

## **9. Polizeiliche Erfassung von Billigtransporten und Kabotage im Personen- und Güterverkehr im Kanton Zürich**

Postulat Lorenz Habicher (SVP, Zürich), Jürg Sulser (SVP, Otelfingen) und Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) vom 26. August 2019

KR-Nr. 260/2019

*Das Postulat hat folgenden Wortlaut:*

Der Regierungsrat wird ersucht, eine systematische Kontrolle und Erfassung von Verletzungen des Kabotageverbotes im Kanton Zürich einzuführen und die konsequente Strafverfolgung in diesem Kriminalitätsbereich mit Bund und Kantonen zu koordinieren.

Begründung:

Auf der Strasse findet seit Jahren ein harter Preis- und Verdrängungskampf statt. Die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) bezeichnet die Kabotage «als einen der prioritären Kriminalitätsbereiche». Eine Statistik zu Verletzungen des Kabotageverbotes führt die EZV aber nicht und greift auf Umfragen und Anzeigen der einzelnen Polizeikorps zurück.

Ergebnisse einer 2018 im Rahmen der Marktbeobachtung durchgeführten Fahrerbefragung des deutschen Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) zeigen eine deutliche Zunahme der Kabotage in Deutschland. Bei entsprechender Betrachtung im deutschen Binnenverkehr zeigt sich, dass an den Verkehrszuwächsen sich nahezu ausschliesslich ausländische Lkw und Fahrer partizipiert haben. Parallelen dürften zur Situation in der Schweiz und speziell zum Grenzkanton Zürich mit dem Hub Flughafen Zürich gezogen werden.

In der Antwort zur Anfrage KR-Nr. 275/2018 zeigt sich auch eine Schwierigkeit in einem rechtsgenügenden Nachweis der Verletzung des Kabotageverbotes. Mit diesem Postulat sollen im Kanton Zürich die nötigen Voraussetzungen für eine konsequente Strafverfolgung in diesem Kriminalitätsbereich geschaffen werden.

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

Unter Kabotage sind Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes zu verstehen, die von ausländischen Strassentransportunternehmen erbracht werden. Das Kabotageverbot findet sich in Art. 20 Abs. 1 des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (SR 0.740.72) sowie in bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und Drittstaaten. Daneben kommt die Verordnung über die Personenbeförderung (SR 745.11) zur Anwendung.

Die von den Strassentransportunternehmen eingesetzten Reisebusse und Lastwagen werden auf der Strasse in erster Linie durch die Verkehrspolizeien im Rahmen ihrer Patrouillentätigkeit sowie bei spezifischen Grosskontrollen kontrolliert. Die Kantonspolizei zieht für Grosskontrollen Spezialistinnen und Spezialisten aus den Bereichen Arbeits- und Ruhezeitkontrollen sowie Fahrzeugtechnik bei. Gemeinsame Kontrollen mit Fachleuten des Amtes für Wirtschaft und Arbeit werden

ebenfalls durchgeführt. Die Einhaltung verkehrssicherheitsrelevanter Vorschriften steht bei diesen Kontrollen im Vordergrund, die Einhaltung des Kabotageverbots wird jedoch stets mit überprüft. Die Vollzugsbehörden sind sich der Bedeutung der Kabotagevorschriften zum Schutz der einheimischen Transportunternehmen bewusst. Die zuständigen Vollzugsstellen des Kantons setzen ihre zur Verfügung stehenden Mittel risikoorientiert und lagegerecht ein.

2018 führte die Kantonspolizei 48 Schwerverkehrs- und 5 Car- bzw. Spezialkontrollen durch. 2019 wurden bis Ende Oktober 37 Schwerverkehrs- und 7 Car- bzw. Spezialkontrollen durchgeführt. Zusätzlich führten Erkenntnisse ausserhalb dieser Kontrolltätigkeit zu 110 Berichten betreffend Schwerverkehr an das Bundesamt für Verkehr im Zusammenhang mit Verstössen gegen die Transportlizenz, mit Abklärungen betreffend Linienkonzessionen und/oder im Zusammenhang mit Verstössen gegen diese.

