die Strategie DiNaMo erarbeitet. Vordergründig soll der Verkehr mithilfe der Digitalisierung umweltschonender gestaltet werden. Effektiv geht es in der Strategie aber vorwiegend um den Strassenverkehr: Der Strassenraum soll besser genutzt werden, die Verkehrsmittel sollen besser gelenkt, unterwegs gewechselt und geteilt werden. Ladestationen sollen gefördert werden, Kurierdrohnen sollen unterstützt werden und Parkräume sollen effizienter ausgelastet werden. Die nachhaltigsten Verkehrsmittel hingegen, also der Fussverkehr, der Veloverkehr und der ÖV, die spielen, wenn überhaupt, nur eine untergeordnete Rolle. Die Umlagerung des MIV (*motorisierter Individualverkehr*) auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr findet keine Erwähnung, auch wenn die Hälfte aller Autofahrten im Kanton kürzer als fünf Kilometer ist und problemlos mit dem Velo zurückgelegt werden könnte. «Nachhaltig» heisst ökologisch, sozialverträglich und gleichzeitig wirtschaftlich. Mit den in der Strategie festgelegten Handlungsfeldern wird der Verkehr allerhöchstens ein bisschen wirtschaftlicher. Um den Verkehr siedlungsverträglicher und ökologischer zu gestalten, muss der MIV auf den ÖV-Fuss und Veloverkehr umgelagert werden. Dazu braucht es wirkungsvollere Massnahmen als nur da und dort ein bisschen Digitalisierung. Wir schreiben das Postulat ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Auch wir schreiben das Postulat ab. Danke, Florian Meier, für deine Einschätzung. Ich habe ein paar spontane Voten dazu. Erstens, Bettina Balmer: Mobilität ist die Möglichkeit, sich von A nach B zu bewegen, gänzlich unvoreingenommen, mit welchem Verkehrsmittel. Das kann auch heute immer noch per Ross und zu Fuss gemacht werden. Ich mache sehr viel zu Fuss, das funktioniert sehr gut für sehr vieles, aber nicht für alles. Dafür gibt es auch noch den öffentlichen Verkehr. Und ab und zu, gerade für meine Brötchen, braucht es auch ab und zu ein Auto, das unterstützen auch wir. Dieses DiNaMo ist ein interessantes Dokument mit vielen interessanten Hinweisen, die teilweise nicht sehr stark gewichtet sind. Wir werden natürlich auch in den zukünftigen Debatten die Punkte herauspicken, die uns besonders wichtig sind, die auch Florian Meier gerade angesprochen hat, denn die Nachhaltigkeit ist doch sehr wichtig. In der Postulatsantwort zu diesem Postulat von Bettina Balmer wird doch ein bisschen nach ihrem Mund

gesprochen und primär auf die Digitalisierung und auf die Elektrifizierung und auf die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs hingewiesen. Und unsere Punkte, die eben auch sehr wichtig sind, werden in dieser Postulatsantwort leider nicht gross besprochen. Aber bald kommt die Antwort auf Kantonsratsnummer 47/2019, «Zukünftige Verkehrsgestaltung mit Innovation und Mobilitätsformen». Das ist das Postulat von mir und dort bin ich dann doch sehr gespannt, was dann passiert.

Das DiNaMo ist auch interessant, aber mindestens so interessant ist das Gesamtverkehrskonzept 2018, wo bei den Zielen eben auch «Vermindern des Ressourcenverbrauchs» drinsteht, als Ziel 4, das ist ganz wichtig. Ressourcenverbrauch ist auch Flächenverbrauch und darum wieder: Fuss, Velo, ÖV, das ist tatsächlich interessant. Und auch wichtig ist die langfristige Klimastrategie des Regierungsrates, die ja übrigens gestern (*in der Volksabstimmung*) dank der Annahme der Verfassungsklausel auch unterstrichen wurde. Darin steht bei den Handlungsbereichen, bei den Handlungszielen, bei Mobilität verklausuliert, aber sehr direkt: Vermeiden, Verlagern, Verbessern – in dieser Reihenfolge –, Reduktion der täglich zurückgelegten Distanzen ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Bettina Balmer-Schiltknecht (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ja, ich habe da nun doch gehört, dass wir da nicht nachhaltig unterwegs sein wollten, und ich denke, wir haben mit diesem Postulat hier das Gegenteil bewiesen. Wir wollen auch das Velo, wir sagen nicht, wir seien gegen ein Velo. Aber bitte beachten Sie auch die Topografie, wir sind weder in Holland noch in Dänemark. Da müssen wir Lösungen finden, wenn das nachhaltig sein soll. Und dann bin ich auch jemand, der findet: Velo elektrifiziert ist super. Aber wenn die Leute dann von «Velo nicht elektrifiziert» auf «Velo elektrifiziert» umsteigen, dann haben wir das Ziel nicht erreicht, da gehe ich mit Ihnen einig. Dann gibt es natürlich «Low-hanging-Fruits», zum Beispiel die Optimierung in der Business-Logistik. Da sind die Logistiker aktiv gefordert und da haben wir Potenzial. Und hier setzt genau die Digitalisierung ein. Bei der Digitalisierung und Elektrifizierung des Verkehrs darf dann auch nicht vergessen werden, dass es Strommangel-Versorgungslagen gibt, vor allem im Winter. Da muss man die Speicherungsproblematik nach anschauen. Und last but not least zum Thema ÖV: Ich möchte daran erinnern, dass es die FDP ist, die die S-Bahn eingeführt hat. Und es ist wieder die FDP, die nun mit einer Lösung eines inneren und eines Express-S-Bahnnet-

