



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

189. Sitzung, Montag, 1. November 2010, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 12449
- Nachrufe Seite 12449

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Lars Gubler, Utikon..... Seite 12450

3. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

für die aus der Kommission ausgetretene Hedi Strahm
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 309/2010..... Seite 12452

4. Wahl eines Mitglieds des Verwaltungsgerichts

für die zurücktretende Katharina Sameli
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 323/2010..... Seite 12452

5. Der Sache auf den Grund gehen – Ursachen für und langfristige Massnahmen gegen den Lehrpersonenmangel

Dringliches Postulat von Markus Späth (SP, Feuerthalen), Claudia Gambacciani (Grüne, Zürich) und Corinne Thomet (CVP, Kloten) vom 6. September 2010
KR-Nr. 254/2010, RRB-Nr. 1475/6. Oktober 2010
(Stellungnahme) Seite 12453

6. Änderung der Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz

Dringliches Postulat von Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt) und Arnold Suter (SVP, Kilchberg) vom 20. September 2010

KR-Nr. **270/2010**, RRB-Nr. 1468/6. Oktober 2010

(Stellungnahme) Seite 12453

7. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «SOS für TIXI» (Ausgabenbremse)

Antrag der Redaktionskommission vom 4. Oktober 2010

4635b Seite 12461

8. Bewilligung eines Rahmenkredits für das Veloförderungsprogramm

Antrag des Regierungsrates vom 27. Januar 2010 und geänderter Antrag der KEVU vom 13. Juli 2010

4664a

(gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4663) Seite 12463

9. Realisation des Radwegnetzes im Kanton Zürich

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 27. Januar 2010 zum Postulat KR-Nr. 110/2006 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 13. Juli 2010 **4663**

(gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4664a) Seite 12463

10. Strategie zur Sicherung eines quantitativ und qualitativ ausreichenden Angebots an Fachkräften

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 10. Juni 2009 zum Postulat KR-Nr. 281/2006 und gleichlautender Antrag der WAK vom 9. März 2010 **4607** Seite 12489

11. Überlebensstrategie für unbediente Bahnhöfe (Reduzierte Debatte)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 28. Oktober 2009 zum Postulat KR-Nr. 173/2006 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 2. März 2010 **4642**..... Seite 12500

Verschiedenes

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 12510

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Genehmigung der Änderung der Verordnung über die nicht-ärztlichen Psychotherapeutinnen und Psychotherapeuten**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage [4732](#)

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Quellenbesteuerung auf beweglichen Vermögen bei zürcherischen Finanzinstituten zur Stärkung des Finanzplatzes und Sicherung des Bankkundengeheimnisses**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum dringlichen Postulat KR-Nr. 277/2009, Vorlage [4734](#)

Nachrufe

Ratspräsident Gerhard Fischer: Auch am heutigen Tag Allerheiligen muss ich Ihnen zwei Todesnachrichten überbringen:

In der vorletzten Woche ist Konrad Meister aus Benken verstorben. Der Notar hat die SVP des Bezirks Andelfingen von 1971 bis 1983 im Kantonsrat vertreten. Er gehörte unter anderem der Finanzkommission und der damaligen Aufsichtskommission über die Elektrizitätswerke des Kantons Zürich an. In regionalpolitischer Hinsicht hat sich Konrad Meister insbesondere für eine massvolle und landschaftsschonende Nationalstrassenverbindung durch das Weinland eingesetzt. Nun hat er auf dem Friedhof von Benken seine letzte Ruhestätte gefunden.

Am vergangenen Montag hat sich der Lebenskreis von Robert Rietiker geschlossen. Der Ebmatinger starb nach kurzer, schwerer Krankheit im 70. Altersjahr. Robert Rietiker hat dem Kantonsrat von 1990 bis 1997 als Repräsentant der SVP des Bezirks Uster angehört. Der selbstständige Architekt HTL hat sich vor allem in Planungs- und Baufragen profiliert. Neben der Mitgliedschaft in der damaligen ständigen Raumplanungskommission betätigte sich Robert Rietiker in 28 der seinerzeit üblichen Spezialkommissionen. Von 1986 bis 1994

wirkte er zudem als Präsident seiner Wohngemeinde Maur. In der dortigen reformierten Kirche wird Robert Rietiker heute Nachmittag für immer verabschiedet. Die Trauergemeinde besammelt sich um 14 Uhr beim benachbarten Friedhof.

Der Dank gilt unseren verstorbenen früheren Mitgliedern Konrad Meister und Robert Rietiker für ihren Einsatz zugunsten unseres Kantons. Ihren Angehörigen spreche ich das herzliche Beileid des Kantonsrates aus.

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Lars Gubler, Uitikon

Ratspräsident Gerhard Fischer: Wir dürfen für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Lars Gubler, Uitikon, ein neues Ratsmitglied begrüßen. Die Direktion der Justiz und des Innern hat uns folgende Verfügung zukommen lassen.

Ratssekretär Bruno Walliser verliest die Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern vom 7. Oktober 2010: «Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates im Wahlkreis VII, Dietikon.

Der Kantonsrat hat am 27. September 2010 dem Gesuch seines Mitglieds Lars Gubler, Uitikon (Liste Grüne) um vorzeitige Entlassung aus dem Amt zugestimmt.

In der Folge lehnten sämtliche Ersatzpersonen auf der Liste Grüne Wahlkreis VII (Dietikon) eine Wahl ab, nämlich: Samuel Spahn, Dietikon, Samuel Eglin, Birmensdorf, Margrith Gysel, Uitikon, Beat Rüst, Schlieren, Nicole Mosberger Kurth, Birmensdorf, Esther Michel, Dietikon, Dora Frei Santschi, Schlieren, Urs Brodbeck, Geroldswil, und Brigitta Stenz, Zürich. Die Ersatzperson Anita Marchetto Joss, Dietikon, ist am 23. April 2007 verstorben. Somit kann der Sitz nicht durch Nachrücker besetzt werden.

19 der 33 Unterzeichnenden der Liste Grüne Wahlkreis VII, Dietikon, haben Andreas Wolf, Dietikon, als Ersatzperson im Sinne von Paragraph 108 Absatz 2 des Gesetzes über die politischen Rechte bezeichnet. Eine Ersatzwahl ist somit zustande gekommen und Andreas Wolf ist als gewählt zu erklären.»

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

Andreas Wolf, die Direktion der Justiz und des Innern hat Sie als Mitglied des Kantonsrates als gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraf 5 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde zu leisten.

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

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

Ratspräsident Gerhard Fischer: Andreas Wolf, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen «Ich gelobe es».

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Ich gelobe es.

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

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

für die aus der Kommission ausgetretene Hedi Strahm

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. [309/2010](#)

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

Peter Stutz, SP, Embrach.

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

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich gestützt auf Paragraf 43 litera a des Geschäftsreglements Peter Stutz als Mitglied der Kommission für Wirtschaft und Abgaben für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Wahl eines Ersatzmitglieds des Verwaltungsgerichts

für die zurückgetretene Katharina Sameli

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. [323/2010](#)

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

Mischa Morgenbesser, FDP, Zürich.

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

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich gestützt auf Paragraf 43 litera a des Geschäftsreglements Mischa Morgenbesser als Ersatz-

mitglied des Verwaltungsgerichts für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Der Sache auf den Grund gehen – Ursachen für und langfristige Massnahmen gegen den Lehrpersonenmangel

Dringliches Postulat von Markus Späth (SP, Feuerthalen), Claudia Gambacciani (Grüne, Zürich) und Corinne Thomet (CVP, Kloten) vom 6. September 2010

KR-Nr. [254/2010](#), RRB-Nr. 1475/6. Oktober 2010 (Stellungnahme)

Ratspräsident Gerhard Fischer: Der Rat hat das Postulat am 13. September 2010 dringlich erklärt. Gemäss Paragraph 24a des Kantonsratsgesetzes haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden.

Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen. Wird ein Ablehnungsantrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das dringliche Postulat 254/2010 ist überwiesen.

6. Änderung Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz

Dringliches Postulat von Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt) und Arnold Suter (SVP, Kilchberg) vom 20. September 2010

KR-Nr. [270/2010](#), RRB-Nr. 1468/6. Oktober 2010 (Stellungnahme)

Ratspräsident Gerhard Fischer: Der Rat hat das Postulat am 27. September 2010 dringlich erklärt. Gemäss Paragraph 24a des Kantonsratsgesetzes haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden.

Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen. Wird ein Ablehnungsantrag gestellt?

Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.): Die EDU stellt das Wohl des Arbeitnehmers und der Familien über den Mammon. Wir lehnen deshalb die Überweisung ab, da mit der vorgeschlagenen Änderung der Verordnung die Ladenöffnungszeiten nochmals ausgedehnt würden. Dies entspricht nicht den Bedürfnissen der Bevölkerung. Danke.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Das Wort hat die Erstunterzeichnerin des dringlichen Postulates, Gabriela Winkler. Sie ist nicht da.

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Wir begrüssen, dass die Regierung das dringliche Postulat entgegennehmen will und bereits Verbindung mit dem Bund aufgenommen hat, um der gewerbefeindlichen Haltung der städtischen Behörden endlich Einhalt zu gebieten. Wir sind überzeugt, dass die Volkswirtschaftsdirektion mit vollem Engagement unser Anliegen beim Bund vertreten wird. In diesem Sinne danken wir Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker für die Unterstützung unseres Anliegens.

Kaspar Bütikofer (AL, Zürich): Die AL und eine Mehrheit der Grünen lehnen das dringliche Postulat der FDP ab. Es gibt keinen Grund, die Verordnung des Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetzes zu ändern. Mit der von Gabriela Winkler vorgeschlagenen Änderung würde der Kanton Zürich in das übergeordnete eidgenössische Arbeitsgesetz eingreifen. Denn wenn Gabriela Winkler will, dass die Kriterien der Öffnungszeiten in Tankstellenshops während der Nacht nicht mehr an die Bedürfnisse der Reisenden geknüpft werden sollen, dann müsste auch das Arbeitsgesetz geändert werden, damit das Personal während der Nacht beschäftigt werden kann.

Nun gibt es im Kanton Zürich leider für einen liberalen Rechtsstaat eine unrühmliche Tradition, nämlich die, dass das kantonale Ladenöffnungsgesetz dem Arbeitsrecht immer wieder widersprochen hat und so eine Verschlechterung des Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmerschutzes durchgeboxt wurde. Gerechtfertigt wurde das dann jeweils mit den veränderten Konsumbedürfnissen.

Die Frage der Sonntagsarbeit oder im vorliegenden Fall die Frage der Nachtarbeit ist keine Frage von prinzipiellen Tabus. Es geht vielmehr um eine Güterabwägung. Es stellt sich die Frage: Ist es für eine kleine Gruppe von Konsumentinnen und Konsumenten eine Einschränkung der Freiheit oder eine Einschränkung der Lebensqualität, wenn sie ausserhalb der ordentlichen Ladenöffnungszeiten ihre Einkäufe des

täglichen Bedarfs nicht tätigen können? Oder ist es eine Einschränkung der Lebensqualität derjenigen, die in der Nacht arbeiten müssen? Dann stellt sich die Frage, welche Einschränkung grösser ist.

Nacharbeit ist mit gesundheitlichen Belastungen verknüpft. Wer nachts arbeitet, ist in den sozialen Kontakten eingeschränkt und kann nur bedingt am sozialen Leben teilnehmen. Auch das Familienleben leidet unter der Nacharbeit. Aus diesem Grunde muss die Nacharbeit unentbehrlich sein, damit sie bewilligt werden kann. Es ist auch eine Frage der Fairness, ob weitere Verkäuferinnen und Verkäufer zu Nacharbeit gezwungen werden sollen. Die Arbeit im Detailhandel ist bereits heute hart und schlecht bezahlt. Wir haben es hier mit einem Tieflohnbereich zu tun, wo Löhne teilweise zwischen 3000 und 3500 Franken bezahlt werden.

Das Postulat ist für das Verkaufspersonal unfair. Es fordert eine weitere Verschlechterung des Arbeitnehmerschutzes, ohne dass wenigstens anderswo eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen aufgestellt würde. Was das Postulat der FDP will, ist eine Verschlechterung. Und es war ausgerechnet die FDP, die beispielsweise gegen einen Vorstoss für einen dringend notwendigen Normalarbeitsvertrag im Detailhandel war. Die FDP betreibt hier eine einseitige Interessenspolitik. Sie fordert mehr Nacharbeit zum Nulltarif. Die Beschäftigten in einem Tieflohnsegment sind ihr offenbar egal. Die FDP vertritt hier einseitig die Interessen eines grossen Erdölmultis, nämlich von British Petroleum (BP). Nun, es gibt sympathischere Firmen als BP, für die man sich vor den Karren spannen kann.

Lehnen Sie das Postulat ab. Danke.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Die SP wird das Postulat überweisen, dessen Dringlichkeit sie ja bezweifelt hat, weil es letztlich ein Wahlkampfthema der FDP ist. Aber machen Sie aus der Mücke keinen Elefanten! Regelungen darüber, was ein Reisender ist und was ein Reisender zu tun und zu lassen und zu kaufen hat, das ist, glaube ich, tatsächlich absurd, das gehört gestrichen. Ob es jetzt im kantonalen Gesetz steht oder auch auf Bundesebene geregelt werden muss, spielt hier keine Rolle. Es ist ein Postulat und der Regierungsrat will es prüfen.

Aber lassen Sie es sich klar gesagt sein: Es ist kein Schulterschluss mit der FDP. Alles in diesem Bereich zu liberalisieren, ohne über die Anstellungen der Mitarbeitenden zu diskutieren, dieses Wahlkampfthema, liebe FDP, müssen Sie selber bearbeiten.

Nicole Barandun (CVP, Zürich): Wie der Regierungsrat in seiner Stellungnahme zutreffend ausführt, ist es in jüngster Zeit beim Vollzug der monierten Bestimmung zu Problemen gekommen. Die grosse Aufmerksamkeit, die diesem Thema zukommt, aber auch diese teilweise entgegenstehenden Interessen der Kundschaft und Verkäuferschaft einerseits und der Arbeitnehmer andererseits rechtfertigen eine klare und griffige Lösung, und zwar ungeachtet der Haltung, die man generell gegenüber längeren Ladenöffnungszeiten hat.

Die CVP begrüsst deshalb das rasche Vorgehen des Regierungsrates in Zusammenarbeit mit dem SECO (*Staatssekretariat für Wirtschaft*). Wir werden das Postulat überweisen.

Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil): Leider muss ich Sie ein bisschen enttäuschen, wenn Sie sich jetzt sehr gefreut haben, als mein Kollege vorher gesagt hat, die SP werde dieses Postulat überweisen. Die SP ist in dieser Sache gespalten. Natürlich werden wir Stimmen haben, die für Überweisung sind. Das ist auch nachvollziehbar. Wenn man nämlich diese Verordnung im Zürcher Ladenöffnungsgesetz und dann auch diejenige vom SECO liest, dann kann man mit Fug und Recht sagen: Was soll ein solcher Gummiparagraf? Das ist nicht präzise, das lässt den Vollzugsbehörden zu viel Spielraum. In dem Sinne ist es nachvollziehbar, dass ein Teil meiner Fraktion, ohne wirklich einen Schulterschluss mit der FDP-Kampagne zu machen, dieses Postulat überweist.

Ein anderer Teil der Fraktion ist jedoch nicht bereit, sich doch in einem gewissen Sinne instrumentalisieren zu lassen für die Kampagne für längere Ladenöffnungszeiten. Hinzu kommt und das ist noch wichtiger: Eine Zustimmung, eine Überweisung dieses Postulates bringt der Verwaltung Arbeit, aber sonst nichts. Denn es ist nicht in unserer Hand, diese Rahmenformulierung abzuändern, das ist Sache des Volkswirtschaftsdepartements in Bern. Also, was bringt es? Wenn wir zustimmen, ändern wir nichts, verbessern wir überhaupt nichts. Hingegen setzen wir ein Zeichen, dass man die Ladenöffnungszeiten und die Arbeitszeiten der Verkäuferinnen und Verkäufer ohne Weiteres ausdehnen kann, ohne dass die Arbeitsbedingungen dieser Angestellten, dieser Arbeitskräfte verbessert würden.

Ich kann Ihnen als Präsidentin des Gewerkschaftsbundes sagen: Solange von der Arbeitgeberseite und von der bürgerlichen Seite in diesem Rat keine Schritte getan werden, um zu garantieren, dass sich die Arbeitsbedingungen des Personals verbessern, solange Sie nicht sicherstellen wollen, dass es keine Verschlechterungen gibt, dass die

Ausbeutung nicht zunimmt, solange werden wir aus Sicht der Gewerkschaften Nein sagen zu Deregulierungsvorlagen. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Ob die Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten die Lösung aller Probleme ist, bezweifeln wir. Unbestritten ist aber, dass gewisse Formulierungen in der entsprechenden Gesetzgebung problematisch sind. Unklare Definitionen wie der spezifische Bedarf der Reisenden, können zu Vollzugsproblemen führen, und eine bessere Regelung ist sicher erstrebenswert.

Wie der Regierungsrat richtig erwähnt hat, lässt sich das Problem im Kanton Zürich aber nicht so einfach lösen, da das Bundesrecht starke Einschränkungen definiert. Wir erwarten vom Regierungsrat, dass er bei der Suche nach einer Lösung nicht nur unklare Definitionen verbessert, sondern auch, dass er die Bedürfnisse und Rechte der Arbeitnehmer und die Wahrung gleich langer Spiesse im Wettbewerb berücksichtigt. In diesem Sinne unterstützen wir die Überweisung des Postulates.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Mit einer Änderung der kantonalen Verordnung ist im Sinne der Postulanten nichts gewonnen, weil weiterhin die Arbeitsgesetzgebung des Bundes auf die Angestellten in den Kleinläden zutrifft. Die EVP hat sich immer für eine restriktive Haltung bei der Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten ausgesprochen. Die 24-Stunden-Gesellschaft sollte unseres Erachtens nicht gefördert werden. Die EVP-Fraktion lehnt das dringliche Postulat ab.

Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon): Ich stelle erfreut fest, dass realisiert wurde, dass die FDP eine Kampagne gegen unsinnige Bürokratie fährt. Dem ist tatsächlich so, und ich bedaure natürlich, dass diese Frage zu einer Spaltung in der SP führt, freue mich aber darüber, dass es doch der eine oder andere aus der Fraktion so sieht wie wir auch; und nicht nur wir, sondern eben auch der Regierungsrat, dem ich wirklich danken möchte für diese Antwort; das ist der erste Schritt in die richtige Richtung. Es ist uns sehr bewusst, dass nun Bern in allererster Linie gefragt ist.