Unter diesen Umständen erachtet der Regierungsrat die Kontrolltätigkeit beim Kabotageverbot als ausreichend. Zur gleichen Beurteilung gelangte im Übrigen auch der Bundesrat in seiner Stellungnahme zur Interpellation 18.3843 betreffend «Kabotage im inländischen Strassentransport. Keine Lockerung und funktionierende, strenge Kontrolle mit konsequenten Bussen».

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 260/2019 abzulehnen.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Das Postulat verlangt eine systematische Kontrolle und Erfassung von Verletzungen des Kabotageverbotes und eine Koordination mit dem Bund und den anderen Kantonen. Kabotagefahrten, das heisst Binnentransporte in der Schweiz mit im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen, sind gemäss Artikel 14 des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU verboten. Trotzdem kommt es im Güter- und Personentransport auf der Strasse immer wieder zu Zuwiderhandlungen. Wenn kein Missstand bestehen würde, dann könnten wir uns der Antwort des Regierungsrates, die ausreichende Kontrolltätigkeit, anschliessen. Nur der Alltag in der Transportbranche sieht anders aus: Kabotage findet im Personen- und im Güterverkehr statt, ist schwierig nachzuweisen und in der Regel genügt eine einfache Schwerverkehrskontrolle nicht, um die Missstände aufzudecken. Die Mitglieder der Kapo (*Kantonspolizei*) müssen entsprechend geschult und ausgebildet werden, um bei den Kontrolltätigkeiten entsprechend handlungsfähig zu sein.

Herr Regierungsrat Mario Fehr, fünf Car- und Spezialkontrollen im Jahr 2018 und sieben Car- und Spezialkontrollen bis Oktober 2019 sind schlicht ungenügend. Beispiele sind einfach zu nennen, der Nachweis der Kabotagefahrt ist aber entsprechend aufwendig und bedingt eine Zusammenarbeit der kantonalen Polizeikorps. Ich habe selbst Anfang November 2019 bei einer Tagung zwei weisse Reisesecars mit griechischen Kennzeichen bei einem Hotel in Glattbrugg festgestellt. Diese haben eine chinesische Reisegruppe gefahren, ob nach Luzern, Engelberg oder Gstaad ist nebensächlich. Sicher sind diese Gäste aber nicht nach Griechenland gefahren worden. Ich könnte noch mehr Beispiele nennen, zum Beispiel im Güterverkehr, aber ich denke, ich möchte die Debatte nicht zusätzlich verlängern,

vor allem, weil der Herr Regierungsrat eigentlich anderen Tätigkeiten nachgeht (*er ist in ein Gespräch mit einem anderen Ratsmitglied vertieft*). Und ich denke, er misst diesem Problem zu wenig Beachtung bei. Der Missstand besteht also. Es ist an der Zeit, dass der Wirtschaftskanton Zürich griffige Massnahmen trifft. Bitte überweisen Sie dieses Postulat, denn es ist mehr als ein Zeichen an die Transportbranche.

*Hanspeter Göldi (SP, Meilen):* Hier geht es um ein Problem, das das Gewerbe betrifft, seien es Arbeitgeber oder auch Arbeitnehmer. Deshalb unterstützt die SP das Anliegen der Postulanten. Wir anerkennen zwar, dass der Kanton Zürich in dieser Sache bereits einiges unternimmt. Ich zitiere hier den Generalsekretär der Routiers Suisses, David Piras: Verstärkt kontrollieren heisst nicht genügend kontrollieren. Die Zürcher Polizei macht zwar Kontrollen, ist dafür aber nach wie vor unterdotiert. Die durchgeführten Kontrollen sind nach wie vor nicht genügend. Die Zürcher Kantonspolizei hat versprochen, stärker darauf zu achten, gibt aber ebenso an, nicht genügend Ressourcen zu haben. Speziell auf der Raststätte Kempththal ist es immer wieder interessant, was Ausländer vor Ort umladen oder wie Anhänger und Pritschen gewechselt werden. Dies wäre grundsätzlich Kabotage. Zudem sollen bei Kontrollen bei ausländischen Fahrzeugen CMR-konforme Lieferscheine (*Internationale Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Strassen*) geprüft werden. Auf einem CMR-konformen Lieferschein müssen Auf- und Abladeort sowie Fahrzeugnummer vermerkt werden. Dies der Arbeitnehmer-Input der Routiers Suisses.