zes kommt. Also wir sind da durchaus aktiv. Und dass der Individualverkehr verboten werden soll, ist gerade mit Hinblick auf neue Technologien schon etwas schwierig zu verstehen.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Ich glaube, wenn man die Postulatsantwort anschaut, sollte man vielleicht schon wieder ein bisschen auf den Boden der Tatsachen zurückkommen. Im Endeffekt ist diese Antwort einfach eine Aufzählung oder ein Verweis auf ganz viele Postulate, die bereits beantwortet sind. Ich glaube, hier sieht man: Es wurde im Kantonsrat bereits sehr viel aufgegleist, und mit der Zusammenfassung ist möglicherweise die Selbstbeweihräucherung, die wir jetzt hier von der FDP gehört haben, so nicht ganz gerechtfertigt. Die Antwort ist einfach eine Zusammenfassung all dessen, was schon verlangt und gefragt wurde, und deshalb kann man das Postulat so auch abschreiben. Ich danke Ihnen dafür.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: DiNaMo steht ja für «Digitalisierung und Nachhaltigkeit in der Mobilität im Kanton Zürich» oder, anders gesagt, es geht um Chancen, Risiken und das Potenzial von Innovationen und der Digitalisierung in der Mobilität der Zukunft im Kanton Zürich. Wir wollen das nutzen. Und es ist richtig, es basiert auf dem Gesamtverkehrskonzept 2018 und vertieft dieses. Und somit haben Sie den politischen Willen der Politik, der Zürcher Regierung, die Erkenntnisse aus der Forschung und der strategischen Tätigkeit des Regierungsrates mit seiner Verwaltung zu einem Gesamten zusammenzufügen, und eben eine Strategie, die nicht verbietet, sondern mittels Ermöglichen anstösst, fördert und den Wandel herbeiführt. Dies ist natürlich für mich, als überzeugte Liberale, der richtige liberale Ansatz, den übrigens auch der Weltklimarat kürzlich so bestätigt hat. Wir schaffen die Klimakrise nur dann, wenn wir innovativ sind und auf technologische Erneuerung setzen.

Das Handlungsprogramm ist natürlich breit, aber bewusst breit. Es geht darum, CO₂- und lärmarmen Strassenverkehr zu fördern, multimodale Mobilitätsangebote, Steuerungs- und Lenkungssysteme aktiver zu nutzen, den Güterverkehr effizienter abzuwickeln, insbesondere in den Städten, Verkehrsräume effizient und dynamisch zu nutzen, nutzungsabhängige verkehrsträger- und -mittelübergreifende Pricing-Systeme und Prozesse, Kommunikations- und Arbeitsformen zur Verkehrsvermeidung zu nutzen, man könnte auch sagen, neue, flexible Arbeitswelten zu nutzen. Und es ist richtig, dass es sich auch um die Förderung

der CO₂-armen Mobilität handelt, und ich verstehe nicht, dass der Vorwurf im Raum steht, da wären das Velo und der Fussverkehr vergessen gegangen; ich sehe das nicht so. Es geht, wie gesagt, auch um die Unterstützung durch die neuen Arbeitswelten in Form von räumlich und zeitlich flexiblen Arbeitsformen.

Ich glaube, wir sind gut ausgerüstet als Kanton Zürich. Wir wollen hier eine Vorreiterrolle einnehmen. Ich habe nicht umsonst aus einem Amt für Verkehr ein Amt für Mobilität gemacht. Wir werden hier proaktiv am Ball bleiben. Sie haben es gesehen, wir hatten letzten Freitag die Verkehrstagung mit Baden-Württemberg. Auch hier wollen wir uns noch intensiver als bisher über die Landesgrenze hinaus austauschen, denn da haben wir sehr viel Potenzial, insbesondere, da ja Baden-Württemberg auch eine grosse Autoindustrie hat. Und nicht zuletzt erwähne ich auch den Innovationspark und das Flugfeld in Dübendorf, wo wir eben auch an CO₂-neutraler Mobilität auf dem Boden und in der Luft und vielleicht sogar unter Wasser forschen und hier auch einen nachhaltigen Beitrag an die Mobilität der Zukunft leisten wollen. Danke für die Abschreibung des Postulates.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 136/2018 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Rahmen-Gesamtarbeitsvertrag für Nahverkehrsbetriebe des Kanton Zürich

Postulat Qëndresa Hoxha-Sadriu (SP, Opfikon), Beat Bloch (CSP, Zürich), Markus Bischoff (AL, Zürich) vom 25. Januar 2021

KR-Nr. 19/2021, RRB-Nr. 401/14. April 2021 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Der Rat hat zu entscheiden.

Qëndresa Hoxha-Sadriu (SP, Opfikon): Die regierungsrätliche Antwort auf unser Postulat hat bei mir einige Fragezeichen hinterlassen. Ich

möchte gerne auf einige Stellen aus dem Antwortschreiben des Regierungsrates eingehen und diese argumentieren beziehungsweise weiter ausführen:

Der Regierungsrat schreibt zu Beginn, dass die Zuständigkeit bei einer Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Gesamtarbeitsverträgen (GAV) innerhalb des Gebietes eines Kantons beim Kanton selbst, dementsprechend beim Regierungsrat liegt. So müssten Gesuche für die Allgemeinverbindlichkeitserklärung an die Volkswirtschaftsdirektion gerichtet werden. Man muss in unserem Postulat gar nicht mehr als einfach den ersten Satz der Forderung selbst lesen, um nachzuvollziehen, dass es bei unserem Anliegen nicht darum geht, den bestehenden Rahmen-GAV allgemeinverbindlich zu erklären, sondern dass dieser als massgeblich zu betrachten sein soll bei zukünftigen Auftragsvergaben. In diesem Sinne sollen Betriebe, welche den bestehenden Rahmen-GAV anwenden, dabei priorisiert werden.