Kaspar Bütikofer, Sie haben gesagt, es bestehe kein Grund für diese gesetzliche Änderung. Doch, es besteht eben ein Grund für diese gesetzliche Regelung. Es ist erstens nicht an uns, so ein bisschen moralinsauer darüber zu befinden, wer wann was genau einzukaufen habe.

Aber das ist eigentlich zweitens gar nicht das Thema dieses Vorstosses. Bei diesem Vorstoss geht es darum, eine wirklich unsinnige gesetzliche Regelung, die für Verwirrung sorgt, die für Rechtsunsicherheit sorgt, hier zu beseitigen. Kaspar Bütikofer, Ihre Argumente, die Sie vorgebracht haben, können Sie allenfalls dann im Abstimmungskampf gegen unsere entsprechende Initiative für die Flexibilisierung der Ladenöffnungszeiten anwenden. Aber hier sind sie nicht passend. Denn heute schon – ich habe es Samstagnacht wieder erlebt – wird in den Tankstellenshops ästhetisch sehr unbefriedigend ein Leintuch über das Gemüse und über andere Teile des Sortiments geworfen. Und dann hat es eine Tafel, das sei nun aus rechtlichen Gründen leider nicht zum Verkaufen, was die Leute nur mit Kopfschütteln zur Kenntnis nehmen. Es geht hier nun wirklich darum, diese gesetzliche Regelung, insbesondere die Definition der Kleinläden, zu beseitigen oder so zu reduzieren, dass man versteht, worum es wirklich geht – Klarheit in der kantonalen Gesetzgebung. Der ganze Rest ist tatsächlich Sache des Bundes.

Und noch einmal: Danke dem Regierungsrat, dass er hier entsprechend vorstellig wird.

Stefan Dollenmeier (EDU, Rütli): Sie haben gehört, dass wir hier die Ablehnung beantragen. Mit diesem Postulat sollen die Ladenöffnungszeiten nicht mehr an die Bedürfnisse der Reisenden geknüpft werden. Wenn die einzige Bedingung nur noch die Fläche von 200 Quadratmetern ist, werden in Zukunft immer mehr Kleinläden offen halten. Sie müssen es fast, wollen sie im neu entbrannten Konkurrenzkampf nicht untergehen. Die EDU sieht all die sozialen Probleme, die solche Öffnungszeiten mit sich bringen. Kaspar Bütikofer hat diese sehr eindrücklich geschildert. Diese Benachteiligungen für das Personal können und wollen wir nicht akzeptieren. Dieser Konkurrenzkampf ist ruinös. Der Kuchen wird nicht grösser, die Leute kaufen nicht mehr ein. Aber die Angestellten leisten längere Arbeitszeiten, auch am Abend und am Sonntag. Die sozialen Nachteile sind offensichtlich. Die Ruhezeiten, die heute so wichtig wären, werden immer mehr verkürzt. Die Sonntagsruhe leidet. Schon möglich, dass dies sogar gesundheitliche Folgen für das betroffene Personal haben kann: Überlastung, Burnouts mit Folgekosten für die Gesellschaft können die Folge sein.

Bitte überweisen Sie dieses Postulat nicht.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Ich gebe zu, dass die Rechtslage nicht ganz einfach zu verstehen ist. Ich versuche auseinanderzuhalten, was kantonales Recht und seine Konsequenzen sind, und was nationales Recht und seine Konsequenzen sind. Das kantonale Recht legt fest, wann ein Geschäft offen hat. Das bedeutet auch, dass zu jener Zeit eine Arbeitsbewilligung seitens des Bundes vorliegt, um an Sonntagen oder in der Nacht das Geschäft offenzuhalten. Die Absurdität, vor der wir heute stehen, ist die, dass der Bundesgesetzgeber zwar eine Arbeitsbewilligung gibt, um einen Tankstellenshop auch sonntags offen zu haben, mit der kantonalen Ladenöffnungsbewilligung. Aber er schreibt gleichzeitig das Sortiment vor, das verkauft werden darf. Dort liegt der Unfug, denn der Arbeitnehmerschutz greift nicht. Am Sonntag wird gearbeitet. Man kassiert dann zwar nur das Benzin oder den Diesel, man schenkt im Bistro in der Tankstelle den Kaffee aus, aber man verkauft keine Tiefkühlpizza, kein Creme-Dessert, keine Milch. Was soll das? Wo ist hier der Arbeitnehmerschutz? Nirgends. Was hier wütet, ist die Bürokratie – und sonst gar nichts. Sie können sich also nicht – die Regierung macht das deutlich – auf den Arbeitnehmerschutz beziehen, sondern Sie müssen die Ladenöffnungszeiten als das Gegebene annehmen, um die Sachlage beurteilen zu können. Das hat auch die Gewerbepolizei der Stadt Zürich getan, die sich nämlich nicht auf eine Verzeigung wegen Verletzung des Arbeitsgesetzes verstieg – das konnte sie gar nicht –, sondern sie hat sich nur auf die Ladenöffnungszeit und die entsprechende Sortimentsbeschränkung gestützt, die wir hier im Kanton eingeführt haben, weil die Verordnung für die Definition von Kleinläden nicht nur die Grösse, die Quadratmeterzahl berücksichtigt, sondern eben auch Referenz nimmt auf eine Verordnung des Bundes zum Arbeitsgesetz, die da besagt, dass ein Sortiment für Reisende offengehalten werden soll. Was ist in der heutigen Zeit ein Reisender? Nicht einmal die hochwohllobliche Zürcher Regierung ist in der Lage, das einwandfrei zu definieren. Sie hat entsprechend – und dafür ist ihr zu danken – beim Bund eine Eingabe gemacht, dass man mit diesem Unfug, der nicht mehr zeitgemäss ist, «abfährt». Es ist nun einmal so: Heute reist jeder jeden Tag und er reist mit dem öffentlichen Verkehr und hat dort die Gelegenheit, alles an den Reiseknotenpunkten einkaufen zu können, was beim individuell mit dem Fahrzeug Reisenden mit einer allzu engen Auslegung der Sortimentierung verhindert wird. Das ist eine Rechtsungleichheit auf Bundesebene, die absolut stossend und zu beseitigen ist.

In diesem Sinne danke ich der Zürcher Regierung ausserordentlich, dass sie nicht nur bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen, sondern eben aufgrund einer Anfrage, die wir im März 2010 eingereicht haben,

auch bereits tätig geworden ist. Sie musste bereits einsehen, dass die heutige Regelung unbefriedigend, bürgerfern und bedürfnisfern ist und der Wirtschaft nur schadet. Denn ein Vollsortiment ermöglicht auch rund um die Uhr die Leute zu beschäftigen, die das wollen. Es muss nämlich niemand am Sonntag arbeiten und es muss auch niemand einen Job annehmen, um Nachtarbeit zu machen. Aber es gibt viele Leute, die das wollen. Lassen wir sie! Ich danke Ihnen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich kann es kurz machen. Die Regierung ist bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen, und zwar hauptsächlich darum, wie es heute von Ihnen auch gesagt wurde, weil die heutigen Regelungen eigentlich unklar und schwer zu definieren sind. Das führt insbesondere beim Vollzug zu Problemen. Deshalb sind wir bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Es wurde hier auch gesagt: Auf Stufe Kanton kann etwas gemacht werden. Aber es sollte zusammen mit dem Bund erreicht werden, weil es nicht sinnvoll ist, dass wir eine Lösung haben, die dann nicht mit der Bundeslösung übereinstimmt. Und in diesem Zusammenhang sind wir ja bereits seit Längerem aktiv, zusammen mit dem SECO eine Lösung zu finden, die auch im Kanton Zürich mehr Sicherheit im Vollzug, aber auch bei den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern bietet.

In diesem Sinne besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 127 : 39 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das dringliche Postulat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «SOS für TIXI» (Ausgabenbremse)

Antrag der Redaktionskommission vom 4. Oktober 2010 **4635b**

Ratspräsident Gerhard Fischer: Wir kommen zuerst zum Teil B der Vorlage, zur Redaktionslesung des Gegenvorschlags zur Volksinitiative.

Bernhard Egg (SP, Elgg), Präsident der Redaktionskommission: Die Redaktionskommission hat den Gegenvorschlag redaktionell geprüft und nebst der Beseitigung von zwei Tippfehlern folgende Änderung vorgenommen:

Paragraf 22b Absatz 2 lautete vorher: «Die Dachorganisation prüft auf der Grundlage von Paragraf 22a und des Ausführungsrechts des Regierungsrates, ob eine Person die Voraussetzungen für individuelle Transportansprüche erfüllt, und setzt deren Umfang fest.» (*Heiterkeit.*) Einzelne lachen. Sie merken, grammatikalisch kann sich der Umfang auf die Person oder die Transportansprüche beziehen. Wir haben deshalb eine Anpassung vorgenommen und schlagen vor, zu sagen: «und setzt den Umfang dieser Ansprüche fest». Damit ist es klar, welche gemeint sind, und es ist auch sprachlich etwas hübscher.

Ich bitte Sie, den Gegenvorschlag, wenn Sie das denn mehrheitlich tun sollten, in dieser Fassung zu verabschieden. Danke.

Detailberatung Teil B

Titel und Ingress

Titel

§§ 1 und 3

E. Transport mobilitätsbehinderter Personen

§§ 22a, 22b und 22c

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Da in Paragraf 22b Staatsbeiträge behandelt werden, untersteht dieser der Ausgabenbremse. Wir stellen nun fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 179 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 90 Stimmen. Kommen weniger als 90 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 159 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Paragrafen 22b gemäss Vorlage 4635b zuzustimmen.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Das erforderliche Quorum von 90 Stimmen ist erreicht worden.

12462

22c

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung über den Gegenvorschlag

Der Kantonsrat beschliesst mit 158 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Gegenvorschlag gemäss Vorlage 4635b zuzustimmen.

Teil A

I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Wir stimmen über Ziffer I ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 163 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Volksinitiative abzulehnen.

II., III., IV. und V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Bewilligung eines Rahmenkredits für das Veloförderungsprogramm

Antrag des Regierungsrates vom 27. Januar 2010 und geänderter Antrag der KEVU vom 13. Juli 2010 [4664a](#)

(gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4663)

9. Realisation des Radwegnetzes im Kanton Zürich

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 27. Januar 2010 zum Postulat KR-Nr. 110/2006 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 13. Juli 2010 [4663](#)

(gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4664a)

Ratspräsident Gerhard Fischer: Am 23. August 2010 haben Sie gemeinsame Beratung dieser Geschäfte beschlossen. Wir werden also die beiden Geschäfte gemeinsam diskutieren und anschliessend getrennt darüber abstimmen.

Wir führen zuerst eine Eintretensdebatte. Die Abstimmung zu Ziffer I der Vorlage 4664a untersteht der Ausgabenbremse. Es liegt ein Minderheitsantrag von Lorenz Habicher und Mitunterzeichnern vor, auf die Vorlage 4664a nicht einzutreten.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der vorliegende Rahmenkredit für ein Veloförderungsprogramm geht auf die von den Initianten zu früh zurückgezogene Volksinitiative «Für mehr Veloverkehr, Förderung des Veloverkehrs im Kanton Zürich» und die Beratung dieser Initiative der KEVU zurück. Die Mehrheit der KEVU hat in den damaligen Vorberatungen beschlossen, die Initiative selber nicht zu unterstützen, aber einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Als Gegenvorschlag wurde in den Grundzügen ein Veloförderprogramm mit einem Rahmenkredit von 20 Millionen Franken und einer Laufzeit von zehn Jahren vorgeschlagen. Der Kantonsrat hat an der Sitzung vom 7. Juli 2008 den Antrag mit 112 zu 46 Stimmen gutgeheissen und damit das Geschäft dem

Regierungsrat zurücküberwiesen. Dann folgte eben der Rückzug der Initiative durch das Initiativkomitee; wohl in der irrigen Annahme, der Gegenvorschlag sei bereits beschlossen. Trotz des Rückzugs nahm der Regierungsrat den Ball auf. Zum einen sah er wohl eine gewisse grosse Unterstützung durch den Kantonsrat, zum anderen sollten wohl die Initianten unter diesen Umständen nicht für einen Verfahrensfehler abgestraft werden.

Für den Bau des Radwegenetzes hat der Kanton einen gesetzlichen Auftrag gemäss Paragraph 28 des Strassengesetzes. Seit 1986 sind jährlich indexiert 10 Millionen Franken für die Verwirklichung des Radwegenetzes einzusetzen. Nicht zuletzt deshalb haben wir im Kanton bereits heute ein recht gut ausgebautes Radwegenetz. Dieses wird aber längst nicht entsprechend seiner Kapazität genutzt. Hier setzt nun das Veloförderprogramm an. Es soll auch etwas für eine bessere Bekanntmachung und Benützung der Radwege getan werden.

Nicht zuletzt hat auch das im Jahre 2008 durchgeführte Bicycle Policy Audit (*BYPAD*) gezeigt, dass der Handlungsbedarf nicht beim weiteren Ausbau des Netzes liegt. Er liegt bei der Steuerung und Koordinierung der Massnahmen, bei der Koordination der Aktivitäten mit den Gemeinden und mit anderen Partnern und auch bei der Bekanntmachung des bestehenden Angebotes.

Das Veloförderprogramm hat unter anderem das Ziel, den Anteil des Velos am Gesamtverkehr zu steigern. Diese Forderung entspricht dem im September 2006 verabschiedeten Gesamtverkehrskonzept. Das Veloförderprogramm ist entsprechend den Zielen aufgebaut. 19 Aufbaumassnahmen bilden ein Förderungsprogramm über zehn Jahre. Es geht bei den Aufbaumassnahmen zum Beispiel um folgende Themen: Wissen und Vernetzung, Kommunikation und Ausbildung, Analyse und Datenmanagement, Werkzeuge für Gemeinden, Veloroutennetz, Velo und öV.

Zweitens soll eine Koordinationsstelle für den Veloverkehr geschaffen werden, damit man nicht wie heute mit einem Veloanliegen zig verschiedene Stellen im Kanton kontaktieren muss. Diese Koordinationsstelle soll im bestehenden Stellenplan des Amtes für Verkehr integriert werden. Es ist vorgesehen, dass diese Koordinationsstelle zwei feste Stellen und eine auf zehn Jahre befristete Stelle umfasst, total also 300 Stellenprozente. Dabei können zwei Stellen durch Umwandlung aus dem bestehenden Stellenplan des AFV generiert werden. Eine Stelle wird zu Lasten des Rahmenkredites befristet geschaffen. Der gesamte Rahmenkredit wird übrigens aus dem Strassenfonds finanziert.

Die Mehrheit der Kommission beantragt Ihnen, den Rahmenkredit anzunehmen. Zu ergänzen ist hier noch, dass es der Mehrheit wichtig ist, dass die vorhandene private Initiative durch den Kanton sinnvoll ergänzt und keineswegs konkurrenziert wird.

Die Minderheit hat den Antrag Nichteintreten gestellt und lehnt den Rahmenkredit ab. Sie zweifelt am Nutzen der noch wenig fassbaren Massnahmen in der Praxis. Werden hier nicht einfach Stellen geschaffen, um die Gemüter der Initianten der damaligen Volksinitiative zu beschwichtigen?

In meiner Rolle als Präsident der vorberatenden Kommission beantrage ich Ihnen, der Kommissionsmehrheit zu folgen und den Kredit anzunehmen.

Ich spreche nun auch noch zur Vorlage 4663.

Hier haben wir nun ein Postulat, welches eine Verdoppelung der Gelder für den Radwegbau von heute 10 Millionen Franken auf 20 Millionen Franken verlangt. Der sachliche Inhalt des Postulats, eine finanzielle Forderung, zeigt deutlich, dass es sich hier um ein Postulat handelt, dem ursprünglich die Idee einer Motion zugrunde lag. Der Rat hat die finanzielle Forderung schliesslich als Postulat an den Regierungsrat überwiesen. Nur schon das ist ein Zeichen, dass die Forderung nach einer Einlage von 20 Millionen Franken für Radwegbau von Beginn weg selbst bei grundsätzlichen Befürwortern von mehr Veloverkehr nicht mehrheitsfähig war. Dahinter mögen Überlegungen zu den Kantonsfinanzen generell stehen oder auch das Wissen, dass es hin und wieder bereits schwierig ist, die heutigen 10 Millionen Franken sinnvoll einzusetzen. Der eine oder die andere mag sich auch gefragt haben, ob mehr Velowege allein tatsächlich zu mehr Veloverkehr führen. Das war offenbar im Vorfeld der Überweisung der Forderung so – und so war es auch in der KEVU.

Wir haben hier nun ein Postulat mit einer finanziellen Forderung. Ein Postulat kann, wenn man mit dem Bericht einverstanden ist und keine anderslautende Stellungnahme beantragt wird, nur abgeschrieben werden.

Die KEVU hat in der Folge also beschlossen, das Postulat abzuschreiben; die einen leichten Herzens, die anderen immerhin in der Gewissheit, dass mit dem Rahmenkredit doch etwas fürs Velo getan wird, die Dritten natürlich mit Murren.

Ich beantrage Ihnen also, das Postulat [110/2006](#) abzuschreiben. Ob leichten Herzens, in froher Gewissheit oder eben mit Murren, das ist nun Ihnen überlassen.

Minderheitsantrag von Lorenz Habicher, John Appenzeller, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi und Luzius Rüegg:

Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Alles begann mit einem Wahlkampfvehikel im Herbst vor vier Jahren, mit einer Volksinitiative zur Förderung des Veloanteils am Gesamtverkehr im Kanton Zürich. Zeitpunkt und Titel waren gut gewählt, sicher besser als deren Inhalt. Nur bei emotionalen Themen, die eventuell wahlrelevant sein können, bleiben Sachargumente meist auf der Strecke. So kam es, dass die SVP als einzige Partei die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags ablehnte. Ich wurde hier im Rat gescholten, der Ideengeber des Gegenvorschlags in der KEVU gewesen zu sein und – welche Ironie – das Endprodukt desselben abzulehnen. Ich möchte meine Argumente von damals nicht wiederholen. Doch die Initianten der Veloinitiative, unter ihnen der heutige Stadtrat der Stadt Zürich und Fahnenträger von «Pro Velo», Daniel Leupi, zogen die Volksinitiative nach dem Beschluss des Kantonsrates, also viel zu früh, zurück, womit der Auftrag eines Gegenvorschlags eigentlich obsolet wurde. Und es kam, dass der Regierungsrat die Möglichkeit ergriff, zum verfallenen Auftrag, also ohne konkreten Auftrag, trotzdem einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Die damalige Regierungsrätin Rita Fuhrer hatte dies auch in einem offiziellen Schreiben der KEVU mitgeteilt. Der Regierungsrat handelte ohne Auftrag.