Liebe Kolleginnen und Kollegen vor allem aus der SVP, das Kabotageverbot bleibt auch beim Inkrafttreten des Rahmenabkommens in Kraft; dies nach einer Stellungnahme des Bundesrates vom 7. November 2018. Auch Schweizer Firmen, die das Verbot aushebeln, müssen konsequent bestraft werden. In diesem Sinne unterstützen wir dieses Postulat. Herzlichen Dank.

*Hans-Peter Brunner (FDP, Horgen):* Die FDP setzt auf die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zum Kabotageverbot sowie zu Transportlizenzen und Linienkonzessionen. Sie nimmt deshalb mit Genugtuung vom Regierungsrat zur Kenntnis, dass sich die kantonalen Vollzugsbehörden, insbesondere die Kantonspolizei der Bedeutung der Kabotagevorschriften bewusst sind und dass sie die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel risikoorientiert und lagegerecht einzusetzen wissen. Gemäss Aussage des Regierungsrates ist die Kontrolltätigkeit mit durchschnittlich einer Schwerverkehrs- oder Car- beziehungsweise Spezialkontrolle pro Woche sowie durchschnittlich etwa zwei Fallberichten pro Woche aus anderen Erkenntnisquellen als ausreichend zu betrachten. Da auch der Bundesrat offenbar zur gleichen Beurteilung auf Bundesstufe gelangt, sieht die liberale FDP keinen Anlass zu einer noch systematischeren und konsequenteren Kontrolle und Strafverfolgung. Es ist bezeichnend, dass hier offenbar die beiden Extreme, SP und SVP, wieder zusammenfinden, wenn es um mehr Kontrollen und Schutzvorschriften geht. Das passt nicht zu einem liberalen Staat.

Entsprechend sieht die FDP keinen hinreichenden Grund, dieses Postulat entgegen der regierungsrätlichen Beurteilung zu überweisen. Besten Dank für die Aufmerksamkeit.

*Simon Schlauri (GLP, Zürich):* Die Postulanten ersuchen den Regierungsrat, eine systematische Kontrolle und Erfassung von Verletzungen des Kabotageverbotes im Kanton Zürich einzuführen und die konsequente Strafverfolgung in diesem Bereich mit Bund und Kantonen zu koordinieren. Laut Regierungsrat führte die Kantonspolizei 2018 über 50 Spezialkontrollen durch, 2019 waren es auch gegen 50. Zusätzlich führten Erkenntnisse ausserhalb dieser Kontrolltätigkeit zu 110 Berichten betreffend Schwerverkehr an das Bundesamt für Verkehr im Zusammenhang mit Verstössen gegen die Transportlizenz. Mit Abklärungen betreffend Linienkonzessionen und/oder im Zusammenhang mit Verstössen gegen diese. Der Regierungsrat erachtet diese Zahlen als ausreichend und auch der Bundesrat kommt zum gleichen Schluss.

Dies scheint uns Grünliberalen plausibel, Kabotage ist nicht eines der grössten Probleme, die wir in diesem Kanton haben. Das Gesetz wird heute schon in angemessenem Mass durchgesetzt und es ist nicht sinnvoll, zusätzliche Polizeikräfte von anderen und wichtigeren Bereichen abzuziehen, um gegen Verletzungen des Kabotageverbotes vorzugehen. Die Grünliberale Fraktion lehnt das Postulat ab.