Bereits 90 Prozent aller massgebenden Nahverkehrsbetriebe haben den im Jahr 2013 vereinbarten Rahmengesamtarbeitsvertrag unterzeichnet. Dies bedeutet also nicht, dass mit unserer Forderung Nahverkehrsbetriebe mit grossen Einbussen bei den Auftragsvergaben zu rechnen haben. Unsere Forderung hat in diesem Sinne wesentlich den Anspruch, dass langfristig ein Massstab gesetzt würde, bei welchem insbesondere die Qualität der bewerbenden Betriebe im Vordergrund stünde und nicht etwa, wer der preisgünstigste ist. Dadurch, dass der bestehende Rahmen-GAV als massgeblich betrachtet würde, senden wir ein starkes Zeichen der Anerkennung und Hochachtung dem Personal der Nahverkehrsbetriebe gegenüber, im Sinne von «Menschen vor Profit», indem wir langfristig für gleich lange Spiesse für alle Leistungserbringer dieser Branche sorgen.

Des Weiteren weisen wir in der Begründung klar darauf hin, dass zugunsten der Zustimmung aller Anbieter von einer Neuverhandlung des Vertrags nicht abgesehen wird. Der Regierungsrat geht in seiner Antwort weiterhin darauf ein, dass die Leistungserbringungen der Nahverkehrsbetriebe immer auch orts- und anforderungsabhängig sei, weshalb nicht ein einziger Rahmen-GAV als massgeblich zu erklären sein könne, und dass darum auch branchenübliche Arbeitsbedingungen nicht klar definiert werden können. Dem kann ich so nicht zustimmen, denn der bestehende Rahmen-GAV wurde ganz klar nicht einfach «Handgelenk mal Pi» aufgesetzt. Er geht auf ebendiese orts- und anforderungsabhängigen Bedürfnisse der verschiedenen grossen und rechtlich unterschiedlich aufgestellten Unternehmen ein und definiert diese so auf ihre branchenüblichen individuellen Arbeitsbedingungen. Also

macht es auch im Rahmen-GAV einen Unterschied, ob es zum Beispiel um einen Betrieb in der Stadt Zürich geht oder um einen Ortsbus eines kleinen Dorfes. Dementsprechend würden wir nichts als massgeblich betrachten, was nicht in sich die individuellen Bedürfnisse der verschiedenen Nahverkehrsbetriebe berücksichtigt.

Ich möchte hier auf eine letzte, für mich massgeblich wichtige Stelle in der regierungsrätlichen Antwort eingehen: den Schutz des Personals. So wird in der Antwort angemerkt, dass der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) beziehungsweise der Kanton Zürich als Besteller der Verkehrsleistung gegenüber dem Personal der Verkehrsbetriebe keine Arbeitgeberstellung hat, in diesem Sinne auch keinen GAV für dieses Personal abschliessen könne. Auch hier nochmals: Der Rahmen-GAV soll zukünftig als massgeblich betrachtet werden bei den Auftragsvergaben, wir verlangen nicht, dass der Kanton einen solchen für das Personal der Nahverkehrsbetriebe abschliesst. Wir möchten aber, dass allen Angestellten dieser Arbeit dieselben Arbeitsbedingungen zukommen. Ein Rahmen-GAV ist wichtig für den Schutz der Angestellten. Er regelt Arbeitszeiten, Lohn, Sozialleistungen und Zusammenarbeit mit dem Betrieb und bietet Schutz vor negativen Konsequenzen durch Konkurrenzkämpfe zwischen den Betrieben. Klare Rahmenbedingungen sowie orts- und branchenübliche Anstellungsbedingungen im öffentlichen Dienst sollen für die aufgerundet 30 Transportunternehmen im ZVV eine Selbstverständlichkeit sein. Dies machen uns Kantone wie Bern, Basel, Solothurn, Waadt, Genf oder Sankt Gallen vor. Dies sollte auch der Kanton Zürich umsetzen.

Ich möchte mit einem Zitat aus dem Schreiben, welches die Sozialpartner an uns alle vor einigen Wochen richteten, schliessen: «Mit der Anerkennung leistet der Regierungsrat einen wichtigen Beitrag zum Erhalt und Ausbau angemessener und zukunftsgerichteter Arbeitsbedingungen.» In diesem Sinne wird die Fraktion der SP dem Postulat zustimmen und dieses überweisen und lädt Sie ein, es uns gleich zu tun. Besten Dank für die Aufmerksamkeit.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Gemäss der Submissionsverordnung muss die Vergabestelle vertraglich sicherstellen, dass die geltenden Arbeitsbedingungen sowie die Gleichbehandlung von Mann und Frau eingehalten werden. Der Schutz der Mitarbeitenden der Transportunternehmen im ZVV ist bereits heute sichergestellt. Der ZVV ist nicht Arbeitgeber des Personals aller Leistungserbringer im Verbundsgebiet und kann entsprechend keinen GAV für diese Personen abschliessen.

Das Personal der Transportunternehmen im ZVV untersteht den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Zusätzlich hat der ZVV Mindestanstellungsbedingungen festgelegt, die von allen Verkehrsunternehmen im ZVV einzuhalten sind und namentlich in Bezug auf höhere Löhne und Sozialleistungen faire Arbeitsbedingungen garantieren.