Heute nun sprechen und beschliessen wir über eine Wunschvorlage der Velolobby und es ist erstaunlich, wie weit es eine zurückgezogene Volksinitiative gebracht hat. Kein privates Unternehmen würde 20 Millionen Franken ohne Auftrag ausgeben und zudem zusätzliche Stellen schaffen, die, wie wir alle wissen, nur auf dem Papier befristet sind. Ich habe bis heute keine Aussage des Regierungsrates vorliegen, die eine Reduktion dieser Stelle auch konkret festhält. Hier wird der Staatshaushalt unnötig aufgebläht. Wir werden im Budget und im KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) sehen, wann diese Stelle wieder verschwindet. Es wird klar sein, dass auch in zehn Jahren die Stelle immer noch da ist.

Die SVP ist klar der Meinung, dass es keine solche Koordinationsstelle braucht und ebenso wenig einen Rahmenkredit. Der Veloverkehr hat eine so starke Position erreicht, dass eine weitere kantonale Förderung überflüssig ist. Eventuell müsste eine solche Koordinationsstelle auch durch den Bund eingerichtet werden, weil mit «Via sicura» (*Ver-*

kehrssicherheitspaket) Bundesrat Moritz Leuenberger ein Velofahrverbot für Kinder unter sieben Jahren einrichten und wiederum die von der Velolobby abgelehnte Helmtragepflicht obligatorisch erklären möchte. Als aktuelles weiteres Beispiel kann ich die Revision der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich anführen, die am 28. November 2010 zur Abstimmung gelangt. Es gelten dort die Forderungen, pro 40 Quadratmeter Wohnfläche einen überdeckten und abschliessbaren Veloabstellplatz zu erstellen oder erstellen zu müssen. Es heisst so schön: «Sie müssen eine zweckmässige Sicherung gegen Diebstahl haben und gedeckt sein in der Nähe des Eingangsbereichs.» Also deutsch und deutlich: Die Stadt Zürich möchte 350'000 neue Veloparkplätze erstellen lassen – zuungunsten des Motorisierten Individualverkehrs und zuungunsten der Hauseigentümer. Denn diese müssen dann für ihre Liegenschaften entsprechend handeln. Eine Forderung, die blanker Unsinn ist, aber in der Stadt Zürich scheint es gang und gäbe.

Ein zweites Beispiel: Zusätzlich stehen ab jetzt, also ab Ende Oktober, beim Bahnhof Hardbrücke 100 neue Veloabstellplätze auf dem sanierten Brückenteil zur Verfügung, das heisst auf einer Brücke. Diese sind weder diebstahlsicher noch gedeckt, aber sie stehen zur Verfügung. Die Stadt Zürich misst wieder mit verschiedenen Ellen, ob Private etwas erstellen müssen oder die Allgemeinheit.

Sie sehen, es läuft viel im Kanton Zürich und es ist auch klar, dass genügend für die Veloförderung getan wird. Wir brauchen also weder ein Rahmenprogramm noch einen Kredit dafür noch eine Koordinationsstelle. Wir haben hier einen unnötigen Vorstoss, eine unnötige Vorlage und Unnötiges muss eigentlich zurückgewiesen werden, wenn es verbessert werden könnte. Es kann nicht verbessert werden, darum ist es besser, nicht einzutreten oder, falls Sie Eintreten beschliessen, schlussendlich das Ganze abzulehnen. Ich danke Ihnen.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Auch im Veloverkehr braucht es viel grössere Schritte in der Politik. Bisher wurde ja das Velofahren im Kanton Zürich zwar gefördert, aber nur zaghaft. Ich bin darum sehr froh und glücklich über diese zwei Velo-Vorlagen. Es ist nämlich noch nie in meiner kurzen politischen Karriere geschehen, dass ein gewöhnlicher Vorstoss so viel bewirkt hat. Sicher, ich musste meine Motion wegen der CVP in ein Postulat umwandeln. Und die Initiative der «Pro Velo» wurde leider zu früh zurückgezogen. Trotzdem ist es gut herausgekommen. 20 Millionen Franken pro Jahr wären eigentlich nicht zu viel angesichts der Milliarden im Strassenverkehr. Und der Kommissionspräsident hat gesagt: «Schweren Herzens und mit Mur-

ren können wir das Postulat abschreiben.» Sie kennen mich ja, ich werde nachdoppeln, wenn es nicht in Ordnung kommt.

Erfreut bin ich über eine gewisse Wandlung der Regierung und der Volkswirtschaftsdirektion. Ihre frühere Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer, auch aus der SVP, hat ja diese Haltung übernommen, auch Ernst Stocker. Da bin ich wirklich guten Mutes, dass er die Politik im Veloverkehr so fortführt. Aber man kann natürlich noch mehr Verve und Herzblut einsetzen, auch um die eigene Fraktion zu überzeugen.

Und jetzt richte ich mich mit ein paar Worten an die SVP, die Schweizerische Volkspartei: Sie wollen gar nicht eintreten auf diesen Rahmenkredit. Dieses Nichteintreten und nachher sogar noch Ablehnen finde ich zu viel des Guten, das verstehe ich nicht. Damit meldet sich die SVP endgültig von einer vernünftigen Verkehrspolitik ab, ich kann Sie also nicht mehr ernst nehmen. Heute Morgen machen Sie «Hinterzimmer-Powerplay», das will ich so sagen. Und Sie unterstützen nicht einmal den eigenen Regierungsrat, das ist ja eigentlich nicht mein Problem. Aber dass Sie dem effizientesten Verkehrsmittel in diesem Kanton in den Rücken fallen, das ist zu viel, das ist auch unser Problem. Und Sie wollen sich nicht einmal der Diskussion stellen. Ich erwarte, dass einige aus der SVP-Fraktion wenigstens die Faust im Sack machen und das Verhalten der SVP-KEVU-Delegation missbilligen. Mich ärgern diese Seitenhiebe– ich sage es jetzt einmal öffentlich und nicht nur in der Kommission – von Lorenz Habicher gegen die Stadt Zürich und ihre Veloparkplätze. Es ist nämlich ein Problem. Nur in Winterthur kann man vernünftig parkieren. Dort hat es aber auch schon zu wenige Veloparkplätze. Eben, die Seitenhiebe der SVP gegen den öffentlichen Verkehr haben mich auch immer gestört. Aber dass Sie sich jetzt das Leben wirklich sehr einfach machen wollen und den Fahrradverkehr auch noch desavouieren und nicht auf die Vorlage eintreten wollen, heisst im Prinzip, dass sie die Diskussion verweigern; das schlägt dem Fass den Boden aus, Eintreten ist das Mindeste. So, das wars fürs Erste. Ich werde mich dann nochmals zu Wort melden und über den Inhalt sprechen.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Wir, die Zürcher Kantonsräte, stehen im Wort gegenüber den Initianten der seinerzeitigen Veloförderungsinitiative. Wir haben in unserer Kommission auf Antrag der SVP einen 20-Millionen-Rahmenkredit seinerzeit als Gegenvorschlag angeregt. Dass dieser gegenstandslos wurde in der Zwischenzeit, hat Ihnen unser Kommissionspräsident erklärt. Es wäre nun wirklich wider

Treu und Glauben, wenn wir dem Vorschlag der Regierung nicht zustimmen würden. Es ehrt die Regierung, dass sie das seinerzeitige Wort der Kommission zu dem Ihren macht und uns einen Rahmenkredit vorschlägt. Es ist gesagt worden, das Fahrrad ist ein wichtiges, ein zunehmend wichtiger werdendes Verkehrsmittel. Und es bedarf tatsächlich einer gewissen Anstrengung, um das hervorragende Velonetz im Kanton Zürich auch einer besseren Nutzung zuzuführen. Dass die Städte hier einen gewissen Nachholbedarf haben, ist nicht zu leugnen. Und es ist auch nicht zu leugnen, dass viele Leute noch gar nicht wissen, wie rasch, einfach und CO₂-frei sie ihrer Fitness etwas Gutes tun können, um eine kurze Strecke auf einer sicheren Fahrbahn zurückzulegen. Ich verstehe nicht, dass man im heutigen Zeitpunkt, da es auch in unserem Gesamtverkehrskonzept einlässliche Vorstellungen darüber gibt, wie wir den Langsamverkehr fördern wollen, dass man hier nun die Initianten und die Leute, die diese Volksinitiative mitunterzeichnet haben, im Regen stehen lässt.

Das tun wir von der FDP nicht, wir werden diesem Rahmenkredit zustimmen, haben aber angemerkt, dass die darin bewilligten zwei Stellen temporäre Stellen sein müssen. Das heisst, dass wenn der Rahmenkredit nach fünf Jahren auf seine Wirksamkeit überprüft wird, man ein erstes Mal darüber sprechen muss, ob es die Stellen noch braucht, und dass sie definitiv zu streichen sind, wenn die zehn Jahre abgelaufen sind und das Projekt zum Erfolg geführt hat. Ich danke Ihnen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP unterstützt selbstverständlich den Rahmenkredit. Lorenz Habicher, mit relativ wenig Geld kann eine grosse Wirkung erzielt werden. Schau einmal, was wir für andere Verkehrsträger ausgeben müssen!

Warum «selbstverständlich»? Vor neun Jahren reichten wir zusammen mit der EVP einen Vorstoss zur Veloförderung an den neuralgischen Punkten ein, an den Bahnhöfen vor allem mit ihrem problembehafteten Feinverteiler. Also, Veloförderung nicht bloss auf dem Land, wo es leicht fällt, grosszügige, manchmal zu grosszügige Velowege zu bauen. Und es stimmt, was Ruedi Menzi gesagt hat: Diese Velowege auf dem Land werden zum Teil wenig genutzt. Aber es ist doch klar, ein Veloweg zwischen Andelfingen und Gütighausen wird weniger genutzt als einer irgendwo in einem dicht bebauten Gebiet genutzt würde. Unser Vorstoss wurde bei sehr vielen Enthaltungen mit den Stimmen von SVP und FDP abgelehnt. Die FDP war lernfähig. Sie stimmt jetzt der Veloförderung zu, wie die Regierung sie vorschlägt in

einem sehr, sehr guten Programm – das muss beigefügt werden –, das übrigens auch schon Rita Fuhrer eingefädelt hat.

Die SVP sagt weiterhin Nein. Sie ist konsequent mit ihrem Nichteintretensantrag, doch sie ist heute gleichermassen blind für verkehrspolitische Realitäten wie vor neun Jahren. Wie sehen diese Realitäten aus? Der Wirtschaftsraum Zürich wächst unaufhörlich, siehe ZKB-Studie (*Zürcher Kantonalbank*), und damit das Verkehrsvolumen. Mit der Siedlungsentwicklung in die Breite wächst vor allem der Zielverkehr in Zentren und immer mehr in Nebenzentren. Die Verkehrsströme werden komplexer und lassen sich weniger bündeln. Und weil der Raum nicht vermehrbar ist, findet jetzt schon – später noch viel mehr – ein Verteilkampf um Kapazitäten statt. Das heisst, die freie Wahl des Verkehrsmittels zu jeder Zeit an fast jedem Ort ist nicht mehr möglich. Das war es übrigens noch nie. Das ist die Quadratur des Kreises, wenn man so tut, als sei Verflüssigung aller Verkehrsträger möglich. Das wird vor allem in Winterthur gepflegt. Konkret kommen wir nicht darum herum, im Strassenraum Prioritäten zu setzen, und zwar zugunsten jener Verkehrsträger, die wenig Raum beanspruchen, also vor allem ÖV und Langsamverkehr. Ich habe aber immer auch betont, dass wir auch innerhalb des motorisierten Individualverkehrs Prioritäten zugunsten des Gewerbeverkehrs setzen müssten. Der Gemüsehändler oder der Gipser kann seine Wege nicht mit dem Tram oder dem Velo abfahren. Aber da wäre auch der Bund gefordert mit einem intelligenten Mobility Pricing bei Zulaufstrecken. Auf kantonaler Ebene müssen wir vordringlich Prioritäten zugunsten des strassengebundenen ÖV setzen. Das gehört ins Strassengesetz; daran sind wir jetzt.

Wir müssen aber vermehrt auch jenen Verkehrsträger fördern, der weder viel Raum verschleisst noch Lärm erzeugt noch CO₂ ausstösst und zu allem noch gesund ist, also den Veloverkehr. Eigentlich müsste man die Velofahrenden – zumindest die anständig Fahrenden – auf Händen tragen; selbstverständlich, wenn sie nicht gerade auf dem Sattel sitzen. Im Veloverkehr liegt angesichts immer dichteren Raumdrucks ein riesiges Potenzial, denn viele Autofahrten sind kürzer als drei, ja sogar kürzer als zwei Kilometer. Ein Beispiel: Ich wohne in der Nähe eines Fitnesszentrums inmitten flachen Stadtgebietes. Es gibt mir zu denken, wenn ich sehe, wie viele Menschen mitten im Sommer mit dem Auto zum Fitnesszentrum fahren, um dort eine halbe Stunde auf einem fixierten Velo zu trampeln; dies zur Förderung ihrer körperlichen, offenbar aber kaum zur Förderung ihrer geistigen Gesundheit.

Wir haben letztthin über die vierte Teilergänzung gesprochen. Ich habe dabei das Kapazitätsproblem des Bahnknotens Winterthur erwähnt, zum x-ten Mal hier im Rat, ein Problem, das seit 30 Jahren besteht. Marcel Burlet, du hast das schön geredet, es ist tatsächlich aber eine Misere. Nicht bloss in Winterthur wäre der Veloverkehr der beste Feinverteiler, wenn genügend Abstellplätze am Zielort vorhanden wären. Bei fast jedem Bahnhof im Kanton Zürich bestände hier Nachholbedarf, vor allem bei den grösseren Bahnhöfen, noch mehr aber Vorholbedarf.

Und noch etwas muss dringend verbessert werden: die Sicherheit der Velofahrenden. Radwege können diese Sicherheit ermöglichen. Doch die grössten Probleme stellen sich, wie gesagt, in den städtischen Gebieten, wo Radwege sich mit anderen Verkehrsträgern vermischen, zum Beispiel in Radstreifenübergängen. Dort kann es auch mit dem ÖV Konflikte geben, Zielkonflikte. Und da ist dann vor allem Elektronik vor Beton gefragt, also zum Beispiel Vorfahrten für Velos. Auf nicht klassierten Strassen könnte aber eine Temporeduktion das günstigste Mittel darstellen. Das alles heisst: Die Velobeauftragten des Kantons müssten sehr früh gleichberechtigt – ich betone: gleichberechtigt – in die Verkehrsplanung einbezogen werden, auch bei jedem Unterhalts- und Erneuerungsprojekt. Lieber weniger Fachtagungen und dafür mehr Kontakte auch mit Gemeinden und Firmen, die mit Anreizen auf ihre Mitarbeitenden Einfluss nehmen könnten.

Kurz: Der Rahmenkredit soll vor allem einen Multiplikatoreffekt bis hinunter in die Gemeinden, in die Schulen und Betriebe haben. Letztlich könnte er dann eben eine sehr günstige verkehrspolitische Massnahme darstellen.

Und noch etwas, du hast es angetippt, Lorenz Habicher: Veloförderung hat auch eine eidgenössische Dimension bekommen, und zwar mit «Via sicura», das eigentlich eher zu einer «Schein-Sicura» führt und zu sehr wenig «Via». Veloförderung fängt eigentlich sehr früh an. Es fängt bei Gewohnheiten an, also das Velo sehr früh nutzen. Es ist blanker Unsinn, wenn bis sieben Jahre nicht auf Strassen Velo gefahren werden darf. Warum nicht eher die Strassen beruhigen, den Verkehr langsamer machen, anstatt die Kinder zum Beispiel vor den Fernseher oder vor den PC zu verdammen. Es gibt doch ein Problem, ein Bewegungsproblem bei Kindern und die Massnahmen von «Via sicura» verstärken dieses Problem noch; dies ein Nebenaspekt in der ganzen Velogeschichte.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Heute fährt die Veloförderung mal mit Seitenwind, mal mit Gegenwind. Mit dem Veloförderprogramm und der Velofachstelle bekommt das Velo Rückenwind. Die Grünen begrüßen dies sehr. Das Veloförderprogramm verdient Lob. Angestossen durch die Volksinitiative von «Pro Velo» hat Alt-Regierungsrätin Rita Fuhrer die beste Vorlage ihrer Amtszeit vorgelegt. Gleichzeitig ist es ein super gelungener fliegender Start für den Neo-Regierungsrat Ernst Stocker. Mit der Veloförderung ist es Ernst offenbar ernst. Wir geniessen diesen Einstieg und hoffen auf eine be-
rauschende Fortsetzung.

Das Ziel ist ebenfalls definiert: Der Anteil des Velos am Gesamtverkehr soll erhöht werden. Ein Schwerpunkt des Programms ist die Veloparkierung. Da ist noch viel zu tun. Vielerorts mangelt es an zielna-
hen Veloparkplätzen. Beispielsweise beim Bahnhof Winterthur fehlen noch Tausende von Abstellplätzen, und das, obwohl die Veloförderung schon ewig ein Thema ist. Ich habe vor 30 Jahren – vor 30 Jahren! – die erste Velo-Demo in Winterthur organisiert und noch heute haben wir zu wenige Parkplätze um den Bahnhof. Wir sehen, die Veloförderung ist ein langfristiges Geschäft, bei dem wir wirklich dran-
bleiben müssen. Wir werden die Autofahrerinnen und Autofahrer aber nur zum Umsteigen bewegen können, wenn sie als Velofahrende für ihre Velos immer einen Abstellplatz finden und wenn dieser nicht zu weit weg vom Ziel ist. Und sie wollen – zu Recht – sicher sein, dass sie das Velo auf dem Heimweg wieder finden, und das in fahrttüchtigem Zustand. Bei der Veloparkierung hat das Veloförderprogramm viel bewegt.

Nicht Teil des Veloförderprogramms ist der Bau von Radwegen. Da haben wir bereits jährlich 15 Millionen Franken zur Verfügung. Allerdings wurden in den letzten Jahren weniger Projekte realisiert, als möglich und nötig gewesen wäre. Da fehlte es in der Vergangenheit auch am politischen Willen, das zu realisieren. Bei der Strasseninfrastruktur liegt noch einiges drin. Die aus anderen Gründen geplanten Projekte müssen noch besser aufs Velo ausgerichtet werden. Und Projekte, die für den Veloverkehr wichtig sind, müssen vorgezogen werden. Heute ist noch genug Geld vorhanden dafür. Es wird sich zeigen, ob die 15 Millionen Franken in Zukunft ausreichen. Ich hoffe, das Veloförderprogramm ist so erfolgreich, dass der Regierungsrat bald eine Erhöhung des jährlichen Kredites für Radwege beantragt.