*Edith Häusler (Grüne, Kilchberg):* In der EU ist die Kabotage im Unterschied zur Schweiz weitgehend liberalisiert. Die vollständige Kabotagefreiheit besteht im gewerblichen Personenverkehr auf der Strasse, bei Gelegenheitsverkehr mit vorab gebildeten Fahrgastgruppen und Transporte zwischen Städten eines anderen Mitgliedstaates im Rahmen von grenzüberschreitendem Linienverkehr. Im gewerblichen Güterverkehr auf der Strasse gibt es zwar noch immer gewisse Vorgaben für Binnentransporte mit Fahrzeugen, die in einem anderen EU-Mitgliedstaat immatrikuliert sind. Im Grundsatz aber ist Kabotage erlaubt. Bis anhin hat sich der Bund immer gegen eine Aufhebung des Kabotageverbots für die Schweiz gewehrt, denn für unser Land hätte eine Lockerung durchwegs negative Folgen. Grundsätzlich soll der freie Wettbewerb innerhalb der Transportbranche spielen dürfen. Für den Güter- und Personentransport auf der Strasse wie auch für den Bahngüterverkehr könnte es aber trotzdem zu einer einschneidenden Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit für die Transporteure kommen, wenn ausländische Mitbewerber zu Dumpingpreisen, ermöglicht durch die unterschiedlichen Kostenstrukturen, auf den Schweizer Markt drängen. Zudem arbeiten in der EU die Chauffeure zum Teil zu katastrophal tiefen Löhnen, ohne Arbeitnehmerschutz und genügend Sozialleistungen. Unser Transportgewerbe könnte mit den Tieflöhnen der EU- respektive Ostblockländern niemals mithalten. Im Binnenverkehr Schweiz müssen gleich lange Spiesse gelten. Die EU argumentiert etwa, dass die Lastwagen noch zu viele Leerfahrten in Kauf nehmen müssten. Der Bund aber befürchtet eine Lastwagenflut auf den Strassen und ein Untergraben der Güterverlagerungspolitik.

Das Postulat von Lorenz Habicher fordert, eine systematische Kontrolle und Erfassung von Verletzungen des Kabotageverbotes im Kanton Zürich einzuführen und die konsequente Strafverfolgung mit Bund und Kantonen zu koordinieren. Wir unterstützen trotz den eben genannten triftigen Gründen der Beibehaltung des Kabotageverbotes das Postulat nicht, weil man, erstens, um die Kontrollen wirksam durchzuführen zu können, wohl ein Heer an Polizisten abdelegieren müsste. Und mit Verlaub, wer soll das bezahlen? Gerade Ihre Partei verlangt doch stets einen schlanken Staat. Zweitens: Sie können die Verwaltung noch ein paarmal mit derselben Geschichte bemühen, die Antwort wird wahrscheinlich immer etwa gleich ausfallen. Hans-Peter Amrein und ich haben bereits 2018 eine identische Antwort auf unsere Anfrage (KR-Nr. 275/2018) erhalten. Grund: Die Umsetzung des Kabotageverbotes ist Sache des Bundes. Er koordiniert mit den Kantonen die Umsetzung. Ihre Forderung ist schlicht und einfach so nicht umsetzbar. Wollen Sie das Bussenregister oder sonst etwas ändern, müssen Sie in Bern vorstellig werden. Besten Dank.

*Ruth Ackermann (CVP, Zürich):* Die CVP-Fraktion erachtet die Kontrolle des Kabotageverbotes als ausreichend. Es werden genügend und die richtigen Kontrollen durchgeführt. Kontrolliert werden Reisebusse und Lastwagen durch die Verkehrspolizei in ihrer Patrouillentätigkeit sowie in spezifischen Grosskontrollen. Kontrolliert werden aber auch zusätzlich durch Spezialistinnen und Spezialisten die Arbeits- und Ruhezeiten sowie die Einhaltung der sicherheitsrelevanten Vorschriften.

Die CVP-Fraktion unterstützt dieses Postulat nicht.

*Tobias Mani (EVP, Wädenswil):* Das Kabotageverbot ist für die EVP richtig und wichtig. Gleichzeitig ist aber zu sagen, dass der Verhältnismässigkeit Genüge getan wird und der Aufwand in einem gesunden Verhältnis zum Problem stehen soll. Es ist ja nicht so, dass nichts gemacht wird, um das Kabotageverbot durchzusetzen. Wir haben es gehört, im Rahmen der Grosskontrollen wird regelmässig auch das Kabotageverbot kontrolliert.