Die Mitte-Fraktion unterstützt dieses Postulat aus diesen Gründen nicht.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Faire Anstellungsbedingungen sind eine Grundvoraussetzung für die Gewinnung guter Mitarbeiter, soweit bin ich mit den Postulanten einig wie auch mit dem Verfasser des Schreibens, welches wir von Mitarbeitern im ÖV zugestellt bekommen haben. Dies gilt aber nicht nur für Angestellte im öffentlichen Dienst, sondern auch in der Privatwirtschaft. Insofern sollten auch für alle Angestelltenverhältnisse die gleichen Spielregeln gelten. Einzelne Branchen und Berufsgruppen separat zu regeln, ist der falsche Weg. Und genau hier sehe ich den Fehler dieses Postulates: Der Weg für eine Allgemeinverbindlichkeitserklärung eines Gesamtarbeitsvertrags, GAV, ist klar vorgegeben, der Weg über ein Postulat an den Regierungsrat gehört hier nicht dazu. Ich unterscheide hier bewusst nicht zwischen einem Rahmen-GAV und einem Standard-GAV. Anstellungsbedingungen sind zwischen den Sozialpartnern zu regeln, und wenn sich alle Vertragspartner einig sind, kann eine Allgemeinverbindlichkeitserklärung bei der Volkswirtschaftsdirektion beantragt werden. Die Kriterien bezüglich Anstellungsbedingungen, die in Ausschreibungen zu Personenbeförderungskonzessionen berücksichtigt werden sollen, sind in den entsprechenden Gesetzen und Verordnungen bereits geregelt. Ebenso gibt es dazu Bestimmungen in der Submissionsverordnung. Die Einhaltung der Vorschriften zu Arbeitsbedingungen ist also auch da bereits gewährleistet.

Insofern sehen wir keinen Grund, dieses Postulat zu unterstützen, es ist der falsche Weg. Die FDP-Fraktion wird die Überweisung dieses Postulats ablehnen, und wir gehen davon aus, dass für das Personal in der Personenbeförderung über die Sozialpartner faire, gute Anstellungsbedingungen erreicht werden.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Was ich jetzt als Allererstes sage, wird Sie vielleicht überraschen: Ich bin ein SVP-ler, aber trotzdem der Sozialpartnerschaft nicht grundsätzlich abgeneigt. Ich bin selber an einem GAV beteiligt und Mitglied in einer Paritätischen Kommission. Ich

sehe die Vorteile der Sozialpartnerschaft und aus meiner Sicht ist der Hauptvorteil einer Sozialpartnerschaft die Freiwilligkeit. Ein GAV wird freiwillig von Vertretern einer Branche abgeschlossen, und es gibt klare Bedingungen, wann ein solcher GAV allgemeinverbindlich erklärt werden kann. Ob diese streng genug sind oder nicht, das steht auf einem anderen Blatt geschrieben. Ich bin der Meinung, man müsste hier ein bisschen strenger sein. Heute müssen 50 Prozent einer Branche zustimmen, damit ein GAV allgemeinverbindlich erklärt wird.

Nun, Kollege Müller hat es richtig gesagt, wir sollten hier nicht unterscheiden zwischen diesem Rahmen-GAV und einem GAV. Hier geht es darum, dass das Parlament, also wir, diesen GAV allgemeinverbindlich erklären soll, das heisst der ganzen Branche überstülpen soll. Liebe Frau Hoxha-Sadriu, bei allem Respekt: Ich finde, wenn Sie hier auf diesem Wort «massgeblich» herumreiten, betreiben Sie ein bisschen Wortklauberei. Und es ist nicht Aufgabe eines Parlaments, das ist klar, einen GAV allgemeinverbindlich zu erklären. Deshalb gibt es von der SVP-Fraktion ein grundsätzliches Nein.

Es gibt aber auch handfeste Gründe, weshalb wir dieses Postulat ablehnen, wir decken uns da auch sehr stark mit den Ausführungen des Regierungsrates. Erstens: Der ÖV ist sehr dicht in unserem Kanton. Es gibt also kaum neue Strecken, es wird kaum je etwas Neues ausgeschrieben. Dieses Postulat ist letztlich nur schon aus diesem Grund unserer Meinung nach obsolet.

Dann ist der ÖV eine wirklich durchregulierte Branche, in der vor allem staatliche Akteure das Sagen haben. Mit Verlaub, die Furcht, dass hier irgendwelche – ich benutze jetzt bewusst einen Begriff aus dem linken Spektrum – Raubtierkapitalisten diese Branche übernehmen würden – Frau Hoxha-Sadriu hat hier von «Menschen vor Profit» gesprochen –, diese Furcht ist nun also wirklich unbegründet. Gute Arbeitsbedingungen sind garantiert, das führt ja auch der Regierungsrat in seiner Stellungnahme aus, Lohndumping ist eigentlich kaum möglich. Höchstarbeitszeiten sind ebenfalls gesetzlich streng geregelt, auch hier ist dieses Postulat schlicht obsolet. Und dann muss ich sagen: Es wird immer wieder gesagt, die Qualität würde leiden, wenn nicht dieser Rahmen-GAV angewendet würde. Entschuldigung, dieser Zusammenhang erschliesst sich mir nun wirklich nicht. Die Sicherheit im ÖV wird mit Sicherheit nicht erhöht, wenn jetzt dieser Rahmen-GAV durchgesetzt wird. Ich glaube, die Qualität im ÖV ist hoch und sie bleibt auch hoch, wenn ein Anbieter eine Strecke übernimmt, der sich halt nicht an diesen Rahmen-GAV halten muss.