Lorenz Habicher, die Regierung soll offenbar nur auf parlamentarischen Auftrag hin handeln. Wenn sie das machen würde, würde sie unseren Kanton nur noch verwalten. Offensichtlich hat die SVP kei-

nen Gestaltungswillen für die Zukunft dieses Kantons. Wenn Sie die Engpässe auf den Strassen und in den Bussen beheben wollen, dann müssen Sie den Veloverkehr, den Fussgängerverkehr und den öffentlichen Verkehr fördern. Damit gewännen wir Platz für jene, die aufs Auto angewiesen sind. Eine Ablehnung dieser Kredite ist nun definitiv nicht im Interesse des Gewerbes des Kantons Zürich.

Liebe SVP, hören Sie auf Rita Fuhrer, hören Sie auf Ernst Stocker, hören Sie auf Ruedi Menzi und stimmen Sie der Vorlage zu! Das Veloförderprogramm gibt dem Velo im Kanton Zürich Schub. Die Grünen sind da natürlich an vorderster Front dabei.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Die Veloförderung ist sinnvoll und macht auch im Rahmen der Massnahmen, die die Regierung vorschlägt, Sinn. Das Programm ist vielfältig und die Programmpunkte sind aus unserer Sicht unterstützungswürdig. Ziel dieser Massnahmen ist es, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen; eine Massnahme, die tatsächlich auch über entsprechende Aufklärungen und entsprechende Massnahmen, nicht nur im baulichen Bereich, zu unterstützen und zu fördern ist. Dabei ist die Zielsetzung der Unterstützung für die einzelnen Personen für uns nicht so wichtig. Die einen sind der Meinung, es sei nur wegen des Velos nötig, die andern unterstützen diese Massnahmen, weil sie der Meinung sind, es gebe daher mehr Platz in Tram, Zügen und auf den Strassen. Beides sind Theorien, die mir eigentlich egal sind in diesem Sinne, sondern wichtig ist, dass diejenigen, die Velofahren wollen und diejenigen, die Velofahren möchten in Zukunft, die entsprechenden Infrastrukturen haben und dass wir auch in den Schulen und an andern Orten aufklären und informieren.

Bei der Volksinitiative für mehr Veloverkehr und Förderung des Veloverkehrs im Kanton Zürich haben wir ein Versprechen gegenüber den Initianten gemacht und gesagt «Wir fördern den Veloverkehr». Das hat meines Wissens auch die SVP getan. Wenn sie jetzt nicht eintreten will, dann haben wir das zumindest als Rat getan und ein Teil von euch hat das auch gemacht. Da ist die SVP irgendwie bei ihrer Glaubwürdigkeit nicht mehr so ernst zu nehmen. Beim PJZ (*Polizei- und Justizzentrum*) interessiert sie nicht, was das Volk will, und auch hier, wo es um eine Initiative gegangen ist, interessiert sie nicht, was die Bevölkerung eigentlich möchte. Ich glaube, das ist unehrlich und unglaubwürdig.

Die Veloförderung wird von der EVP in diesem Sinne klar unterstützt. Die zweite Vorlage für eine Erhöhung des jährlichen Beitrags könnten

wir eigentlich auch unterstützen. Wir sehen aber, dass diese Geldmittel im Moment nicht notwendig sind und dass der Ausbau weitgehend abgeschlossen ist, dass aber neuralgische Punkte noch offen sind. Und offensichtlich ist die Planung hier im Rückstand. Wir hoffen, dass die Regierung hier vorwärtsmacht und dass die neuralgischen Punkte in der Planung nun vorangetrieben werden. Und wenn es dannzumal mehr Geld braucht, können wir dannzumal auch darüber sprechen, insbesondere auch bei der Zurverfügungstellung von Parkplätzen für den Veloverkehr.

Zusammenfassend: Die EVP sagt Ja zur Vorlage 4664, Veloförderung, und Nein zur Vorlage 4663 über einen höheren Beitrag für die Investitionen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Ich habe hier bereits einmal gesagt, dass Radwege sicher und sexy sein müssen. Wir könnten auch sagen «sicher und praktisch» oder «sicher und sinnvoll», aber sicher müssen sie sicher sein, so sicher wie möglich, denn Velofahrer haben kaum Schutz und sind entsprechend verletzlich. Der Rahmenkredit greift das Hauptanliegen der zurückgezogenen Veloinitiative auf: die Förderung der Benützung des Veloverkehrs als Verkehrsmittel im Kanton Zürich. Das Veloförderprogramm, welches bewusst keine baulichen Massnahmen beinhaltet, und das Radwegbauprogramm sollen die Leute animieren, vermehrt das Velo zu benützen. Dazu mögen diese 20 Millionen Franken dienen, dazu braucht es aber auch die relativ teure, sichere Infrastruktur.

Der Fächer der nun vorgeschlagenen Massnahmen ist sehr gross. Es braucht nicht nur planerische und bauliche Massnahmen, sondern auch eine Kommunikationsoffensive nach innen, an die kantonale Verwaltung und an die Gemeinden, welchen Hilfsmittel zur Verfügung gestellt werden, und auch nach aussen. Aber alle Kommunikation nützt doch nichts, wenn die Infrastruktur ungenügend ist, wenn Velos an den Rand gedrängt oder in der Planung nicht berücksichtigt werden. Velofahren kann das Wohlbefinden positiv beeinflussen, bei mir ist es so, und Velofahren sollte wieder in breiten Kreisen selbstverständlicher werden.

Was für uns Grünliberale selbstverständlich ist, nämlich der Einsatz des sinnvollen Verkehrsmittels – und das ist in sehr vielen Fällen das Velo – soll mit Kampagnen und Kursen weiteren Bevölkerungsschichten nahegebracht werden. Zu viele Autofahrten werden über kürzeste Distanzen weit unter fünf Kilometer gemacht, und hier gilt es anzusetzen. In jedem Keller steht ein Velo und wartet darauf, im Alltag und

in der Freizeit wieder benutzt zu werden. Was im Veloprogramm vielleicht noch fehlt, ist ein Sensibilisierungsprogramm, das sich an die Autofahrer richtet. Eltern lassen ihre Kinder nur ungern zur Schule und zum Sport fahren, wenn sie Angst um sie haben. Ob diese Angst nun berechtigt ist oder nicht, müssen wir hier nicht diskutieren. Aber da haben die motorisierten Verkehrsteilnehmer eine Verantwortung. Velofahrer brauchen Platz und Respekt, vor allem die schwächeren Velofahrer. Und dies, Platz und Respekt, brauchen sie ohne eine teure Entflechtung der Verkehrsteilnehmer mit baulichen Massnahmen.

Auch im öffentlichen Verkehr braucht es vor allem an schönen Wochenenden genügend Platz für Velos, zum Beispiel mit diesen Mehrzweckabteilen nur mit Klappsitzen und einem einfachen Einstieg in die S-Bahn, wie das in den Zügen der neusten Generation ja verwirklicht ist. Es muss also weniger die Kommunikation über die Möglichkeiten der Velomitnahme verbessert werden als vielmehr die Möglichkeiten der Velomitnahme selbst.

Wir Grünliberale setzen darauf, dass die Zürcherinnen und Zürcher sich wieder von diesem effizienten und alltagstauglichen Verkehrsmittel begeistern lassen und der Kanton als velofreundliche Region wahrgenommen wird. Der Kanton Thurgau zum Beispiel macht intensiv Werbung damit. Doch ist der Kanton Zürich ebenso schön. Weshalb fahren denn die Zürcherinnen und Zürcher nicht direkt von ihrer Haustür mit dem Velo weg? Es sollte problemlos möglich sein, es sollte selbstverständlich sein.

Beim Programm entsprechen im Detail nicht alle Massnahmen dem, was wir uns vorstellen. Aber wichtig ist, dass im Rahmen von Sanierungen auch und vor allem die Bedürfnisse der Velofahrer und Fussgänger berücksichtigt werden, und zwar nicht nur als Fussnote, sondern von Anfang an. Ziel muss doch sein, dass auf Velowegen ein so reges Treiben herrscht wie zum Beispiel in München. Wir werden der Abschreibung des Postulates und der Veloförderung zustimmen, in der Hoffnung, dass nun wirklich etwas bewirkt werden kann. Von daher warten wir gespannt auf den Zwischenbericht über den Stand der Umsetzung und erwarten darin schon erste Hinweise auf die erzielten Wirkungen, damit für die verbleibenden Jahre die Gelder noch effizienter eingesetzt werden können.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Die EDU wird den Rahmenkredit von 20 Millionen Franken für das Veloförderprogramm unterstützen. Wir sind überzeugt, dass diese geplanten Massnahmen einem Bedarf der Bevölkerung entsprechen. Für uns stellt dieser Rahmenkredit

– und das möchte ich deutlich sagen – nichts anderes als eine Subvention zugunsten des Veloverkehrs dar. Und wir bezweifeln, dass nach Ablauf dieses Rahmenkredits nicht ein neuer Rahmenkredit gefordert wird. Wir sind daher der Überzeugung, dass wir hier eine neue Kostenfolge beschliessen. Die EDU hofft aber, dass dieser Rahmenkredit beziehungsweise diese Velofördermassnahmen sich in der Volksgesundheit positiv auswirken werden.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Somit haben alle Kommissionssprecher das Wort gehabt.

Roland Munz (SP, Zürich): Ein kleines Zitat zur Einleitung: «Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden wie beim Fahrrad.» Dies hat vor 150 Jahren Adam Opel, der damalige Autobauer, gesagt. Und es stimmt noch heute. Wir haben gehört, die Vorlage sei unnötig. Ich werde Ihnen fünf Gründe nennen, weshalb die Vorlage eben doch nötig ist. Und nach Kenntnis dieser Gründe gehe ich davon aus, dass wir der Vorlage einstimmig zustimmen können. Damit Rad gefahren wird, braucht es eine gute Infrastruktur, das heisst es braucht eben sichere, durchgehende und klar bezeichnete, den Nutzenden bekannte Radrouten; insbesondere auch den Nichtnutzenden, nämlich den anderen Verkehrsteilnehmern bekannte Radrouten, damit sie wissen, wo sie mit Radfahrenden auf der Strasse oder auch querenden Radwegen zu rechnen haben. Das braucht es, weil Radfahren nicht bloss mein Hobby ist – ich stehe dazu, ich mache das gerne und habe mir damit auch mein Studium verdient –, aber es ist auch aus volkswirtschaftlicher Sicht und aus gewerblicher Sicht absolut notwendig. Der Platz in unserem Kanton wird nicht mehr, die Bevölkerung aber schon. Das heisst, mit dem vorhandenen Raum auch auf der Strasse müssen wir mehr Mobilitätsbedürfnisse befriedigen können. Das heisst, das geht nur, wenn der vorhandene Raum effizienter genutzt wird. Also: möglichst viele Leute zu Fuss oder mit dem Fahrrad verkehren statt mit dem eigenen Auto.

Folgende fünf Gründe habe ich Ihnen versprochen, ich komme gleich darauf. Radgefahren wird nur von Leuten, die auch Radfahren können. Das heisst, man muss es irgendwann einmal lernen. Und wann lernt man es am besten? In jungen Jahren, im Kindesalter. Eltern allerdings haben nicht zu Unrecht Angst, ihre Kinder mit dem Velo irgendwohin fahren zu lassen, wenn vor ihrer Haustür und am Zielort ein gutes Stück Radweg ist, ausgerechnet dazwischen aber an der gefährlichen

Kreuzung keine Lösung für Radfahrende besteht. Dann nämlich ist der Radweg zwar teilweise vorhanden, aber nicht nutzbar für die nicht Erfahrenen, eben jene, die es lernen sollten, nämlich gerade die schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Darum braucht es die tauglichen Radwegführungen. Gerade auf Stufe Gemeinde muss leider auch heute noch immer wieder beobachtet werden, dass gute Lösungen oft nicht gemacht werden, weil genau an schwierigen Orten, wie an stark befahrenen Kreuzungen, die Lösung nicht einfach so auf der Hand liegt. Die vorgesehene Koordinationsstelle kann hier mithelfen, Wissen zu transportieren, zu koordinieren und in den Gemeinden zu kommunizieren, damit die Gemeinden letztendlich auch einfacher auf ihrem Gebiet zu guten Lösungen kommen. Es ist deshalb auch richtig, diese Stelle nicht für ewig zu schaffen, sondern befristet für die Laufzeit des Programms.

Mit dem Veloförderungsprogramm leisten wir einen wertvollen, einen angemessenen und letztlich auch einen kostengünstigen Beitrag an die eben versprochenen folgenden Gründe, einerseits das Problem des Übergewichts von Menschen. Wir kennen das, die Fettleibigkeit ist immer mehr auch ein volkswirtschaftliches Problem. Wer sich bewegt, leidet weniger darunter. Das heisst, die Bewegung kann auch gefördert werden, indem Menschen auf sicheren Radwegen per Fahrrad verkehren können.

Das zweite Argument: Die junge Generation, die Kinder, die lernen, Fahrrad zu fahren, werden auch selbstständiger. Sie können sich selbstständiger irgendwohin bewegen, auch ein paar Meter vom Elternhaus weg. Sie lernen bereits in jungen Jahren, mit dem Verkehr umzugehen, sodass sie, wenn sie dann einmal ein anderes Verkehrsmittel erlernen, bereits gute Grundkenntnisse des Verkehrs mitbringen. Die Koordinationsstelle bringt, wie erwähnt, bei (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Ich spreche zum Postulat 4663 und bin der Meinung, wir können es getrost abschreiben, wir dreschen damit nur leeres Stroh. Ich möchte nicht die regierungsrätliche Antwort zitieren, die aufzeigt, weshalb es keinen Sinn macht, den Betrag aus dem Strassenfonds ans Radwegnetz auf 20 Millionen Franken zu verdoppeln. Regierungsrat Ernst Stocker hat in seinen Ausführungen in der Kommission begründet, warum dies nicht nötig ist.

Mit nimmermüder Regelmässigkeit werden von linker Seite Vorstösse zum Thema Veloverkehr eingereicht, obwohl die Gründe, weshalb nicht mehr Geld verbaut werden kann, sattem bekannt sind. Was aber

in diesem Zusammenhang immer wieder verschwiegen wird und auch nicht anerkannt ist, ist die Tatsache, dass den Radfahrern ein Mehrfach der heute offiziellen 1700 Kilometer Radwege in Form von Flur- und Waldstrassen zur Verfügung steht. Wir können einfach nicht jedem Verkehrsteilnehmer eine separate Verkehrsfläche zur Verfügung stellen. Bei der gemeinsamen Nutzung dieser Strassen im Landwirtschaftsgebiet sind nicht die Flurgenossenschaften das Problem, sondern es ist der Amtsschimmel, der ab und zu ganz gewaltig wiehert. Ich möchte Ihnen als Beispiel erklären, dass zwischen Uhwiesen und Benken ein Radweg eingerichtet wurde, während auf dem Gemeindegebiet Uhwiesen ein neuer Radweg erstellt wurde. Das heisst, es wurde Kulturland geopfert, 30 Aren, 3000 Quadratmeter, und auf dem Gebiet der Gemeinde Benken wurde eine Rebstrasse verwendet und als Radweg genutzt. Und jetzt komme ich zum Amtsschimmel und zitiere aus der Zeitung «Obst und Wein» vom 5. März 2010: «Bei einem Ortstermin im Oktober verstieg sich ein Vertreter der Zürcher Kantonspolizei zur Behauptung, dass auf diesem Weg ausser Radfahrern und Fussgängern eigentlich nichts mehr etwas zu suchen habe. Damit stiess er bei den Rebbauern auf ziemlich taube Ohren und diese waren natürlich nicht glücklich ob dieser Aussage. Letztendlich konnte aber trotzdem eine gute Lösung im gemeinsamen Einvernehmen gefunden werden.»

Dennoch möchte ich hier betonen, dass das Verhältnis der Landwirtschaft zu den Radfahrern nicht ganz ungetrübt ist, zumal die Velofahrer ein recht heterogenes Grüppchen sind. Nebst vielen rücksichtsvollen Sonntagsfahrern gibt es jene, die sich aufführen, als wären sie zu Hause in ihrem eigenen Garten, ganz zu schweigen von den «Gümmelern», die weder Verkehrsregeln noch Abschränkungen kennen und dabei nicht nur sich, sondern auch Artgenossen und schwächere Verkehrsteilnehmer gefährden.

Der Radwegbau im Kanton Zürich ist auf guten Wegen und nach wie vor Direktionsziel 1 im KEF, nämlich die Vervollständigung des Radwegnetzes bis 2020.

Ich beantrage Ihnen im Namen der SVP, wie gesagt, die Abschreibung dieses Postulates. Tun Sie Gleiches, dann tun Sie Gutes. Ich danke Ihnen.

Werner Bosshard (SVP, Rümlang): Der Veloverkehr ist ein Verkehr für kleine Minderheiten, einerseits für die Minderheit der Personen, welche eine gewisse Fitness besitzen, um unsere Höhendifferenzen zu bewältigen. Auch ich zähle zu dieser Minderheit. Ich habe am letzten Samstag mit einigen Sportskollegen innert gut drei Stunden eine 80-Kilometer-Tour durchs Zürcher Oberland gemacht und etwa 95 Prozent der zur Verfügung gestellten Radwege auch tatsächlich benutzt. Dann ist der Veloverkehr aber auch ein Verkehr für eine Minderheit, welche glaubt, mit einem Helm auf dem Kopf, einem Wimpel, einem Einkaufskorb oder einem Kindersitz am Velo zum guten Teil der Menschheit zu gehören und daraus das Recht ableitet, den in ihren Augen schlechten Teil der Menschheit zu bestrafen. Diese Minderheit bestraft die Fussgänger, indem sie rücksichtslos und mit überhöhter Geschwindigkeit in Fussgängerzonen herumfährt. Sie bestraft die Autofahrer, indem sie sich um Lichtsignalanlagen und Vortrittsregeln im gemeinsamen Strassenraum foutiert. Sie bestraft die Benutzer des öffentlichen Verkehrs, indem sie verbotenerweise während der Stosszeiten mit ihren Drahteseln die S-Bahn benutzen.

Dazu kommt dann die finanzielle Komponente: 20 Millionen Franken für einen Wunschbedarf mit wenig volkswirtschaftlichen Nutzen soll da ausgegeben werden. Dann möchte ich daran erinnern: Wer wird in zehn Jahren noch daran denken, die befristete Stelle abzuschaffen?

Ich bitte Sie deshalb, auf die Vorlage 4664 nicht einzutreten.