Wir sind als EVP der Meinung, dass da kein zusätzliches System oder kein zusätzlicher Kontrollapparat nötig ist, was ja dann auch wieder kostet, Aufwand verursacht und allenfalls dann sogar wieder neue Stellen benötigt.

*Kaspar Bütikofer (AL, Zürich):* Die Alternative Liste AL wird dieses Postulat ablehnen. Wir sind froh, dass das Kabotageverbot im Rahmen des Rahmenabkommens zwischen der Schweiz und der EU nicht hinausgekippt worden ist. Denn wäre das der Fall gewesen, dann hätten wir in der Schweiz quasi ein legalisiertes Lohndumping gehabt. Denn beispielsweise ein rumänischer Lastwagenfahrer verdient im Jahr rund 4000 Franken. Es ist klar, dass hier Schweizer Anbieter, Schweizer Fuhrhalter nicht mehr konkurrenzfähig gewesen wären.

Nun ist es aber so, dass man nicht bei jedem Problem gleich nach dem Staat rufen sollte. Hier ist der Branchenverband, die ASTAG (*Schweizerischer Nutzfahrzeugverband*), gefordert. Sie muss etwas tun, und sie ist ja auch ein stolzer Verband,

der sonst nichts vom Staat hält, wenn es darum geht, wie unbezahlte Kosten des Strassenverkehrs finanziert werden, externalisierte Kosten wie beispielsweise der Strassenbau oder die Umweltverschmutzung. Auch der Bundesrat ist der Meinung, dass es hier nicht zusätzliche Kontrollen braucht, dass der Kontrollumfang genügend ist. Auch meine Anfrage (KR-Nr. 331/2012) aus dem Jahr 2012 hat gezeigt, dass es genügend Kontrollen gibt. Wichtig ist, dass es vor allem Betriebskontrollen gibt. Denn mit diesen kann man die Kabotage allenfalls erkennen. Es ist also die ASTAG, die hier gefordert ist, in ihrer Branche für Ordnung zu sorgen. Und wenn wir Medienberichte verfolgen, dann sehen wir: Im Oktober wurde gemeldet, dass ein grosser Schweizer Unternehmer mit ausländischen Fuhrhaltern zusammengearbeitet hat und Kabotage betrieben hat. Es wird von mehreren 100 Fahrten gesprochen. Im März wurde ein anderer Fall bekannt: Hier hat ein Schweizer Fuhrhalter mit vier ausländischen Transporteuren zusammengearbeitet und Kabotage betrieben. Es wird von 1500 Inlandfahrten gesprochen. Das ist nur möglich, wenn es sich um grosse Fuhrhalter handelt. Wir dürfen also annehmen, dass es sich entweder um Branchenmitglieder handelt oder um Aussenseiter. Aber hier muss die ASTAG selber dafür sorgen, dass sie ihre Branche sauber halten kann, wie andere Branchen, die auch ein Potenzial zu missbräuchlichen Praktiken haben, wie beispielsweise das Bauhaupt- oder Baunebengewerbe. Sie haben ihre Hausaufgaben gemacht. Sie haben einen vom Bundesrat allgemeinverbindlich erklärten Gesamtarbeitsvertrag abgeschlossen. Sie haben dort Mindestlöhne fixiert und sie haben eine paritätische Kommission eingerichtet, wo der Verband paritätisch mit den Gewerkschaften zusammen Kontrollen durchführen kann, und zwar Betriebskontrollen. Und dann kann man Kabotage erkennen. Also da ist der stolze Verband angehalten, über seinen ideologischen Schatten zu springen und etwas zu machen, um die Branche sauber und rein zu halten. Oder aber man hat eine Ideologie und trägt dazu bei, dass die Branche verludert und kaputtgeht. Also nichts tun und dann nach dem Staat rufen, das ist die falsche Haltung, deshalb lehnen wir dieses Postulat ab. Besten Dank.