Was ist denn die Qualität im ÖV? Man will pünktlich sein. Ich denke, das ist mit Sicherheit gegeben. Auch die Sicherheit wird nicht hinterfragt, wenn dieser Rahmen-GAV nicht durchgebracht wird. Was die Leute im ÖV stört, sind andere Sachen. Das ist, wenn sie keinen Sitzplatz haben, aber daran kann dieser Rahmen-GAV gar nichts ändern. Wir kennen die Gründe dafür, dass die Trams und Busse und Züge immer überfüllt sind, und da möchte ich doch noch eine Bemerkung machen: Jetzt wird es wieder warm. Wenn es draussen über 30 Grad geht, wird der Zug eben nicht auf angenehme 22 Grad gekühlt, nein, man lässt dann lieber aus Klimaschutzgründen den Zug etwas wärmer. Man schwitzt dann halt im Zug, und das ist auch eine Qualitätsfrage. Auch das wird nicht verbessert durch diesen Rahmen-GAV.

Und ganz zum Schluss möchte ich doch sagen: Gerade öffentliche Dienstleistungen müssen effizient erbracht werden, es gibt keinen Platz für Luxuslösungen. Und es ist aus unserer Sicht eben gerade zu begrüßen, wenn der günstigste Anbieter den Zuschlag erhält. Mit diesem Postulat wollen Sie – es ist ganz offensichtlich – halt einfach auch hier den Markt ausschalten. Sie wollen den Wettbewerb ausschalten und Sie verstecken das hinter irgendeiner Qualitätsdiskussion. Also genug gute Gründe für ein Nein.

Zum Schluss vielleicht auch etwas Untypisches: Ich möchte sagen, die Vertreter der Sozialpartner haben hier also wirklich gut gearbeitet. Ich kann mich nicht erinnern, je so lobbyiert worden zu sein. Wir hatten eine Sitzung mit diesen Leuten, ich konnte Fragen stellen, das war sehr konstruktiv. Sie sind auch auf meine und ich auf ihre Argumente eingegangen. Da kann sich also noch manch eine Organisation eine Scheibe davon abschneiden. Ich bin sicher, sie schauen hier heute zu. Nur überzeugt haben sie mich nicht, noch haben sie die SVP-Fraktion nicht überzeugt. Wir lehnen ab. Besten Dank.

Beat Bloch (CSP, Zürich): Ich gebe Ihnen gerne vorab meine Interessenbindungen bekannt: Ich bin Präsident von Travail Suisse Zürich, dem Gewerkschaftsdachverband, dem auch Syna und Transfair angeschlossen sind. Diese beiden Verbände sind Partnerorganisationen im Rahmen-GAV, der im vorliegenden Postulat eine Rolle spielt.

Ich möchte eine Vorbemerkung machen zu meinen drei Vorrednern. Alle drei Vorredner, Frau Ackermann, Herr Müller und Herr Bamert, haben davon gesprochen, dass das Postulat die Allgemeinverbindlichkeitserklärung dieses Rahmen-GAV fordert. Bitte nehmen Sie noch einmal die Vorlage hervor, diese Forderung wird in diesem Postulat eben gerade nicht aufgestellt. Die Sozialpartner wissen sehr genau, wie

Gesamtarbeitsverträge allgemeinverbindlich erklärt werden. Sie kennen auch den Vorgang und sie haben bewusst hier ein Postulat gewählt, weil es eben gerade nicht darum geht. Der Regierungsrat hat dieses Thema geschickt in der Antwort aufgebracht, um hier auch ein wenig Sand in die Augen zu streuen.

Der Rahmengesamtarbeitsvertrag, um den es hier geht, wurde im Jahre 2013 abgeschlossen, und es unterstehen rund 80 bis 90 Prozent der Angestellten in diesem Bereich diesem GAV, um Herrn Bamert hier zu zitieren. Er hat gesagt, es müssten dann schon mindestens 50 Prozent sein für eine Allgemeinverbindlicherklärung, die wir ja aber nicht wollen. Hier wäre das zumindest um ein Vielfaches überschritten. Es geht aber um etwas anderes: Wenn im Kanton Zürich Transport-Aufträge neu vergeben werden – und das werden sie eben immer mal wieder, auch wenn neue Tramlinien gebaut werden, wenn neue Buslinien installiert werden, dann ist das so –, dann schreiben bei so einer Ausschreibung die massgebende Bestimmungen vor, dass die Arbeitsschutzbestimmungen und die Arbeitsbedingungen beachtet werden müssen, wobei als Arbeitsbedingungen die Vorschriften der Gesamt- und Normalarbeitsverträge gelten und, wo diese fehlen, die orts- und betriebsüblichen Vorschriften massgebend sind.

Die Regierung stellt sich nun bei ihrer Antwort zum Postulat auf den Standpunkt, dass der Rahmengesamtarbeitsvertrag zwar ein starkes Gewicht habe, jedoch immer im Einzelfall die Branchenüblichkeit geprüft werden müsse und sämtliche im betreffenden Gebiet geltenden Vertragswerke auch berücksichtigt werden müssen. Das heisst nichts anderes, als dass der Regierungsrat bei der Ausschreibung prüfen muss, ob die Bestimmungen des GAV, um den es hier geht, anwendbar sind, oder ob eben im Einzelfall in einer Ecke des Kantons, wenn dort eine Buslinie neu ausgeschrieben wird, eben vielleicht Abweichungen zum GAV branchenüblich sind. Und genau darauf spekuliert der Regierungsrat, dass er dort noch eine Ausnahme machen könnte und eben die GAV-Bestimmungen nicht massgebend sind.