John Appenzeller (SVP, Stallikon): Das Ganze ist, wie es schon erwähnt worden ist, eine Wunschvorlage. Lorenz Habicher hat es bereits ausgeführt, einige Voten sind bereits in diese Richtung gegangen. Es ist schlicht nicht im Rahmen der Vernunft. Des Weiteren verweise ich auf den Umstand, dass hauptsächlich auf dem Lande die Velowege teilweise gar nicht benützt werden und die Radfahrer sich lieber auf der Strasse dem Lastwagen und dem Verkehr in den Weg stellen und somit die Gesundheit von sich selbst und die Gesundheit der autolenkenden Personen in Gefahr bringen. Denn selbst wenn bei einem Unfall mit einem Velofahrer von Rechts wegen der Automobilist unschuldig wäre, wird er sich je nach Schwere der Verletzungen trotzdem schwere Vorwürfe machen. In den Städten sind die Velowege zum Teil genauso unbenutzt und die Radfahrer gefährden lieber die Fussgänger auf dem Trottoir. Hier wurden in meiner Familie bereits zweimal Unfälle verzeichnet, in welchen ein Velofahrer jemanden aus meiner Familie auf dem Trottoir anfuhr. Die Velofahrer scheren sich teilweise auch nicht um die Gesetze, fahren bei Rot über die Kreuzung

und gefährden, wie bereits eingangs erwähnt, sich selbst und andere. Als Automobilist sehe ich, wie die Mehrheit der Fahrradfahrer täglich weder Rücksicht noch Gesetze anwenden. Den Ausführungen von links entnehme ich, dass es nicht um das Programm an und für sich geht, sondern es scheint darum zu gehen: Hauptsache, der Velofahrer fährt, der motorisierte Individualverkehr steht. Dies bringt einen volkswirtschaftlichen Schaden für die Wirtschaft, die Wirtschaft, die notabene mittels Strassenverkehrsabgaben die Einnahmen mitgeneriert, während der Velofahrer keinen Rappen für die Realisation der Radwege und des Förderungsprogramms beisteuert.

Deshalb sind wir auch gegen Eintreten auf dieses sogenannte Förderungsprogramm, das nur eine Geldvernichtungsmaschine darstellt. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich leite den Reigen der Repliken ein. Ich möchte zuerst zum Votum von Gabriela Winkler etwas sagen, ich möchte es präzisieren: Es war nicht der Antrag der SVP, sondern wir haben den Vorschlag nur erarbeitet. Der Antrag war von velofreundlichen Mitgliedern der KEVU dann gestellt worden. Diese waren im Vorfeld nicht willens oder nicht fähig, einen Gegenvorschlag zu unterbreiten. Darum haben wir ja Hilfe geleistet; wir sind sehr sozial eingestellt.

Zu Roland Munz: Ihr Bundesrat (*Moritz Leuenberger*) verbietet frühes Erlernen des Velofahrens. Ihr Bundesrat verbietet den frühen Umgang mit dem Verkehr. Es ist nicht unserer. Und mit dem Veloförderungsprogramm tragen Sie nichts zu einer Lösung bei. Also da helfen Sie nicht, da ändern Sie nichts.

Zu Marcel Burlet: Hiebe gegen den ÖV, Hiebe gegen den Langsamverkehr – Sie haben noch gar nie Hiebe von mir bekommen, sonst würden Sie nicht so sprechen. Wir beantragen Nichteintreten, weil schon genügend gesetzlich verankert ist und weil sich die Lobby eh nicht an gesetzliche Bestimmungen hält. Rot an der Ampel – kein Problem. Sie und er und der Velokurier, alle fahren via Trottoir, Fussgängerstreifen einfach weiter und foutieren sich um die gesetzlichen Vorgaben. Finanziell etwas zu Ihren Wünschen beitragen möchten Sie aber auch nicht. Ein Billett lösen für den Transport des Velos im Tram oder im ÖV, im Zug: «Gaht's no? Das wusste ich nicht. Ja was, isch das nötig?» So tönt es im ÖV, wenn die Velofahrer mit ihren Velos die Trams stürmen, sobald es ein bisschen regnet. «Eine Velovignette lösen, wieso denn schon? Ich habe eine Versicherung, was soll das!»

Und Martin Geilinger spricht schon von der Erhöhung des Kredites. Natürlich, wir haben noch nicht einmal einen Kredit gesprochen und Sie träumen schon von einer Erhöhung, denn es braucht ja mehr. Sie sind ja noch nicht zufrieden. Sie bekommen schon etwas und sind noch nicht zufrieden.

Darum möchte ich mich meinem Vorredner anschliessen und sagen: Die konsequente Politik heisst Nichteintreten. Unterstützen Sie den Minderheitsantrag der SVP.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wenn es Sie stört, dass ich das Glöcklein läute, dann lassen Sie es mich doch bitte wissen. *(Der Lärmpegel im Saal ist permanent sehr hoch.)*

Roland Munz (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ein paar kleine Anmerkungen muss ich doch noch bringen. Zur Velovignette, sie wurde angesprochen: Leider wurde sie abgeschafft. Ich hätte sie sehr gern weiterhin gekauft, eine so günstige Haftpflichtversicherung gibt es wohl auf der Welt nirgends mehr. Ich kenne auch keinen Radfahrer, der sie nicht freiwillig sehr gerne gekauft hätte.

Anders sieht es bei andern Punkten aus. Es wurde gesagt, Radwege insbesondere auf dem Land, aber auch in der Stadt würden gar nicht benutzt. Nun, dort, wo sie durchgängig sind – ich kann natürlich nur für mich und meine Erfahrungen sprechen, nicht für alle Menschen auf dieser Welt –, nutzen wir sie sehr gerne. Allerdings stehen wir immer wieder vor dem Problem: Man fährt 200, 300 Meter auf einem Radweg, dann hört er auf. Auf der andern Seite der Strasse geht er weiter für vielleicht einen Kilometer. Dann hat es wieder eine Lücke, wo gar kein Weg ist. Dann führt er wieder ein bisschen zickzack durch das ganze Wohnquartier. Ich will von A nach B kommen und keine Sightseeing-Fahrt durch Wohnquartiere vornehmen. Deshalb ist das Veloförderungsprogramm gerade aus Ihren Gründen der oft unbenutzbaren Radwege dringend nötig. Dringend nötig auch, damit mehr Leute sicher Radfahren können. Denn glauben Sie mir, Gesetze werden nicht aus Spass gebrochen. Ich habe auch schon – das letzte Mal vor etwa fünf Jahren – eine Verkehrsbusse kassiert, wahrscheinlich alle hier drin. Tun wir aber doch nicht so, wie wenn Radfahrende notorische Gesetzesbrecherinnen und Gesetzesbrecher wären. Es sind Menschen wie Sie und ich. Wenn ich mittags hier wieder rauslaufe, werde ich wiederum, wie jeden Montag, beobachten können, wie die grosse Mehrheit dieser Ratsmitglieder sich nicht um Verkehrsregeln

schert und geradewegs auf die Strasse «raustrampen», wie wenn es keine Verkehrsteilnehmenden gäbe, die auf dem Limmatquai verkehren. Also Zu-Fuss-Gehende sind weder besser noch schlechter, Automobilistinnen und Automobilisten auch nicht. Wir sind alles Menschen, die hin und wieder – manchmal auch unbewusst – eine Übertretung begehen. Schaffen wir aber sichere, durchgehende Radwege, sodass sie auch benutzt werden, dann können wir hier auch einen Beitrag zur Problemlösung beitragen.

Unser Ex-Bundesrat hat vielleicht in gewissen Punkten eine andere Ansicht als wir hier drin, das ist legitim. Wir haben keinen Gesinnungszwang in der SP, auch nicht gegenüber einem ehemaligen Mitglied der Landesregierung. Deshalb ist es, wie gesagt, dringend notwendig. Leisten wir hier auch einen Beitrag mit der Koordinationsstelle in diesem Radförderungsprogramm, damit auch die Gesetze von allen Verkehrsteilnehmenden eingehalten werden. Und ich appelliere an Sie: Machen Sie die Augen auf, wenn Sie dann in die Mittagspause gehen, und rennen Sie nicht einem möglicherweise legal vorbei verkehrenden Radfahrer über den Haufen. Ich danke Ihnen.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Wenn Sie mir zugehört hätten: Ich habe von einer Erhöhung des Radwegkredites gesprochen, den der Regierungsrat beantragen könnte, falls der Rahmenkredit derart erfolgreich wäre. Ich bin überhaupt sehr erstaunt, welchen Klassenkampf die SVP hier gegen das Velofahren lostritt. Ich glaube, das sollte eigentlich inzwischen klar sein, dass die meisten Leute von uns ein Velo zu Hause haben und es gerne benutzen würden. Wenn wir mal schauen, wie das mit dem Einhalten oder mit dem Benutzen der Radverkehrsanlagen aussieht: Wenn ich in Winterthur auf der Strasse bin, stelle ich fest, dass die Leute mit ihren Velos auf den Velowegen, auf den Velostreifen fahren, nicht auf dem Trottoir. Es hat eben gute direkte Verbindungen. Wir haben in Winterthur an den Lichtsignalanlagen Vorstarts, bei denen man mit dem Velo ein paar Sekunden früher losfahren kann. Es gibt die vorgezogenen Haltebalken. Es gibt die Lichtsignalanlagen mit dem erlaubten Rechtsabbiegen. All das haben wir. Und wenn diese Anlagen, wenn diese Infrastruktur vernünftig gebaut ist, fachlich korrekt gebaut sind, dann wird sie auch benutzt und dann fährt man eben nicht auf der Strasse. In dem Sinn, meine ich, ist genau diese Velofachstelle sehr wichtig im Kanton, damit die Anlagen gebaut werden, damit sie sachgerecht sind, damit sie für die Velofahrer, aber auch für die anderen Benutzer auf dem Lande, etwa die Landwirte, mitbenutzbar sind.

Der Veloverkehr sei eine Verkehrsart für kleine Minderheiten. Ja, das stimmt und stimmt nicht. Die meisten haben ein Velo zu Hause und das Ziel dieses Programms ist eben, dass der Veloverkehr ein Verkehr der Mehrheit werden wird. In dem Sinn: Ja, diese Vorlage ist eine Wunschvorlage. Es ist eine Herzenswunschvorlage der Grünen. Bitte stimmen Sie ihr zu.

Willy Germann (CVP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Nur ganz kurz. Ich habe jetzt Argumente aus der SVP gehört, vor allem vom John Appenzeller. Das könnte sehr heimtückisch sein. Ich möchte daran erinnern: Es gibt neben dem gebundenen Velokredit aus dem Strassenfonds, eben 10 Millionen Franken plus, auch die Agglo-Programme. Und es wird kein Agglo-Programm mehr vom Bund akzeptiert, wenn dem Veloverkehr nicht die gebührende Bedeutung zukommt. Beim Bund ist schon längst erkannt worden, dass der Raum nicht mehr reicht, um alle Verkehrsbedürfnisse, vor allem des MIV (*Motorisierter Individualverkehr*), abzudecken, dass Prioritäten gesetzt werden müssen. Ich erinnere daran, die Agglo-Programme der zweiten Phase sind jetzt bereits unterwegs. Ich erinnere an das Gesamtverkehrskonzept Winterthur. Da ist der Veloverkehr ein wichtiger Bestandteil. Und mit Ihrer Argumentation würden Sie diese Agglo-Programme gefährden, konkret würden Sie Geld vom Bund gefährden. Und das macht mehr aus als diese 20 Millionen Franken auf zehn Jahre verteilt. Der Bund hat auch ganz klar in den letzten Jahren immer wieder zum Ausdruck gebracht: Dort, wo der Raum knapp ist, müssen Prioritäten gesetzt werden. Ich habe es gesagt, wir sind beim Strassengesetz gefordert. Also bitte blockieren Sie nicht Bundesgelder mit Ihren Argumenten!

Marcel Burlet (SP, Regensdorf) spricht zum zweiten Mal: Ich wollte noch etwas richtigstellen, Werner Bosshard. Veloverkehr ist kein Minderheitsproblem, sondern es ist umgekehrt. Sie sind mit Ihrem Auto in der Minderheit. Denn wenn ich die Verkehrsstatistik anschau – das habe ich gleich gemacht, dann gibt es mehr Velos in der Schweiz als Motorfahrzeuge. Aber viele schlummern im Keller vor sich hin, weil das Velofahren zu gefährlich ist. Das ist der Grund und das müssen wir angehen. Ich bin immer im Clinch mit den Eltern meiner Oberstufenklasse und sage ihnen: «Lasst eure Kinder nicht auf dem Gehsteig fahren, es ist verboten.» Und die Eltern sagen mir: «Doch, Sicherheit geht vor.» Das ist doch das schlagende Beispiel. Die Eltern lassen ihre Kinder auf dem Gehsteig fahren, obwohl es

verboten ist, weil die Strasse zu gefährlich ist. Das Velofahren hat sein Potenzial nämlich noch lange nicht ausgeschöpft. Und es ist ein Boom da. In den letzten zehn Jahren hat der Anteil der Velofahrenden in der Schweiz um 25 Prozent zugenommen, aber die Velowege und der Strassenraum für die Velos nicht. Klar haben wir im Prinzip schon etwas gemacht, aber das ist nur ein guter Anfang. Und von daher setze ich mich eben auch für die Jugendlichen ein, nicht nur als Lehrer, sondern auch als Politiker. 90 Prozent der Kinder und Jugendlichen zwischen sechs und 17 Jahren verfügen über ein Fahrrad. Und sie sollen es sicher einsetzen können. Ich propagiere da nicht, dass man ein Leben lang Velofahren muss, natürlich kommt man dann irgendwann mal zu einem Motorfahrzeug. Aber wir sollen es den Jugendlichen nicht vermiesen, sie sollen möglichst lange sicher das Fahrrad benutzen können.

Darum dieser Vorstoss und der Kanton Zürich kann jetzt einen guten Start in die neue Zukunft mit Veloverkehr machen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Die zentrale Frage beim Veloförderprogramm ist natürlich, das hat ja auch die Debatte gezeigt: Braucht es dieses wirklich? Und wenn ich Ihnen eine einfache Antwort darauf geben kann: Ich bin der Meinung, Ja. Ich bin der Meinung, dass diese 20 Millionen Franken, das heisst 2 Millionen pro Jahr, in den nächsten zehn Jahren eine massvolle Vorlage sind, um das Velofahren im Kanton Zürich zu propagieren. Die Geschichte, wie es zu dieser Vorlage kam, wurde in der Debatte beleuchtet, darauf brauche ich nicht mehr einzugehen. Ich denke aber, dass es auch ein Zugeständnis an die Initianten ist, die einen Verfahrensfehler gemacht haben. Ich meine, dass es dem Regierungsrat halt gut ansteht, wenn er, nachdem er sich schon zum Gesamtverkehrskonzept geäussert hat, das Velofahren ernst nimmt und deshalb diese Vorlage ausgearbeitet hat. Und schliesslich ist es ja an Ihnen, das letzte Wort dazu zu sprechen.

Wenn man sieht, dass bereits 1986 das Velofahren so populär war in der Bevölkerung, dass man diesen 10-Millionen-Kredit für Velowege – heute sind es ja 15 Millionen Franken – gesprochen hat, dann ist, so meine ich jedenfalls, der Regierungsrat mit dieser Vorlage nahe am Puls der Bevölkerung.

Wenn ich an das Velo denke, dann denke ich, nicht nur deshalb, weil ich lieber «nidsi» als «obsi» fahre – aber mit einem Elektrofahrrad ist ja dieses Problem dann auch gelöst, aber Spass beiseite –, ich denke, dass mit den Elektrofahrrädern ganz neuen, nicht so sportlichen Bevölkerungsgruppen, zu denen ich mich zum Beispiel zähle, der Zu-

gang zum Velo erleichtert wird. Wenn wir heute durchschnittlich 6 Prozent Veloverkehr haben, der wichtig ist und der auch etwas abnimmt, denn – ich habe es schon einmal gesagt – die Velofahrenden machen Platz auf der Strasse, wenn sie kein Auto benützen, sie machen Platz im Bus und im Tram. Ich denke, das ist auch wichtig. Und zusätzlich haben wir noch etwas für die Gesundheit getan mit einem Fitnessprogramm.

Geprägt hat mich natürlich auch noch, das muss ich Ihnen gestehen: Ich war im Sommer mit dem ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) in Rotterdam. Was da Velo gefahren wird, ist erstaunlich. Aber eben, es ist natürlich auch viel ebener als bei uns.

Ich glaube trotzdem, dass das Veloförderungsprogramm auf der richtigen Schiene ist. Wir investieren oder sollten 15 Millionen Franken in den Bau von Radwegen investieren und Radwege haben wir im Kanton Zürich. Das hat auch die BYPAD-Analyse gezeigt, dass die Veloweginfrastruktur gut ist, dass wir weiter daran arbeiten müssen, aber dass sie gut ist. Mit diesem Programm wollen wir die Koordination fördern. Das heisst eigentlich, dass wir mit den verschiedenen Partnern besser zusammenarbeiten möchten und mit einer Koordinationsstelle zwischen Kanton, Benutzern und auch Gemeinden die Zusammenarbeit verbessern. Da bin ich – das gebe ich auch zu – als Exekutivmitglied einer grösseren Gemeinde im Kanton Zürich etwas geprägt worden: Bei unserem Bahnhof war die Frage der Veloparkplätze auch ein sehr wichtiges Element. Ein Veloparkhaus gehört bald in jeder grösseren Gemeinde an hoch frequentierten S-Bahnstationen dazu.

Der gesamte Rahmenkredit ist deshalb eine Anstossfinanzierung von Projekten zur Lancierung von Informationskampagnen und eigentliche Inwertsetzung der bereits getätigten Infrastrukturen. Die Regierung beantragt deshalb dem Kantonsrat einen Rahmenkredit von 20 Millionen Franken für die nächsten zehn Jahre für die Umsetzung des Veloförderprogramms. Ich bitte Sie, diesem Kredit zuzustimmen.