*Valentin Landmann (SVP, Zürich):* Natürlich unterstütze ich das Postulat. Es geht auch nicht, wie es offenbar teilweise verstanden wurde, um eine Fülle von neuen Bestimmungen, sondern es geht um eine Aufforderung an den Regierungsrat, eine gewisse Intensivierung der Kontrollen aufzugleisen. Das ist nicht nur im Interesse der Wirtschaft generell, sondern auch der betroffenen Arbeiter und Angestellten. Das ist eine Thematik wie beim Lohndumping. Und hier haben sich SP und SVP aufgrund von vernünftigen Überlegungen in diesem Sinn getroffen. Das ist keine unheilige, sondern eine heilige Allianz, wenn wir so wollen. Es sind ganz einfache richtige Überlegungen. Der Kollege Bütikofer von den Alternativen hat ausgeführt, dass bei Einführung des Rahmenabkommens faktisch die Kabotage sowieso zulässig wird, wie auch das Lohndumping. Das Lohndumping ist unter anderem ein Grund, weshalb auch die SP mit dem bisherigen Entwurf des Rahmenabkommens nicht einverstanden ist. Wir sind auch nicht einverstanden. Es geht genau um diese Thematik, wir wollen das nicht.

Ich bin froh, wenn der Regierungsrat ohnehin schon Massnahmen im Griff hat, bin aber der Meinung, dass es nicht schadet, diese noch zu intensivieren. Ich danke Ihnen.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küssnacht):* Ich habe im Jahr 2018, mit Antwort des Regierungsrates vom 28. November, zusammen mit Edith Häusler und Peter Häni (*Altkantonsrat*) eine Anfrage zu im Ausland registrierten Reisebussen auf inner-schweizerischen Fahrten gemacht. Die Antwort war nicht befriedigend, Herr Regierungsrat. Und Herr Regierungsrat, Sie sind ja ein sehr volksverbundener Mensch und Sie gehen auch raus. Ich würde Ihnen vorschlagen, dass wir einmal nicht zusammen an einen Fussballmatch gehen (*Zwischenrufe*) – ja, ein paarmal, auch im Ausland, mit dem Flugzeug (*Heiterkeit, Zwischenrufe*), ja, sicher sind Sie zu Fuss nach Irland gelaufen, mit der irischen Flagge voraus –, sondern dass wir zusammen einmal an den Flughafen Zürich gehen. Ich habe das gemacht, ich habe das schon 2018 gemacht, bevor ich mit Edith Häusler diese Anfrage geschrieben habe. Mal schauen, was dort abgeht, wenn die grossen Flugzeuge aus Asien kommen. Es ist genau so, wie es Kollega Habicher erklärt hat: Es kommen dann Fahrzeuge aus aller Herren Länder und saugen diese Touristen auf; zum Teil gar nicht vor dem Flughafen, sondern sie werden mit Kleinbussen irgendwo in die Agglomeration geführt und dort, etwas versteckt, auf die grossen Busse verteilt. Ich denke nicht, dass die Kantonspolizei Zürich dumm ist. Und ich denke auch nicht, dass die Kantonspolizei Zürich keine Kontakte in die Nachbarkantone hat. Und hier harzt es, Herr Regierungsrat. Man ist von Anfang an vonseiten der Regierung, vonseiten Ihres Departements – ich bin ein grosser Fan von Ihnen, aber hier in dieser Sache haben Sie mir ein etwas zu tiefes Profil eingenommen –, man ist nicht so darauf eingegangen, wie ich es von Ihnen erwarten würde. Ich würde von Ihnen erwarten, dass Sie mit Ihren Kollegen aus den Nachbarkantonen vereinbaren, dass man an ein, zwei Samstagen oder Mittwochen, wenn diese grossen Flieger kommen, halt eine netzübergreifende Kontrolle macht, und der Aargauer ist bereit und der Luzerner ist bereit und der Zuger ist auch bereit. Und es ist so, Sie müssen diese Busse nachverfolgen bis nach Engelberg oder nachher vielleicht sogar bis nach Thun, um festzustellen, ob Kabotage betrieben wird oder nicht. Und es wird massiv Kabotage betrieben.