Die Haltung des Regierungsrates erstaunt. Anstatt klare Verhältnisse zu schaffen und die Bestimmung des Rahmengesamtarbeitsvertrags als verbindliche Richtlinien für zukünftige Ausschreibungen zu erklären, versteckt sich der Regierungsrat hier hinter möglichen Einzelfall-Abklärungen. Könnte sich – und das ist das Angebot der Gewerkschaften, sogar der Sozialpartner –, könnte sich der Regierungsrat dazu durchringen, den Rahmengesamtarbeitsvertrag als verbindliche Grundlage für zukünftige Ausschreibungen anzuerkennen, haben die Beteiligten auch angeboten, diesen neu zu verhandeln. Also man wäre bereit, den GAV

neu auszuhandeln. Es ist sehr schade, dass der Regierungsrat dieses Angebot nicht ernsthaft prüft und sich hinter den Einzelfallabklärungen versteckt. Mit einer verbindlichen Zusicherung, dass der Rahmengesamtarbeitsvertrag bei Ausschreibungen die Grundlage stellen würde, würden bei zukünftigen Ausschreibungen für alle gleiche Bedingungen herrschen: Faire Arbeitsbedingungen, faire Löhne, gute Sozialleistungen und Qualität der Leistungserbringung wären die massgeblichen Kriterien.

Noch ein Wort zur Wirtschaftlichkeit, so wie es Herr Bamert gesagt hat, dass er froh ist, wenn der Regierungsrat den billigsten Anbieter nimmt: Wir wissen alle, wenn Sie irgendwo sparen wollen bei einer Bewerbung für eine Ausschreibung, dann können Sie das eigentlich nur bei den Personalkosten machen. Und hier möchten wir einfach, das dort nicht gespart wird, sondern dass die Personalkosten für alle ÖV-Anbieter im Kanton Zürich gleich gross sind.

Machen Sie mit der Unterstützung des Postulates den Weg frei für transparente künftige Ausschreibungen, bei denen die Spiesse für alle Bewerber gleich lang sind und die Qualität – und eben nicht der tiefste Preis – im Vordergrund steht. Die Grünen stehen für transparente künftige Ausschreibungen. Sie sind für faire Löhne und gute Sozialleistungen und unterstützen deshalb dieses Postulat.

Barbara Günthard Fitze (EVP, Winterthur): Der ZVV vereint über 30 Verkehrsunternehmen unter einem Dach. In der Antwort des Regierungsrates wird erwähnt, wie alles zusammenhängt. Das Postulat bezweckt im Ergebnis den Schutz der Mitarbeitenden der Transportunternehmen im ZVV. Dieser ist aus unserer Sicht aber bereits heute sichergestellt. Der ZVV beziehungsweise der Kanton Zürich als Besteller der Verkehrsleistungen im Verbundsgebiet hat gegenüber dem Personal der Verkehrsunternehmen und Transportbeauftragten keine Arbeitgeberstellung. Selbst kann er daher keinen GAV für dieses Personal abschliessen. Das Personal der Transportunternehmen im ZVV untersteht jedoch den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, das einen hohen Schutz des Personals gewährleistet. Ergänzend dazu hat der ZVV Mindestanstellungsbedingungen festgelegt, die von allen Verkehrsunternehmen im ZVV sowie von ihren Transportbeauftragten, einzuhalten sind und namentlich in Bezug auf Löhne und Sozialleistungen faire Arbeitsbedingungen garantieren. Vor diesem Hintergrund ist sichergestellt, dass alle Mitarbeitenden von Verkehrsunternehmen und deren Subunternehmen auf

dem Gebiet des ZVV von fairen Arbeitsbedingungen profitieren, ungeachtet dessen, ob ihre Arbeitgeberin oder ihr Arbeitgeber den Rahmen-GAV für Nahverkehrsbetriebe des Kantons Zürich unterzeichnet hat oder nicht.

Wir als EVP-Fraktion versuchen, eine faktenbasierte Abwägung vorzunehmen. Darum werden wir das Postulat nicht überweisen. Dass wir uns trotzdem für den Arbeitnehmerschutz und insbesondere für die kantonalen Angestellten einsetzen, haben wir schon mehrfach bewiesen und werden auch in Zukunft daran festhalten.

Karin Joss (GLP, Dällikon): Vorab: Es ist keine Frage, dass im öffentlichen Verkehr Anstellungsbedingungen und Qualität hohen Anforderungen genügen sollen, und das trifft ja auch in aller Regel zu. Die meisten von uns hier im Saal sind heute mit dem ÖV angereist und hatten vermutlich wie ich ein positives Fahrerlebnis. Zu einem guten ÖV gehört eine gute Infrastruktur und dazu gehören auch die Arbeitsbedingungen, das heisst Löhne und Arbeitsmodelle für das Personal mit ganz besonderem Augenmerk auf das Personal im Schichtdienst, also zum Beispiel Fahrerinnen und Fahrer. Das Geld, sprich die Einnahmen von den Kunden, ist beim öffentlichen Verkehr knapper geworden. Es gibt seit zwei Jahren deutliche Mindereinnahmen, Stichworte: Home-Office als Trend und Home-Office wegen Corona (*Covid-19-Pandemie*). Das erzeugt einen gewissen Druck, dem wir im Interesse eines guten öffentlichen Verkehrs aber entgegenwirken müssen.