Noch kurz zum nächsten Traktandum, dem Vorstoss von André Bürgi, Roland Munz und Marcel Burlet, die die Investitionsbeiträge ins Radwegnetz erhöhen möchten: Ich habe es erwähnt, der Kanton Zürich hat ein gutes Radwegnetz von circa 1700 Kilometern Länge. Und wir haben auch genügend Geld – und das ist entscheidend –, um die vorliegenden Projekte zu realisieren. Die Städte Winterthur und Zürich können über die Baupauschale solche Kredite beantragen. Und bei den übrigen Radwegen ist es halt einfach so, dass sie meist an Strassenprojekte gebunden sind und somit erst bei deren Realisierungen zum Zuge kommen. Deshalb reicht uns der Kreditrahmen, den wir

heute zur Verfügung haben. Ich bitte Sie deshalb, wie die Kommission das auch beantragt, diesen Vorstoss abzuschreiben. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 111 : 50 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher abzulehnen und auf die Vorlage 4664 einzutreten.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 179 Mitgliedern.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich hatte es schon beim Eintreten gesagt, dass wir diesen Rahmenkredit ablehnen, sollten Sie eintreten. Das heisst, bei Ziffer römisch I stelle ich den Antrag: Der Rahmenkredit wird abgelehnt. Es braucht keine neuen Stellen im Amt für Verkehr. Es braucht auch keine neuen Stellen in den Gemeinden, die das betreuen. Es braucht keine Marketingmassnahmen und Infokampagnen; das ist nicht eine Aufgabe des Staates. Und es braucht auch keine weiteren Studien wie BYPAD et cetera. Und darum bitte ich Sie, den Rahmenkredit abzulehnen. Das ist ein Ablehnungsantrag.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Wir haben noch die Schlussabstimmung und da können Sie darüber entscheiden. Sind Sie einverstanden damit, Lorenz Habicher? (*Lorenz Habicher nickt.*) Gut.

Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Es braucht mindestens 90 Stimmen. Kommen weniger als 90 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 114 : 50 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), Ziffer I der Vorlage zuzustimmen und den Rahmenkre-

dit zu bewilligen. Das erforderliche Quorum von 90 Stimmen ist erreicht worden.

II., III., IV., V. und VI.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Das Geschäft 8 ist somit erledigt. Wir kommen nun noch zur Erledigung von Geschäft 9, Vorlage 4663. Wird hierzu noch das Wort gewünscht? Das ist nicht der Fall.

Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Das Verfahren ist beendet.

Das Postulat 110/2006 ist abgeschrieben.

Die Geschäfte 8 und 9 sind erledigt.

10. Strategie zur Sicherung eines quantitativ und qualitativ ausreichenden Angebots an Fachkräften

Bericht und Antrag des Regierungsrates des Regierungsrates vom 10. Juni 2009 zum Postulat KR-Nr. 281/2006 und gleichlautender Antrag der WAK vom 9. März 2010 [4607](#)

Elisabeth Derisiotis (SP, Zollikon), Präsidentin der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Das vorliegende Postulat wurde dem Regierungsrat am 15. September 2008 überwiesen. Darin wird dieser ersucht, einen Bericht im Sinne einer Strategie zu verfassen, der aufzeigen solle, wie die negativen Auswirkungen des sich mutmasslich aufgrund der demografischen Verhältnisse abzeichnenden Fachkräftemangels im öffentlichen und privaten Bereich bewältigt werden können, respektive wie diesem Mangel an qualifizierten Arbeitskräften zu begegnen sei.

Die Postulanten begründeten ihren Vorstoss damit, dass die fortschreitende Überalterung der Bevölkerung in der Schweiz nicht nur Konsequenzen für die Sozialversicherungen habe, sondern gemäss zahlreichen Untersuchungen ab 2009 zu einem empfindlichen Mangel an Fachkräften führen werde. Davon seien sowohl die öffentliche Hand als auch die Privatwirtschaft betroffen. Zürich als wichtigster Wirtschaftsstandort der Schweiz sei dieser Entwicklung besonders ausgesetzt. Es gelte deshalb seitens des Kantons möglichst bald jene Massnahmen aufzuzeigen beziehungsweise zu ergreifen, welche die negativen Auswirkungen möglichst verhindern oder doch zumindest mindern könnten.

Der Regierungsrat zeigt in seinem sehr ausführlichen Bericht vom 10. Juni 2009 verschiedene Möglichkeiten auf, wie das Angebot von Fachkräften erhöht werden kann. Er sieht dies hauptsächlich in der Förderung inländischer Fachkräfte, insbesondere durch Erhöhung des Frauenanteils auf dem Arbeitsmarkt und damit verbundene Massnahmen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf, in der Erhöhung des Rentenalters – nicht generell, sondern in besonderen Bereichen zum Erhalt der Fachkompetenz –, durch den Beizug ausländischer Fachkräfte, eine Massnahme, die heute schon sehr stark genutzt wird, in der Verbesserung des Bildungsniveaus vor allem auf Fachhochschul- und Hochschulstufe und die Erhöhung der Bildungsbeteiligung. Im Weiteren beleuchtet der Bericht den konkreten Handlungsspielraum des Kantons Zürich im Bereich der Privatwirtschaft beziehungsweise auch als Arbeitgeber. Der Regierungsrat weist darauf hin, dass nicht eine einzelne Massnahme, sondern nur deren Kombination das Ange-

bot an Fachkräften langfristig sichern könne. In der Folge wird im Bericht erläutert, welche Massnahmen bereits getroffen wurden und welche konkret geplant sind. Für die Mitglieder der Kommission waren diese Massnahmen nicht neu. Neu war jedoch, sie unter dem Blickwinkel des Fachkräftemangels zu betrachten.

Der Bericht war in der Kommission grundsätzlich unbestritten und wurde mit grossem Interesse zur Kenntnis genommen. Die Diskussionen fokussierten sich vor allem auf die familienergänzende Kinderbetreuung sowie die höhere Berufsbildung. Nach gewalteter Diskussion stimmte die WAK am 9. März 2010 dem Antrag des Regierungsrates auf Abschreibung des Postulates einstimmig zu und beantragt Ihnen heute, dies ebenfalls zu tun.

Daniel Oswald (SVP, Winterthur): Wie die Präsidentin der Kommission bereits ausgeführt hat, hat die Kommission einstimmig, also auch wir von der SVP, Abschreibung dieses Postulates beschlossen. Trotzdem gilt es hier auf zwei, drei Punkte hinzuweisen, wo wir Gefahr laufen heutzutage, Fehlüberlegungen und Fehlinterpretationen anzustellen. Der erste Punkt bezieht sich auf die OECD (*Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung*), welche davon spricht, dass wenn mehr Frauen erwerbstätig wären, wir das BIP (*Bruttoinlandprodukt*) zwischen 15 und 20 Prozent erhöhen könnten. Halten wir hier für einmal zuerst fest, dass alle Frauen, welche sich um die Familien kümmern, sich für ihre Familien und ihre Kinder zu Hause einsetzen, eine äusserst wertvolle, wenn nicht sogar die wertvollste aller Arbeiten leisten. Jede Frau, welche zu Hause die Kinder erzieht, legt die Grundlage für die Fachkräfte von morgen. Ich danke diesen Frauen im Namen von uns allen für ihre Arbeit. Ich frage euch, wer denn diese Arbeit macht, wenn alle diese Frauen erwerbstätig werden. Wenn wir die Frauen von der Erziehungsarbeit einfach in eine andere Branche verschieben, verlagern wir ja nur das Problem. Wer das nicht wahrhaben will, glaubt offenbar, dass die Hausfrauen nicht arbeiten. Dabei haben diese eine Sieben-Tage-Arbeitswoche und nicht nur eine Fünf-Tage-Arbeitswoche wie wir. Dem Bericht des Regierungsrates entnehmen wir auch, dass die hohe Regulierungsdichte die externe Kinderbetreuung teuer macht und die private Initiative verhindert wird. Wenn also hier ein Marktpotenzial von 15 bis 20 Prozent des BIP sein soll, bräuchten wir keine staatliche Unterstützung in dieser Grössenordnung, wie das heute stattfindet. Diesen Zahlen glaube ich grundsätzlich nicht. Da ist eher der Wunsch Vater des Gedankens als die Realität.

Obwohl die Ratslinke immer vor den Sommerferien die Mär von einem Mangel an Lehrstellen aufwärmt, konnten auch in diesem Jahr im Kanton Zürich nicht alle Lehrstellen besetzt werden. Gleichzeitig konnten aber auch nicht alle Schulabgänger eine Lehrstelle finden. Da sind wir am zweiten Punkt, bei dem in diesem Thema Fehlüberlegungen angestellt werden. Der Grund für diese Differenz – nicht alle Lehrstellen besetzt und trotzdem Jugendliche, die keine Lehrstelle haben – liegt in der Qualifikation, in der Qualität der Schulabgänger. Neben den demografischen Gründen hat der Mangel an Fachkräften mit der Volksschule zu tun. Diese erfuhr während der letzten Jahre einen massiven Qualitätsverlust. Leider wird dieser Umstand im Bericht zu wenig aufgezeigt. Wenn wir nur an die Hochschule denken und dort zu wenige Studenten in naturwissenschaftlichen Richtungen haben, so liegt auch dies an der ungenügenden Beachtung dieser Fächer in der Volksschule. Wir müssen aber auch aufpassen, dass wir nicht immer und überall Hochschulabgänger einsetzen wollen. Denn da setzen wir auch eine falsche Richtung. Wir fordern für zu viele Stellen heute Hochschulabgänger, so wird künstlich das Fachkräfteangebot eingeschränkt. Ich bin überzeugt, dass auch hier eine massive Fehlentwicklung im Gange ist.

Ein Volk mit 7,5 Millionen Einwohnern kann eine gewisse Wirtschaftsleistung erbringen, genauso wie ein Auto mit fünf Plätzen fünf Passagiere aufnehmen kann. Wenn Sie mehr Passagiere aufnehmen wollen, dann müssen Sie halt ein grösseres Auto kaufen, anders geht es eben nicht. Ich danke Ihnen für Abschreibung des Postulates.

Hedi Strahm (SP, Winterthur): Wir danken dem Regierungsrat für diesen Bericht. Diese Analyse zeigt deutlich auf, was die SP eigentlich schon immer aufgezeigt und auch immer wieder gefordert hat. Das grösste Problem der Wirtschaft – und da hat wohl Daniel Oswald einiges nicht richtig interpretiert in diesem Bericht –, das grösste Problem der Wirtschaft besteht nämlich darin, dass ganz viele gut ausgebildete Frauen nach wie vor Kinderbetreuung, Beruf und Familie nicht unter einen Hut bringen und sich darum noch viel zu viele gegen einen Verbleib am Arbeitsplatz entscheiden müssen. Der Bericht des Regierungsrates zeigt dies zwar deutlich auf, die richtigen Schlüsse werden aber nicht daraus gezogen. Hier hilft nämlich nur ein weiterer konsequenter Ausbau der familienexternen Kinderbetreuung. Stattdessen bemängelt der Regierungsrat Regulierung und Standardisierung der Kinderbetreuung. Die bestehenden Betreuungseinrichtungen zeigen es aber ganz deutlich auf, dass nicht die guten und angemessenen Quali-

tätsvorgaben, sondern nur die finanzielle Unterstützung ausschlaggebend für ein ausreichendes Angebot sind.

Als weiteres grosses Problem lässt sich die mangelnde Berufs- und vor allem auch Weiterbildung aus dem Bericht herauslesen. Die Weiterbildung gerade für Personen mit einem Lehrabschluss – ich denke da an die Meisterprüfung, an die MAS (*Master of Advanced Studies*), an Weiterbildungskurse – ist sehr teuer. Und die Zeiten, in denen die Arbeitgebenden für die Weiterbildungskosten aufkamen und sogar auch noch die Arbeitszeit zur Verfügung stellten, diese Zeiten sind leider vorbei. Heute müssen Mitarbeitende meistens für beides aufkommen. Im Bereich der beruflichen Weiterbildung muss sich der Kanton darum viel stärker an den Kosten beteiligen. Die Lehrlingsausbildung und die berufsbegleitende Qualifizierung müssen vermehrt – ganz stark sogar – gefördert werden. Der universitäre Bildungsweg muss wirklich allen Bevölkerungsschichten offenstehen. Kurz: Wer bei der Bildung und bei der Kinderbetreuung spart, fördert die Zuwanderung von ausländischen Fachkräften. Wer sich also ernsthaft um die Arbeitsplatzsicherheit der Menschen in der Schweiz kümmert und nicht einfach so populistische Fremdenfeindlichkeit schüren will, der muss endlich in Bildung und Kinderbetreuung investieren. Das ist die allereinzige Möglichkeit, innerhalb der Schweiz genügend Fachkräfte zu erhalten. Und das, lieber Daniel Oswald, sollten sich die Parteien endlich einmal hinter die Ohren schreiben, diejenigen, die eine Frau-an-den-Herd-Politik betreiben, diejenigen Parteien, die bei der Bildung einschneidende Sparprogramme durchboxen und diejenigen Parteien, die dann auch noch gegen ausländische Arbeitskräfte poltern, welche vermehrt in der Schweiz einer Arbeit nachgehen. Wer Schweizerinnen und Schweizer an den anspruchsvollen Stellen will, muss halt auch so politisieren.

Wer den Menschen in der Schweiz die Möglichkeit geben will, an der wirtschaftlichen Entwicklung teilhaben zu können, muss ein geeignetes Umfeld für Weiterbildungswillige und für berufstätige Mütter schaffen. Einfach gegen Ausländer schimpfen und dann alles dafür tun, dass die Wirtschaft nur mit ausländischen Fachkräften überleben kann, das ist wirklich ein recht tiefes politisches Niveau.

Peter Roesler (FDP, Greifensee): Dem Regierungsrat ist herzlich zu danken für diesen Bericht. Ich möchte nur zu zwei Punkten Stellung nehmen:

Zur qualitativen und quantitativen Integration der Mütter in den Arbeitsmarkt, da haben wir eine Baustelle, bei der alle Schaufeln relativ

unbenützt herumliegen. Natürlich, lieber Daniel Oswald, man kann allen Frauen erklären, dass diese Arbeit wahnsinnig wertvoll ist. Ich frage dich, warum denn nicht mehr Männer mit dieser wahnsinnig wertvollen Arbeit beschäftigt sind. Ich persönlich finde es nicht so wahnsinnig lustig, den Küchenboden zu reinigen, dafür habe ich auch wieder eine Putzfrau angestellt. Hier kann man also nur sagen: Packen wir es an! Es kann doch nicht sein, dass eine Mutter 3000 Franken verdient – und da nehme ich das mir nächstgelegene Beispiel, meine Tochter. Sie ist diplomierte Krankenpflegerin und arbeitet in einem Spital. Du musst mir nicht erzählen, dass es dort zu viele Leute hat. Sie verdient 3000 Franken, weil sie Teilzeit arbeitet und einen Teil der wertvollen Arbeit doch noch verrichten will. Diese 3000 Franken zahlt sie für die beiden Söhne, die sie zu betreuen hat, wieder in die Krippe ein. Das kann es einfach nicht sein, hier haben wir etwas zu tun.

Zum Zweiten, zu den Lehrstellenangeboten muss ich einfach feststellen, dass viele Lehrmeister guten Willens wären, aber ob der vielen Vorschriften, die da herrschen, davon abgeschreckt werden, eine Lehrstelle anzubieten. Wir haben also hier auch eine Überbürokratisierung und sollten diese Vorschriften eher wieder auf das Notwendige zurückstutzen. Weniger wäre mehr. Nochmals vielen Dank.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Der Schlüsselsatz dieses Berichtes zur Ausgangslage findet sich schon auf der ersten Seite und es tut oder täte jeder Fraktion gut, ihn sich genau anzuhören: «Der Engpass bei Fachkräften entscheidet über das langfristige Entwicklungs- beziehungsweise Wachstumspotenzial der Schweiz.» vielleicht der Schweizer Wirtschaft. Nun gut, man kann ja wachstumskritisch sein. Das wäre dann wahrscheinlich vor allem der Part, den unsere Fraktion zu übernehmen hätte. Ich will jetzt nicht davon sprechen, sondern davon, dass dieser Bericht, den ich übrigens auch noch explizit verdanken möchte ob seines Umfangs und ob seiner Analysen, an verschiedenen Punkten eben Mängel ortet, unausgeschöpftes Potenzial ortet, wo ich mich dann beim Durchlesen schon auch gefragt habe: Und was macht jetzt die SVP daraus, die sich doch gern als Wirtschaftspartei geriert.

Sie haben drei Möglichkeiten aufgezeigt bekommen, wie Sie das Fachkräfteproblem, den Fachkräftemangel, wie er zum Teil heute schon besteht – er hat sich in einem halben Jahrzehnt massiv verschärft – und auch an anderen Orten stattfinden wird, beheben können. Bei der Erwerbsquote, der Erwerbspartizipation der Frauen gibt es ein Problem. Bei der Migration, nämlich dem Zuzug von Fachkräften,

gibt es ein Problem. Und bei der Förderung der Berufsbildung, konkret der höheren Berufsbildung und der Weiterbildung – das würde kosten –, gibt es auch ein Problem. Daniel Oswald hat das Problem so zu lösen versucht, dass er nicht davon spricht, was Sache ist, sondern versucht, das allgemeine Lamento über die Familie und über die Volksschule jetzt auch hier auszubreiten. Mit Verlaub, das ist nicht nur keine Lösung, sondern es ist auch kein Beitrag zu einer Diskussion.

Mich haben in diesem Bericht im Prinzip zwei Punkte beunruhigt. Der eine Punkt muss wirklich zu denken geben, und zwar nicht wegen Ausländerressentiments oder sonst was, sondern wegen der Entwicklung, die wir in unserem Kanton und in unserem Land haben oder eben nicht haben, nämlich dass das ausländische Humankapital substantiell stärker und schneller steigt als das einheimische Humankapital. Das heisst doch ganz konkret: Wir verpassen es, bei der Bildung, bei der Weiterbildungsförderung, ganz konkret bei schweizerischen Berufsabschlüssen, also der höheren Berufsbildung, unsere Hausaufgaben zu machen. Das ist nun so neu nicht, aber es ist in einer Deutlichkeit in diesem Bericht abzulesen mit Konsequenzen für die Entwicklungsperspektiven der Schweizer Wirtschaft, dass man nicht einfach die Hände in den Schooss legen und nichts tun kann. Hier ist der Bund gefordert, ist der Kanton Zürich gefordert – auch über das Weiterbildungskonzept hinaus, das dort eben auch auf halbem Weg stehenbleibt. Und selbstverständlich ist es auch weiterhin an der Arbeitgeberschaft, weiterhin Weiterbildung zu fördern. Das ist der eine Punkt. Es braucht eine Bildungsoffensive in diesem Land und auch in diesem Kanton. Ich hoffe, dass wir uns auch dann darüber unterhalten und uns auch dort finden werden, wenn es Geld kostet, und das wird es. Insbesondere wenn es darum geht, in der höheren Berufsbildung die Fachkräfte, die Führungskräfte der Zukunft auszubilden, an denen es eben mangelt, dann müssen wir mit Blick auf die finanziellen Ungleichgewichte zwischen diesem Bereich und dem Hochschulbereich einfach mehr Geld von der öffentlichen Hand auch in die Hand nehmen.