Kollega Bütikofer, schwarze Schafe gibt es überall, und es ist eine Schweinerei, was da bei diesen Grossunternehmen abgegangen ist. Auf Englisch sagt man «Greed» und bei uns sagt man weiss nicht was, aber so geht es nicht. Aber es ist nicht die Branche als Ganzes. Die ASTAG wehrt sich und die Routiers Suisses wehren sich, und man kann den Routiers Suisses nicht unterstellen, sie seien politisch gleich wie die ASTAG und gehörten zum Grosskapital, und umgekehrt, sondern es ziehen alle zusammen am gleichen Strang. Und in der Bauindustrie ist es genau gleich und es werden zu wenige Kontrollen gemacht. Und anstatt ein paar Radarkontrollen zu machen, die sicher wichtig sind, müsste wirklich hier einmal in einem gewissen Zeitraum mit den Nachbarkantonen regelmässig Kontrollen zusammen gemacht werden. Und da bitte ich Sie, Herr Regierungsrat, set-

zen Sie sich ein, machen Sie das, und dann kann man auch diesen unschönen Zuständen auf Zürcher Strassen und denjenigen der Nachbarkantone dagegenhalten. Das braucht nicht sehr viel Aufwand, Herr Bütikofer und liebe FDP. Liebe FDP, Sie enttäuschen mich hier wirklich, denn das hat nichts mit Liberalismus zu tun, sondern das hat damit zu tun, dass hier Gesetzen widersprochen wird, dass gegen Gesetze gehandelt wird. Und da erwarte ich von der FDP, dass sie sich, wenn der Aufwand nicht gross ist – und der Aufwand ist hier nicht gross – dafür einsetzt.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Lieber Kaspar, ich bin sicher nicht einer, der sofort nach dem Staat ruft. Und ich kann auch sagen, dass ich, wenn ich Postulate einreiche, mir bewusst bin, dass ich am Schluss nur einen Bericht bekomme. Nur, die ablehnende Haltung war jetzt schon ein bisschen schwer zu verdauen, denn die Eidgenössische Zollverwaltung bezeichnet die Kabotage als einen der prioritären Kriminalitätsbereiche. Eine Statistik zu den Verletzungen führt sie aber nicht, und sie greift auf Umfragen und Anzeigen der einzelnen Polizeikorps zurück. Und jetzt haben wir den grossen Wirtschaftskanton Zürich, der selbst nicht viel macht und nicht viel weiss und auch nicht viel beitragen kann. Sie sehen im ganzen Kanton die weissen, blauen, grauen, braunen Reiseautos ohne Werbeaufschriften, die an der Fahrertür einen kleinen Hinweis haben, dass sie aus Rumänien, aus Deutschland, aus Litauen, aus Polen, aus Griechenland stammen, und sonst haben Sie keinen einzigen Hinweis, wer der Fuhrhalter ist, und diese Cars fahren chinesische Reisegäste und andere Reisegäste in der ganzen Schweiz herum. Wir schauen zu und sagen «Wunderbar, da macht irgendjemand ein schönes Geschäft», die Schweizer Fuhrhalter sind es sicher nicht. Und wenn sie sich daran beteiligen, dann ist es richtig, wenn sie bestraft werden, denn sie haben gegen ein Verbot verstossen. Wir haben eine gültige Gesetzeslage, diese soll auch entsprechend angewendet werden.

Zu Edith Häusler – ein Heer von Polizisten: Es braucht nicht ein Heer von Polizisten, schon heute werden Kontrollen durchgeführt. Das Wichtige ist aber, dass die Kantonspolizisten entsprechend ausgebildet werden und dass sie entsprechend mit ihren Kollegen in anderen Kantonen kommunizieren können, damit die Fahrt verfolgt werden kann. Im Stückgut oder im Warentransport ist es genau gleich. Wenn Sie einen Lastwagen aus Holland haben, der mit Schnittblumen in die Schweiz fährt, die Schnittblumen oder einen Teil davon in Zürich ablädt, dann nach Dürnten fährt – oder nach Sankt Gallen, spielt ja gar keine Rolle –, dort wieder ablädt, dort dann aber auch neue Ware lädt und nach Basel fährt, vorher aber in Riehen noch schnell die in der Schweiz geladene Ware ablädt, dann ist das ein Verstoss gegen das Kabotageverbot. Weil er aber in verschiedenen Kantonen tätig ist, ist es schwierig, das nachzuvollziehen. Darum ist es wichtig, dass die Kantonspolizei systematische Kontrollen und eine Erfassung macht und diese mit den anderen Polizeikorps austauschen kann. Mit diesem Postulat fordern wir ja nichts anderes, als dass das auch gemacht wird.