Soll es nun für alle Anbieter im öffentlichen Verkehr im Bereich des ZVV einen Rahmengesamtarbeitsvertrag als Grundlage geben oder soll ein solcher massgeblich sein, wie Qëndresa Hoxha-Sadriu betont hat? Das macht keinen grossen Unterschied. Diesen Rahmengesamtarbeitsvertrag gibt es ja bereits für die meisten Leistungserbringer, die rund 90 Prozent des Personals beschäftigen. Wir begrüssen diesen Vertrag grundsätzlich im Interesse von guten Anstellungsbedingungen, jedoch genügt uns der Ist-Zustand ohne Verpflichtung.

Ich möchte hier auch noch erwähnen, dass wir das grosse Engagement der Gewerkschaften, die sich hier sehr ins Zeug gelegt haben, respektieren. In der Branche herrscht bekanntermassen Personalmangel. Das wirkt einem Lohndumping entgegen. Die Fluktuation des Personals ist klein, das konnten wir anhand von Stichproben feststellen, und das Bild zeigt uns ein gut funktionierendes System. Wir wollen hier die unternehmerische Freiheit und eben den Wettbewerb für die Betriebe spielen lassen.

Ein wichtiger Aspekt ist die Frage, ob ein solcher Vertrag Auswirkungen auf die Vergabe von Aufträgen hat. Wenn der Markt spielt – und davon sind wir überzeugt –, so wird das nicht zutreffen. Zudem gibt es weitere Rahmenbedingungen, die das verhindern, nämlich die gesetzlichen Bestimmungen auf Bundesebene. Bei einer Bewerbung um Aufträge hat ein Unternehmen branchenübliche Anstellungsbedingungen nachzuweisen. Und wenn 90 Prozent der Betriebe einem Vertrag unterstehen, so sind diese Bedingungen als branchenüblich zu betrachten. Damit sind wir mit den Überlegungen des Regierungsrates einig und teilen sie. Klar ist, dass diese Branchenüblichkeit bei der Vergabe von Aufträgen seriös geprüft werden muss und einen hohen Stellenwert haben muss. Auf die weiteren Überlegungen des Regierungsrates, nämlich der Weg des Postulates sei nicht der richtige und würde bei der Auftragsvergabe im Widerspruch zu den gesetzlichen Grundlagen stehen, könnte man auch noch eingehen. Wir verzichten darauf, da wir das Postulat nicht überweisen werden.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Ich glaube, diese Diskussion hier drin und auch die Antwort des Regierungsrates auf das Postulat zeigt mit aller Deutlichkeit, wie schwer man sich im Kanton Zürich und in diesem Haus und vor allem in der Politik im Kanton Zürich mit GAV tut. Man hat in der Politik hier im Kanton Zürich eine unheimliche Berührungsangst, einen GAV irgendwo vorzuschreiben, das haben wir beim Spitalplanungs- und -finanzierungsgesetz gesehen, wo das auch abgelehnt wurde. In anderen Gegenden in der Schweiz ist das nicht so. Es gibt zum Beispiel im Kanton Bern einen GAV für alle Spitäler. Es gibt im Kanton Solothurn gar kein kantonales Personalrecht, es gibt einen kantonalen GAV, und die GAV-Pflicht hat eben auch Vorteile. Und ich glaube, es ist ganz wichtig zu sagen, dass das ein Gewinn für alle ist, ein GAV. Es ist nicht so, dass das einfach ein Produkt der Gewerkschaften und dann der GAV einfach nur für die Arbeitnehmenden etwas Gutes ist. Ein GAV ist genauso gut für die Arbeitgebenden. Die Arbeitgeber, die untereinander in einem Wettbewerb stehen, können so, wenn sie einen GAV abschliessen, eben auch sicher sein, dass der Mitkonkurrent nicht einfach unten reinhaut mit den Arbeitsbedingungen, sondern dass er eben gleich lange Spiesse hat. Das ist sehr wertvoll im Konkurrenzkampf, und für die Gewerkschaften ist es auch von Vorteil. Es ist auch so, dass alle Berufsverbände, nicht nur die Gewerkschaften, die am meisten Mitglieder haben, sondern auch Minoritätsverbände an diesen GAV mitmachen können. Dank der EMRK-Rechtsprechung (*Europäische Menschenrechtskonvention*) in Strassburg ist es klar, dass

auch Minderheitsgewerkschaften, Minderheitsverbände an solchen GAV teilnehmen dürfen und können. Das ist das Wertvolle an diesen GV. Es gibt einen Schutz für Arbeitgebende, es gibt einen Schutz für Arbeitnehmende.