Der zweite Punkt ist, dass die seit Jahren oder wahrscheinlich Jahrzehnten bekannte Problemlage bei der familienergänzenden Kinderbetreuung. Es ist auch gut, wenn ein OECD-Bericht nochmals aufführt, wo es überall im Argen liegt; ich will das auch gar nicht wiederholen, weder aus dem Bericht noch aus dem bisher Gesagten. Aber wenn hier die Rede davon ist – und das wären dann quasi die Maximalzahlen –, dass hier ein Potenzial zur Erhöhung des BIP zum Wirtschaftswachstum von 15 bis 20 Prozent drin liegt, dann muss man ja

nicht einmal das alles ausschöpfen, um den substanziellen Mehrwert für die schweizerische Volkswirtschaft und damit auch für den Wohlstand in unserem Land zu erzielen. Hier rechnet halt Daniel Oswald nicht – nicht einmal falsch, sondern einfach gar nicht –, wenn er die Erwerbsarbeit von Frauen gegen die Familienarbeit zu Hause auspielen will. Da gibt es auch ökonomische Faktoren, was wo für Resultate dann erreicht werden. Der Bericht kann abgeschrieben werden, die Probleme aber bleiben. Und wir haben im Kanton einiges zu tun, sowohl bei der Kinderbetreuung als auch insbesondere bei der Förderung von Bildung. Wir müssen das allerdings an entscheidungsfähigen Vorlagen tun und nicht an diesem Bericht.

Ich danke für die Aufmerksamkeit.

Brigitta Leiser (CVP, Regensdorf): Zuerst bedanke ich mich für den sehr aufschlussreichen und ausführlichen Bericht. Die Strategie ist sehr umfassend und bietet viele gute Ansätze. Es ist nicht zu übersehen, dass noch eine grosse Herausforderung zu lösen ist, bis im Kanton Zürich ein ausreichendes Angebot an Fachkräften vorhanden sein wird. Eine Vielzahl mit grossem Potenzial ist zwar vorhanden, nur bleibt sie für längere Zeit ungenutzt. Es sind vor allem junge, gut ausgebildete Frauen. Es ist ein grosses Bedürfnis, diese sehr gut ausgebildeten Frauen und Mütter und Ehefrauen für die Wirtschaft erhalten zu können. Doch müssten dazu auch die entsprechenden Rahmenbedingungen vorhanden sein oder dringend neu geschaffen werden. Dazu nur so viel: Es ist also wichtig und unerlässlich, dass die Kinderbetreuungseinrichtungen und die schulergänzenden Betreuungen gefördert werden. Das ist nur eine Forderung. Die OECD hat zusätzlich weitere Empfehlungen für die Schweiz abgegeben. Diese sind im Bericht des Regierungsrates ebenfalls aufgeführt.

Zürich muss sich als wichtigster Wirtschaftsstandort der Schweiz besonders hartnäckig und fordernd verhalten gegenüber dem Bund, damit auch wirklich ausreichend die geeigneten und geforderten Fachkräfte vermittelt werden können. Es muss alles unternommen werden, damit renommierten Firmen im Kanton Zürich auch genügend Fachspezialisten zur Verfügung stehen. Aus verschiedenen Medienberichten wissen wir, dass diverse Firmensitze in Zürich gefährdet sind und einen Umzug in ein anderes Land in Erwägung ziehen; und dies, weil ein grosser Mangel an IT-Spezialisten vorhanden ist. Bereits heute müssen zum Teil grosse Projekte in andere Länder verlegt werden, nur weil die quantitativen und die qualitativen Fachkräfte in Zürich nicht rekrutiert werden können. Solche Voraussetzungen sind für den Wirt-

schaftsstandort Zürich nicht besonders förderlich. Auch die ganze Problematik von fehlenden Fachkräften im Bildungs- und auch im Gesundheitswesen will ich heute nicht thematisieren. Wir wissen alle, dass immer noch grösserer Notstand besteht und die ganzen demografischen Verhältnisse sich in nächster Zukunft nicht zum Positiven verändern werden.

Unser Postulat stammt aus dem Jahr 2006. Die Regierung hat ihren Bericht im Juni 2009 vorgestellt. Wie schon gesagt, die Strategie ist sehr umfassend und bietet auch gute Ansätze. Doch generell ist zu sagen, dass in vielen Fällen nur von allgemeinen Massnahmen gesprochen wird und nicht über den Stand der Umsetzung. Vielleicht können Sie, Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker, uns heute den daraus resultierenden Erfolg aufzeigen. Besonders interessant wäre auch von Ihnen zu wissen, welche Massnahmen für den Kanton Zürich bereits umgesetzt worden sind und den gewünschten Erfolg bringen.

Wir sehen also, es gibt noch viel Arbeit zu tun, bis ein ausreichendes Angebot an Fachkräften im Kanton Zürich vorhanden sein wird. Wie der Regierungsrat bin auch ich für die Abschreibung des Postulates. Danke.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): In einem interessanten 22-seitigen Bericht geht der Regierungsrat auf den Fachkräftemangel ein. In Hochkonjunkturphasen herrscht in der Schweiz traditionell ein Fachkräftemangel, ausgeprägt ist er im technischen Bereich. Die Reform der Matur im Jahr 1995 zeigt hier Auswirkungen. Die Personenfreizügigkeit hat das Problem etwas entschärft. Bei einem länger andauernden Konjunkturoberhoch würde der Aufschwung wieder durch einen Fachkräftemangel begrenzt. Ich verzichte auf einen Teil meines Votums, weil alles schon gesagt worden ist, und komme gerade zum Schluss: Es ist mir noch ein Anliegen, zum Migrationsamt etwas zu sagen. In den letzten Jahren sind vor allem Arbeitsbewilligungen für Hochqualifizierte aus dem Nicht-EU-Raum ein Thema. Es habe Abklärungen in dieser Beziehung beim Migrationsamt gegeben. Diese Anstrengungen sollte die Regierung verstärken. Die EVP-Fraktion ist für die Abschreibung des Postulates.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Ich danke der Regierung für diesen spannenden Bericht. Er ist eine gute Analyse zur Situation der Fachkräfte in Zürich. Drei Politikbereiche sind dafür entscheidend, ob es dem Wirtschaftsstandort Zürich in Zukunft gelingt, ausreichend Fachkräfte für die Firmen zur Verfügung zu stellen: die Migration von

Arbeitskräften, die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie und die Aus- und Weiterbildung. Zur Migration werde ich keine weiteren Worte verlieren, da der Handlungsspielraum des Kantons sehr klein ist. Die Bemühungen sollen sich daher auf die Punkte konzentrieren, die aktiv verändert werden können.

Bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie: Der Regierungsrat verweist auf die hohe Regulierungsdichte als Problem. Vorschriften können im Einzelfall sicher ein Hindernisgrund sein. Jedoch liegt das Problem meiner Ansicht nach eher in der Marktorganisation. Diese wäre zu verbessern. Ob dies mit dem Gegenvorschlag zur Volksinitiative erreicht werden kann, muss die Zukunft weisen. Jedoch kann nur mit einer besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie erreicht werden, dass die meisten gut ausgebildeten Elternteile im Beruf verbleiben und somit dem Zürcher Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen. Damit kann natürlich auch die Notwendigkeit der Migration reduziert werden. Von den drei Säulen ist diese bestimmt rasch wirksam und hat wenig unerwünschte Nebenwirkungen.

Die Wirkungen einer verbesserten Aus- und Weiterbildung brauchen länger, bis sie auf dem Arbeitsmarkt spürbar sind. Dabei gilt: Ausbildung beginnt bereits in der Schule und darf sich keineswegs darauf beschränken, die fehlgerichtete Fachhochschulpolitik unter dem Druck der OECD-Zahlen noch weiter auszubauen. Zuerst geht es darum, bei den Schülerinnen und Schülern auch Interesse an technischen Fächern zu wecken, sodass sie auch ihre diesbezüglichen Talente entdecken können. Die schwierigste Aufgabe der Schule ist dann aber, gemeinsam mit den Schülern den geeignetsten Ausbildungsweg in der aktuellen Situation zu finden und anschliessend das System so zu gestalten, dass bei Änderung der Situation die Durchlässigkeit gegeben ist, sodass sich die persönliche Entwicklung auch in der Bildung niederschlagen kann. Kantonale Massnahmen im Aus- und Weiterbildungsbereich sollen dabei besser unsere Stärken fördern, anstatt das Niveau der Hochschulen zu senken. Unsere Stärken im Hochschulbereich sind die ETH und die Uni, die auf internationalem Spitzenniveau operieren, und die hervorragende, praxisorientierte technische Weiterbildung an den Fachhochschulen. Darauf sollten wir aufbauen und an der ETH und Uni Spitzenforschung ermöglichen und Spitzenwissenschaftler ausbilden. Fachhochschulen sollen für den Arbeitsmarkt Fachkräfte für angewandte Problemlösungen ausbilden, die in der Entwicklung, aber nicht in der Forschung Spitzenleistungen erbringen können. Auf einen Wettbewerb mit den Universitäten sollten die Fachhochschulen dabei verzichten. Dies schädigt nur die Unis, welche sich im internationalen Wettbewerb zu behaupten haben, ohne dass

die Fachhochschulen deswegen den Anforderungen der berufsorientierten Aus- und Weiterbildung besser gerecht würden.

Abschliessend sollten wir nicht vergessen, dass dies nicht nur staatliche Aufgaben sind. Gerade auch Firmen sind gefordert, ihren Beitrag zu leisten und mehr als nur Gewinnmaximierung im Auge zu halten. Mit innovativen Modellen und tatkräftiger Unterstützung können diese Firmen auch dazu beitragen, ihren Standort langfristig attraktiv zu gestalten und zur langfristigen Sicherung des Fachkräfteangebotes beizutragen. Wir sind für Abschreibung des Postulates.

Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.): Die EDU stimmt der Abschreibung zu. Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Regierung dieses Anliegen ernst nimmt und dass im Kanton Zürich schon sehr viel auf diesem Gebiet unternommen wird. Kürzlich haben wir das Pflegegesetz verabschiedet. Wie wäre es, wenn an die Betriebsbewilligung für Pflegeheime die Auflage geknüpft würde, entsprechend der Grösse des Heimes Lehr- und Praktikumsstellen zu schaffen? Eine weitere vom Regierungsrat vermutlich vergessene Möglichkeit ist der verstärkte Kampf gegen die Abtreibung. Denn der Schweiz geht dadurch ein Potenzial von jährlich 10'000 Arbeitskräften verloren. Ich danke der Regierung für den ausführlichen Bericht.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich bin natürlich mit Ihnen einig, dass dieses Fachkräfteangebot zentral und wichtig ist für den Wirtschaftsstandort Zürich. Der Kanton unternimmt deshalb auf verschiedenen Ebenen im Rahmen seiner Möglichkeiten das Notwendige, um Fachkräfte im Kanton Zürich zu fördern und qualifizierte Arbeitskräfte anzuziehen. Im Bereich der Aussenmarktpolitik ist der Spielraum für weitere Massnahmen aber klein. Hier gelten wie bisher die vom Bund festgesetzten Regeln zur Einwanderung für hochqualifizierte Personen und da ist, wie ich gesagt habe, unser Handlungsspielraum klein. Ich möchte Sie daran erinnern: Vor circa einem Jahr hat der Bund sogar diese Kontingente noch gekürzt, weil man befürchtete, aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise könnten inländische Arbeitskräfte gefährdet werden. Diese Kontingentsrücknahme wurde dann im Laufe des Jahres aufgehoben, weil – und das ist ja erfreulich – die Arbeitslosenquote und auch die wirtschaftliche Prosperität sich in unserem Kanton, aber auch im ganzen Land sehr erfreulich entwickelt haben.

Der laufende Reformprozess im zürcherischen Bildungswesen, so zum Beispiel im Bereich der Berufsbildung, aber auch bei den Hochschulen, hilft massgeblich mit, das Fachkräfteangebot zu erhöhen. Im Spe-

ziellen sind die Massnahmen zur Förderung des Lehrstellenangebots der letzten Zeit erfolgreich gewesen. Insbesondere im Bereich der technischen Berufe wollen wir dies weiterhin tun. Aber es besteht immer noch ein Mangel an Fachkräften. Und wir sind ja heute soweit, dass es nicht mehr ein Problem des Lehrstellenangebotes ist, sondern dass wir genügend Lehrlinge in diese Lehrstellen hineinbringen können.

Viele Massnahmen – das wurde auch in der Debatte gesagt – haben mit der besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu tun. Ich denke, hier ist noch Spielraum für Massnahmen – beim Bund, beim Kanton, aber insbesondere auch bei der Privatwirtschaft. Der Kanton als Arbeitgeber unterstützt diese Massnahmen im Rahmen seiner Personalpolitik und auch mit der Festsetzung der entsprechenden Legislaturziele. Diese beinhalten ja die Absicht, die Attraktivität des Kantons als Arbeitgeber zu erhöhen und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu verbessern. Im Rahmen dieser Strategie werden Massnahmen zur Verbesserung der familienergänzenden Kinderbetreuung festgelegt sowie die flexiblen Arbeitsmodelle. Auch die Revision des Lohnsystems geht in diese Richtung.

Ich freue mich über die gute Aufnahme dieses Berichtes in der Kommission und im Rat und bitte Sie deshalb, den Vorstoss abzuschreiben. Danke.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Das Verfahren ist beendet.

Das Postulat 281/2006 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Überlebensstrategie für unbediente Bahnhöfe (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 28. Oktober 2009 zum Postulat KR-Nr. 173/2006 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 2. März 2010 **4642**

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Unbediente Bahnhöfe sind immer wieder

ein Thema bei der Bevölkerung und in der Folge auch im Rat. Unbediente Bahnhöfe müssen keine unbelebten Orte sein. Die Frage der Belebung durch alternative Nutzung wird aktuell, wenn auf einem Bahnhof die betrieblichen Aufgaben des SBB-Personals wegfallen und nur noch der Billettverkauf bleibt. Die SBB bekunden grundsätzlich durchaus Interesse an einer wirtschaftlichen Nutzung leer werdender Gebäude. Man konnte ja vor Kurzem lesen, dass der positive Abschluss des Geschäftsjahrs 2009 bei den SBB nicht zuletzt der Division SBB Immobilien zu verdanken ist.

Die SBB haben denn auch ein Stufenmodell entwickelt und untersuchen jeden unbedienten Bahnhof. Neben standardisierbaren Nutzungen mit Drittanbietern wurde eine Vielfalt von massgeschneiderten Lösungen mit lokalen Anbietern hervorgebracht. Neue Nutzungen entstehen nicht zuletzt in Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Letztere sind ja für eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe und für diejenigen Publikumsanlagen verantwortlich, die über den Normalausbau hinausgehen. Die Anliegen der Postulanten wären damit an sich erfüllt und das Postulat kann abgeschrieben werden.

«An sich» und «wären»? Die Krux liegt, wie so oft, in der Praxis, wie wir vom Erstpostulanten (*Alt-Kantonsrat Ueli Annen, SP, Illnau-Effretikon*) erfuhren. Konzepte sind das eine, ihre Umsetzung in der Praxis das andere. Es gibt natürlich jene schwierigen Fälle, in denen die Bahnhöfe aus historischen Gründen seinerzeit, aus topografischen Gründen oder den Bedürfnissen der Industrie gehorchend, relativ weit weg von den Siedlungen gebaut wurden, sodass sich realistisch gesehen beim besten Willen kaum jemand finden lässt, der dort draussen wirtschaftlich funktionieren kann. Eine prüfenswerte Alternative wäre in diesen Fällen vielleicht eine Wohnnutzung. Auch bei zentral gelegenen Bahnhöfen braucht es für die Initianten einer Alternativnutzung in der Praxis offenbar einen langen Atem und viel Geduld. Verbesserungsfähig scheint vor allem die sicher nicht immer einfache Kommunikation mit den SBB. Ein gewisser Support des ZVV scheint manchen KEVU-Mitgliedern erwünscht, womit wir nun beim eigentlich bescheidenen kantonalen Teil des Postulates sind.

Der Grossteil der Problematik liegt ja eigentlich wesentlich auf Ebene Gemeinden und SBB. Der Kanton schleicht sich deshalb nicht einfach aus dem Problem weg. Die Vertreter des ZVV haben der KEVU dargelegt, dass der ZVV an allen zufriedenen Fahrgästen interessiert ist. Zur Zufriedenheit der Fahrgäste gehörten auch funktionierende Automaten an den Haltestellen und Haltestellen, die man nicht als Bruchbuden betiteln müsse. Es wurde der Kommission deshalb versichert,

dass es dem ZVV ein Anliegen ist, dass die Kunden auch mit den Pforten zum ÖV zufrieden seien. Die KEVU wird die Problematik in diesem Sinne weiterbegleiten.

Aus all den genannten Gründen beantragt Ihnen die KEVU einstimmig, das Postulat [173/2006](#) als erledigt abzuschreiben. Danke.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Bahnhöfe sind in der Regel belebte und publikumsintensive Orte. Das ist gut so und das sollen sie auch bleiben, auch wenn sie unbedient sind. Darum genügt es eben nicht, wenn ein Bahnhof nur Haltestelle oder Umsteigeplatz ist, nicht zuletzt auch unter dem Aspekt der gefühlten und der realen Sicherheit. Dessen sind sich auch die SBB bewusst und haben daher ein Fünfstufenmodell für alle Bahnhöfe der Schweiz ausgearbeitet. Ich möchte nicht mehr näher darauf eingehen, Sie haben ja die Vorlage sicher alle gelesen.

Dieses Modell wird von den SBB konsequent angewendet, laut ZVV, und sei deshalb keinesfalls ein Papiertiger. Kreative Lösungen werden immer gesucht und angestrebt, aber natürlich ist es eine Tatsache, dass die Wirtschaftlichkeit ein äusserst wichtiger, wahrscheinlich sogar der wichtigste Faktor überhaupt ist. Ich bin aber durchaus der Meinung, dass Rentabilität nicht einziger Massstab sein soll. Es geht bei Bahnhöfen auch ganz klar um den Service public. Zudem kommunizierten die SBB in der Vergangenheit oft dürftig und ungeschickt. Der Kommissionspräsident hat darauf hingewiesen, was bei den betroffenen Leuten sehr schlecht ankam. Mit einem etwas geschickteren Verhalten hätte man sich da einigen Ärger ersparen und ganz sicher auch mehr Verständnis für die Handlungen ernten können. Die SBB haben ihren Fehler aber eingesehen und kommunizieren jetzt offener und besser. Einen Zusatzbericht zu verlangen, bringt nichts, da die Hauptforderung des Postulates ja erfüllt ist. Die SBB haben mit ihrem Fünfstufenmodell tatsächlich ein Konzept erstellt. Wichtig erscheint uns aber, dass man wirklich bemüht ist, gute und den Örtlichkeiten auch wirklich angepasste Lösungen zu finden. In der letzten ZVV-Strategie wurde auf Antrag der SP übrigens folgende Regelung festgeschrieben, ich zitiere: «Es wird eine Grundversorgung mit bedienten Verkaufsstellen definiert.» Laut ZVV wird ein solches Konzept zurzeit ausgearbeitet. In der neuen Strategie wird auf alle Fälle wieder darauf hingewiesen. Ich bin gespannt, was da dann rauskommt. Vielleicht wird dann ein eventuell zukünftig unbedienter Bahnhof doch ein bedienter bleiben.