Ich verstehe die FDP nicht, wenn sie am ASTAG-Politikertag teilnimmt, wenn sie dort hört, dass es eines der vordringlichsten Probleme ist, bei denen man die Politik um Unterstützung bittet und sie auffordert, tätig zu werden, und wenn ein

Postulat schon vor dem Parlamentariertag eingereicht worden ist und sie braucht es nur zu unterstützen, um etwas zu machen. Aber nein, was machen Sie? Sie fahren ein bisschen mit dem Lastwagen spazieren, haben viel Freude daran. Sie schauen sich die Reiseautos an, haben viel Freude daran. Sie geniessen das Nachtessen und haben viel Freude daran. Und am nächsten Morgen haben Sie alles vergessen. Ich glaube, das ist nicht die Art und Weise, wie man politisieren sollte. Darum bitte ich Sie noch einmal: Unterstützen Sie dieses Postulat, oder Sie werden von der Branche entsprechend beurteilt.

*Regierungsrat Mario Fehr:* Auch hier besten Dank für die Debatte. Ich habe auch Ihnen, Herr Habicher, mit viel Freude zugehört. Ich habe nichts vergessen. Ich teile Ihre grundsätzliche Haltung, dass das Kabotageverbot ja auf einem Abkommen mit der Europäischen Union beruht. Wenn Sie sich für die Einhaltung der Abkommen mit der Europäischen Union so nachhaltig einsetzen, dann will ich gewiss zuletzt im Wege stehen, das ist äusserst lobenswert. Nicht in Übereinstimmung mit Ihnen bin ich in der Beschreibung dessen, was wir tun. Selbstverständlich tun wir viel, wir haben es hier dargelegt, und ich werde auch die Anregung – das kann ich jetzt hier und heute sagen – von Herrn Kantonsrat Amrein und von Ihnen mitnehmen, dass wir es vielleicht in einer noch koordinierteren Form machen können. Dazu braucht es keinen Bericht, das kann ich Ihnen hier und heute schon zusagen. Wir werden ohnehin das, was wir rechtsstaatlich für richtig halten, immer machen, egal, ob es Postulate gibt oder nicht.

Zum Vorwurf der Untätigkeit an die Seite der kantonalen Behörden und des Bundes vielleicht noch zwei Zitate: Die NZZ hat über dieses Kabotageverbot auch berichtet: Der Sprecher der Zollfahndung habe gesagt, Fälle von Kabotage seien ein Schwerpunkt.

Und jetzt kommt es: Herr Piras, der Generalsekretär der Chauffeurvereinigung Routiers Suisses, wahrscheinlich recht unverdächtig in diesem Zusammenhang, der Chauffeurvertreter stellt fest, dass die Kantonspolizeien verschiedener Kantone, darunter Bern, Zürich, Aargau und Sankt Gallen, verstärkt kontrollieren, ob das Kabotageverbot eingehalten wird. Nicht alle Kantone seien so konsequent. Der Kanton Zürich nimmt also auch in den Augen der Direktbetroffenen hier eine gute Position ein. Wir werden das aber noch vermehrt mit anderen Kantonen koordinieren. Herr Amrein hat recht, dass gesamtschweizerisch oder zumindest regional durchgeführte Kontrollen hier von Nutzen sein können.

Dafür brauchen wir aber keinen Postulatsbericht, an dem einer meiner Kantonspolizisten zwei Wochen lang schreibt. Ich setze ihn lieber für die Kontrollen ein. Besten Dank.

### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 81 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 260/2019 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