Und wenn wir jetzt zum Kern dieser Sache kommen, ich glaube, Herr Bamert hat das am besten ausgesprochen. Er hat ja unheimlich viel blumige Worte verwendet und gesagt, er stehe zur Sozialpartnerschaft. Aber dann hat er den wesentlichen Satz auch geprägt und er hat gesagt, man müsse den günstigsten Anbieter nehmen, das sei das Wichtigste. Aber auch bei den Verkehrsbetrieben im Kanton Zürich ist es so: Man hat Infrastrukturkosten, man muss diese Trams, man muss diese Bussen beschaffen. Aber das Wesentliche, der Hauptausgabepunkt ist doch das Personal, sind die Personalkosten. Und wenn Sie betriebswirtschaftlich stark sparen wollen, wo denn sonst als bei den Personalkosten? Das ist doch das Entscheidende. Und es ist so, es gibt unterschiedliche Arbeitsbedingungen dieser verschiedenen Leistungserbringer im öffentlichen Verkehr, das ist ganz wichtig im Kanton Zürich, die haben nicht überall diese gleichen Bedingungen und das gleiche Lohnniveau. Und darum gibt es eben diesen Rahmen-GAV, damit man gewisse Sachen vereinheitlicht, damit es ein gewisses einheitliches Lohnniveau gibt. Also darum hat man diesen Rahmen-GAV. Und wieso nicht alle Anbieter sich diesem GAV unterziehen sollen, das leuchtet mir nicht ein. Das dient der Beruhigung des Marktes, das dient der Beruhigung für die Anbieter, es ist ein Gewinn für alle. Und dann kommt noch dazu, was man auch immer wieder feststellt: Dort, wo eine GAV abgeschlossen ist, gibt es auch eine gute Gesprächskultur zwischen den Verbänden der Arbeitnehmenden und den Verbänden der Arbeitgeber. Man schaut sich die Probleme an. Und Sie verschliessen sich diesem GAV hier. Sie wollen nicht, dass alle, die hier im Kanton Zürich Leistungen erbringen, diesem GAV beitreten müssen. Aus diesen Gründen kann ich das nicht verstehen. Ich muss sagen, es ist eine relativ rückwärtsgewandte Politik, die Sie hier vertreten, respektive Sie haben Angst vor etwas, wovor Sie gar keine Angst haben müssten, sondern das allen einen Vorteil bringen kann.

Deshalb kann ich euch nur sagen: Fürchtet euch nicht und stimmt diesem Postulat, wie das die AL tut, zu (*Heiterkeit*).

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Wenn man das Postulat liest und den Postulanten zuhört, dann könnte man ja meinen, im ZVV-Gebiet würden nicht alle Verkehrsunternehmen ihren Arbeitnehmenden faire Arbeitsbedingungen anbieten, und bei Ausschreibungen würden

keine genügenden Vorgaben greifen. Lassen Sie mich hier als Verantwortliche des ZVV klar festhalten: Das ist nicht so. Dagegen wehre ich mich und es ist auch nicht die Haltung, dass das ein Votum gegen den Arbeitnehmerschutz ist. Das Personal der Verkehrsunternehmen im ZVV untersteht den Bestimmungen des nationalen Arbeitsgesetzes, das einen hohen Schutz des Personals gewährleistet. Zusätzlich – Sie haben es erwähnt – hat der ZVV Mindestanstellungsbedingungen festgelegt, die insbesondere in Bezug auf Löhne und Sozialleistungen faire Arbeitsbedingungen garantieren. Und vor allem wird das von den Verkehrsunternehmen im ZVV und ihren Transportbeauftragten – das ist mir wichtig zu betonen – auch eingehalten. Nun möchte das Postulat darüber hinaus eine allgemeine Anerkennung des GAV als branchenübliche Arbeitsbedingungen erreichen, dies auch mit Blick auf allfällige Ausschreibungen von Verkehrsleistungen. Ich möchte festhalten, egal ob nach Bundesrecht oder kantonalem Recht, es gilt, dass die Anbietenden jeweils die branchenüblichen Arbeitsbedingungen gewährleisten müssen. Der springende Punkt ist aber die Branchenüblichkeit. Die muss nun halt im Einzelfall geprüft werden, und das lässt sich nicht einfach aus den einzelnen Rahmen-GAV ableiten. Und in diesem Sinne ist das nicht einfach eine geschickte Haltung der Zürcher Regierung, sondern wir haben das Postulat so verstanden, dass Sie darüber hinaus eben einen allgemeinen GAV fordern. Und insofern wird der Rahmen-GAV, den verschiedene Verkehrsunternehmen – man kann sagen die meisten Verkehrsunternehmen – abgeschlossen haben, ja bereits beigezogen. Und vor allem wird er beigezogen, wenn es um die Branchenüblichkeit geht. Selbstverständlich halten wir uns an diese Branchenüblichkeit und selbstverständlich wollen wir faire Arbeitsbedingungen. Dies zum Inhalt des Postulates.

Erlauben Sie mir noch etwas formell zu sagen, denn formell ist anzumerken, dass das Postulat faktisch eben halt doch eine Allgemeinverbindlicherklärung des Rahmen-GAV erreichen möchte. Das geht so nicht mit einem Postulat, da gibt es gesetzlich klar vorgegebene Verfahren. Das kann man nicht mit einem Postulat hier im Kantonsrat erreichen, zumal der ZVV ja auch nicht direkte Arbeitgeberstellung hat gegenüber den einzelnen Mitarbeitenden in den Transportunternehmen. Also das Postulat ist auch technisch nicht erfüllbar.

Noch etwas zur Rolle der Sozialpartnerschaft, die mir sehr, sehr wichtig ist. Eben weil mir die Rolle der Sozialpartnerschaft so wichtig ist, soll eben diese Diskussion auch unter den Sozialpartnern stattfinden und nicht von oben, von der Regierung her verordnet werden. In diesem Sinne bitte ich Sie um Ablehnung dieses Postulates. Danke.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Sehr geehrte Frau Volkswirtschaftsdi-
rektorin, man kann durchaus mit einem Postulat eine Massnahme ver-
langen, und das ist hiermit geschehen. Vielen Dank.

Abstimmung

**Der Kantonsrat beschliesst mit 111 : 55 Stimmen (bei 0 Enthaltun-
gen), das Postulat KR-Nr. 401/2021 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 16. Mai 2022

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 13. Juni
2022.