Auch im Nationalrat sind Bahnhofsschliessungen im Kanton Zürich übrigens ein Thema. Hans Rutschmann hat vor rund einem halben Jahr eine Anfrage eingereicht, welche die genauen Umstände der Schliessung des Bahnhofs Rafz in Erfahrung bringen will – notabene auf Bundesebene. Offensichtlich ist das Fünfstufenmodell der SBB nicht ganz bis zu den Bundesparlamentariern durchgedrungen. Sie sehen aber, das Thema Bahnhofsschliessung beschäftigt Bürgerinnen und Bürger ausserordentlich und ist beileibe nicht nur ein linkes Anliegen.

Wir werden die Umsetzung dieses Fünfstufenmodells genauestens beobachten und mitverfolgen. Das Postulat kann zum heutigen Zeitpunkt aber abgeschrieben werden.

Peter Roesler (FDP, Greifensee): Das Postulat verlangt, dass unbediente Bahnhöfe als lebendige Orte mit Publikumsverkehr erhalten bleiben. Der Regierungsrat beleuchtet die Möglichkeiten aus verschiedenen Blickwinkeln. Er kommt zum Schluss, dass unbediente Bahnhöfe, nicht aber geschlossene Bahnhöfe, wie Priska Seiler gesagt hat – es geht ja nur um unbediente Bahnhöfe ihre Funktion als Ein-, Aus- und Umsteigeorte für den ÖV nicht verloren haben. Im Übrigen ist es Sache der SBB und des ZVV, diese Liegenschaften zu bewirtschaften. Die SBB tun dies ja, wie wir vernommen haben, sehr erfolgreich. Ich finde es auch gut, wenn die Gemeinde im Gespräch mit den SBB ihre Wünsche anbringt. Damit wird das Problem perfekt gelöst. Es ist nicht Sache des Kantons, hier irgendwie einzugreifen.

Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon): Ich gebe meine Interessenbindungen bekannt: Ich bin zum einen Mitglied des Vereins «Bahnhof Illnau» und zum andern eine Illnau-Effretikerin. Der Verein «Bahnhof Illnau» bemüht sich seit fünf Jahren um eine gute Anschlusslösung für den Bahnhof Illnau. Es wurde in dieser Zeit etwa viermal ein Schliessungstermin angegeben, zuerst 2007, dann 2008, dann 2010 und jetzt Frühling 2011. Das macht die Sache für Leute, die sich engagieren wollen und um eine Anschlusslösung bemüht sind, schwierig. Solche Prozessabläufe sind jedenfalls in den Businessplänen der HSG (*Universität Sankt Gallen*) nicht vorgesehen. Oder würden Sie in ein solch unsicheres Projekt investieren wollen?

Es geht bei diesem Geschäft wie so oft um Theorie und Praxis. Die SBB haben ein gutes Konzept mit einem Stufenmodell erarbeitet. Die Umsetzung scheitert aber in vielen Fällen. Dies scheint eine Zeiter-scheinung zu sein: Konzept gut, in der Praxis aber untauglich.

Die Antwort der Regierung enthält deshalb einige Lippenbekenntnisse, die kaum weiterhelfen. Dass die unbedienten Bahnhöfe eine zentrale Funktion als Ein-, Aus- und Umsteigeorte erfüllen, ist ja klar. Etwas anderes bleibt ja dem ÖV-Benützer und der ÖV-Benützerin nicht übrig. Ich kann ja nicht irgendwo anders ein- und aussteigen, Ich muss den Bahnhof benutzen.

Das Bemühen der SBB um das Weiterbestehen eines Billettverkaufs mit ergänzender Beratung ist sehr gering. Im Falle von Illnau beträgt der Billettumsatz im Jahr 1,6 Millionen Franken, davon rund 400'000 Franken via Automaten. Die SBB haben nun der Gemeinde angeboten, eine Websoftware Business zu installieren, mit welcher Tickets gegen Kreditkartenverrechnung ausgedruckt werden können. Diese kann irgendein Drittnutzer des Bahnhofgebäudes, wenn es denn einen geben wird, betreiben. Für dieses einzigartige Geschäftsmodell räumen die SBB eine Marche von sage und schreibe 0 Prozent ein. Sie geht von der Solidarität der Gemeinden aus.

Im Übrigen erwarten die SBB, dass alle zum nächsten grösseren Bahnhof pendeln müssen, wenn sie Direkttickets oder Beratung haben möchten. Vorletzten Samstag zum Beispiel hätte ich eine solche Beratung benötigt. Es war um 11.45 Uhr in Effretikon – das ist der nächstgrössere Bahnhof bei Illnau – und es war genau ein Schalter geöffnet. Neun Leute standen geduldig Schlange. Es hat genau 35 Minuten gedauert, bis ich an der Reihe war und meine Beratung bekam. Sie war übrigens sehr kompetent. In dieser Zeit passierten 20 Züge den Bahnhof und ich hätte acht Züge nach Winterthur oder Zürich besteigen können. Wo ist da bitte der Service public?

Am einen Ort schliesst man die Schalter und am andern sind sie nur dürftig besetzt. Ist dies das Konzept RV05, welches Herr Kagerbauer (*Franz Kagerbauer, Direktor des ZVV*) erwähnt und ein Programm zur Aufrüstung und Sanierung der Bahnhöfe beinhaltet? Zudem funktionieren automatisierte Bahnhöfe nur deshalb, weil die Gemeinden subsidiär anstelle der SBB das WC sauber halten und allenfalls einen Wartsaal zur Verfügung stellen oder ein Drittanbieter mit seinem Imbissraum auch eine Toilette anbietet. Die SBB finden, dass die Toilette ja im Zug vorhanden ist. Etwas salopp ausgedrückt – das steht aber nicht im Konzept der SBB – lassen sich die SBB die geschlossenen Bahnhöfe durch die Gemeinden unterhalten. Wahrscheinlich steht deshalb in der Postulatsantwort, dass den Gemeinden eine wichtige Rolle bei der Umwandlung der Bahnhöfe in neu definierte, multifunktionale Orte zukommt. Kunststück, sie übernehmen ja alles. Wenn die Gemeinden zusehends praktisch alle Funktionen von den SBB über-

nehmen müssen – WC, Wartsaal, Veloständer, behindertengerechte Unterführung, Billettschalter, Sicherheitsdienst, Reinigung – ist nicht einzusehen, weshalb nicht alle Bahnhofareale als Gestaltungsplanpflichtgebiete mit öffentlichen Zielsetzungen ausgeschieden werden. Das genau wäre eine Empfehlung, die unsere Regierung in ihrer Antwort hätte verlauten lassen können.

Ich danke all jenen, unter anderem dem Verein «Bahnhof Illnau», die sich anstelle der SBB um langfristige Konzepte für unsere Bahnhöfe bemühen. Danke für die Aufmerksamkeit.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die Verödung oder Verslumung von Bahnhöfen sind ein Ärgernis. Schuld daran sind aber weniger die SBB, noch viel weniger der ZVV, die aus Kostengründen nicht mehr alle Bahnhöfe bedienen können – oder besser: nicht mehr alle Bahnhöfe allein für Bahnnutzungen bedienen können. Die Verödung von Bahnhöfen ist weitgehend Ausdruck auch einer falschen Raumplanung, einer kurzsichtigen Siedlungspolitik. Bahnhofsnähe eignete sich lange kaum für den Bau von den Wohnungen. Man konstruierte lange Zeit ein Lärmproblem, das heute gar nicht mehr gross ist. Und das fand den Niederschlag auch in der Richtplanung. Gewiss, einige Bahnhöfe entstanden weitab der Dorfzentren. Eine Verdichtung weitab bestehender Infrastruktur, zum Beispiel der Schule, machte wenig Sinn. Aber solche peripher gelegenen Bahnhöfe sind die Ausnahme. Thalheim-Altikon ist zum Beispiel so einer. Andere Bahnhöfe lagen früher abseits, wuchsen aber mit dem Siedlungsgebiet zusammen. Ossingen ist so ein Beispiel. Und da besteht Handlungsbedarf nach Verdichtung.

Eine Überlebensstrategie für Bahnhöfe fängt also bei der Richtplanung und der folgenden Zonenplanung an. Brachen um Bahnhöfe sind finanz-, siedlungs- und verkehrspolitisch schlicht ein Unsinn. Diese Brachen müssen schnell genutzt werden, ein CVP-Vorstoss dazu ist hängig. Die Antwort der Regierung ist ausweichend, ja sogar mangelhaft. Im gleichen Vorstoss wird auch die Nutzung der Armeebrachen gefordert, auch etwas, wo noch sehr viel Potenzial drin liegt.

Warum also nicht gestalterisch gute Neubauten von hoher Dichte anstelle von überflüssigen Güterschuppen oder Gütergleisen? Nicht jeder Güterschuppen ist denkmalgeschützt. Bahnhöfe müssten also künftig Quartierzentren werden inmitten von Mischnutzungen, also inmitten von Wohnungen, Arbeitsplätzen, in Fussdistanz zum Bahnhof. Bahnhöfe müssen also multifunktional werden, ganz nach dem ZVV-Muster «Ich bin auch ein Tram, ich bin auch ein Schiff» und so

weiter müsste es für Bahnhöfe heissen: «Ich bin auch eine Postablage-stelle, ich bin auch ein Quartierladen, ich bin auch eine Arztpraxis, ich bin auch ein Coiffeur, ich bin auch ein Velohändler» und so weiter. Da sind nicht allein die Fantasie und das Renditedenken der SBB gefragt, da sind auch der Wille und die Innovation einer Gemeinde gefragt. Und da ist nicht zuletzt die Revision des Siedlungsplans gefragt. Stichwort nochmals: Nachverdichten.

Zum Schluss noch: Bahnhöfe müssen auch sicherer werden. Die CVP hat schon immer Video-Überwachungen begrüsst, wo es nötig ist. Wichtiger ist aber die Sozialkontrolle. Bahnhöfe müssen auch in Randzeiten belebt sein, eben mit solchen Massnahmen, die ich erwähnt habe. Übrigens gälte das auch für Züge. Sozialkontrolle verhindert Gewalt auch in Zügen. Warum also nicht auch einige Wagen schliessen? Dies zum Artikel im Tagi (*Tagesanzeiger*) heute.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Es dünkt mich ein bisschen müssig, darüber zu diskutieren, warum denn eigentlich diese Bahnhöfe in so einem Zustand sind, wenn sie nicht bedient sind. Das dürfte relativ logisch sein. Es ist nicht nur Siedlungspolitik, sondern hat damit zu tun, dass die Politik von den SBB fordert, dass sie gewinnbringend sind oder nicht so viele Defizite haben. Und wer das fordert, der muss wissen, dass darauf selbstverständlich eine Reaktion passiert. Eine davon ist, dass Bahnhöfe, die nicht rentieren, halt geschlossen werden. Da können wir zwei Dinge tun: Wir können uns ärgern darüber und nichts tun oder wir können selber daran zahlen und etwas dafür tun. Das machen wir aber nicht und es ist Hoheitsgebiet der SBB. Von daher haben sie auch die Federführung. Wenn wir weiter politischen Druck machen und sagen, wo sie weiter einsparen sollen, dann wird es in Zukunft nicht so sein, dass die Bahnhöfe attraktiver werden, sondern es wird so sein, dass sie weiter veröden. Es fängt dort an, wo wir keine Toiletten mehr in Betrieb haben, weil wir sagen «Da gibt es Vandalismus, da gibt es Leute, die sich da treffen und Lärm machen». Aber auf der anderen Seite muss man sagen, dass überall dort, wo es eben keine Kontaktmöglichkeiten mehr gibt, es eben passiert.

Das Fünfstufenmodell der SBB scheint uns gut. Es ist ein Ansatz, ein Weg, um vorwärtszugehen und auch Ideen und Individualismus in Bahnhöfen zum Ausdruck zu bringen. Und die Gemeinden sind hier in die Verpflichtung miteinberufen. Wir rufen die Gemeinden auf, hier aktiv zu sein und nicht zu meinen, man könne einfach warten und dann werde das schon irgendjemand richten. Das Konzept der SBB ist klar und zeigt angepasste Stärke auf. Es bedarf immer der Einzelbe-

trachtung des einzelnen Bahnhofes, wo der fünfte Punkt eben nicht funktioniert. Da ist auch kein Leben mehr auf dem Bahnhof. Wir müssen eigentlich froh sein, dass nicht der nächste Schritt kommt, dass die SBB irgendwann sagen «Wir machen überhaupt keinen Halt mehr an einem Bahnhof, sondern lassen die Züge durchmarschieren und treffen uns dann irgendwo am nächsten Bahnhof, wenn wir vom einen Ort zum andern gehen müssen».

Zusammenfassend kann also gesagt werden: Das Konzept der SBB, welche ja zuständig sind, ist gut. Das Stufenmodell lässt Kooperationen zu, lässt Traditionelles und Neues zu. Wir unterstützen in diesem Sinne die Regierung mit ihrem Bericht, den ZVV, der hier helfend mitwirkt, und sind für Abschreibung des Postulates.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Es liegt zweifellos im Interesse aller, der SBB, des ZVV, der Standortgemeinden und vor allem der Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs, dass die Bahnhofareale lebendige Orte mit Publikumsverkehr bleiben. Für mich als Benutzer des öffentlichen Verkehrs ist mein Hauptinteresse, dass ich bald einen Zug nehmen kann. Denn deshalb komme ich zum Bahnhof, nicht zum Verweilen, sondern um wegzukommen.

Die Kooperation aller Beteiligten zur Nutzung und Belebung unbedienter Bahnhöfe ist durch das dargelegte Konzept sichergestellt und wird durch weitere Massnahmen des ZVV und der SBB unterstützt. Es braucht daher kein eigenes Konzept durch den Regierungsrat, das die SBB und die Drittnutzer von ihrer unternehmerischen Verantwortung entlastet oder in den Bereich der Gemeinden eingreift. Das Thema ist eher Sache der SBB, vielleicht auch der Gemeinden.

Mit dem Bericht und der Abschreibung sind wir einverstanden, mit den SBB als Verhandlungspartner tatsächlich nicht. Aber das steht nicht zur Debatte, auch wenn diese Kooperationsbereitschaft der SBB nicht immer zu überzeugen scheint.

Im Einzelfall – und auf einen solchen geht auch dieses Postulat zurück und es sind ja weitere Postulate zu Einzelfällen hängig – ist es ärgerlich, wenn ein Bahnhof nicht mehr bedient wird. Aber wo kaum jemand ein Billett kaufen will, da muss man sich auch überlegen, ob wir uns diese Dienstleistung des offenen Schalters leisten wollen. Service public um des Service public willen bringt wenig und kostet viel. Es gibt andere Möglichkeiten, zum Ticket zu kommen: im Ortsbus schon, persönlich und bedient, am Automaten und neu im Versuch auch bei der Gemeinde.

Wir Grünliberalen stimmen der Abschreibung des Postulates zu.

John Appenzeller (SVP, Stallikon): Der Regierungsrat hatte in den letzten Jahren verschiedentlich zu Fragen rund um die Schliessung von Verkaufsstellen auf Bahnhöfen Stellung genommen. Die Kundenbedürfnisse haben sich in den letzten Jahren auch gewandelt. Immer mehr werden via Internet oder am Ticketautomat die Tickets bezogen. Gestützt auf diese Erkenntnisse hat der Zürcher Verkehrsverbund zusammen mit den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen ein Betriebskonzept erarbeitet. Es beruht im Wesentlichen auf einer Kanalstrategie, bei der die Vorteile der einzelnen Vertriebskanäle gezielt genutzt und ausgebaut werden. Der Vertriebskanal über die Ticketautomaten wird durch die Entwicklung moderner Selbstbedienungsautomaten mit breitem Ticketsortiment und verschiedenen Zahlungsmöglichkeiten, wie zum Beispiel Bargeld, Debit oder Kreditkarten et cetera, deutlich aufgewertet und sind äusserst bedienerfreundlich.

Die SBB bestimmen und legen fest, ob die Bahnhöfe bedient und ob sie mit Personal besetzt werden oder nicht. Der Kanton ist dazu anzuhören. Hier subventioniert der Kanton ja teilweise mit, damit ein Bahnhof von Interesse erhalten werden könnte, siehe auch eine Anfrage von Matthias Hauser. Ob dies im Verhältnis von Nutzen und Kosten steht, ist infrage gestellt. Peter Reinhard hat auch schon darauf hingewiesen, dass Nutzen und Kosten eben auch in einem Verhältnis stehen sollten. Es können nicht alle Wünsche von Einzelpersonen berücksichtigt werden. Die gleichen Leute sind diejenigen, die gegen das «Lädelisterben» opponieren, dann aber trotzdem beim Grossverteiler einkaufen, weil es billiger ist. Im Weiteren stellen mich die Antworten der Regierung zufrieden und die Vorlage kann getrost abgeschrieben werden.

Regierungsrat Ernst Stocker: Bahnhöfe sind auch mir wichtig. Und wenn wir mit diesem Postulat eine Lösung für all die Probleme, die ja jetzt aufgezeigt wurden, erreichen könnten, dann wäre ich der Erste, der dies tun würde, weil ich mir bewusst bin: Der Bevölkerung sind die Bahnhöfe und die Haltestellen sehr wichtig. Darum haben SBB und ZVV auch ein Massnahmenpaket umgesetzt, um die Sicherheit – sei es die objektive oder die subjektive Sicherheit – und das Sicherheitsempfinden der Bevölkerung zu verbessern. Denn die Sicherheit ist zentral, da bin ich mit Ihnen einig. Wenn wir wollen, dass die Leute – sage ich mal – Tag und Nacht den öffentlichen Verkehr benutzen, dann muss Sicherheit und Ordnung auf den Bahnhöfen sein. Die Frage nach der Belebung, nach alternativen Nutzungen, die jetzt auch angesprochen wurde, kann ich einfach nochmals so bestätigen, wie wir das in der Antwort getan haben: Den SBB ist es sehr wichtig. Und insbesondere jene, die schon mit SBB-Immobilien zu tun hatten, wissen: Die SBB wollen das Beste aus ihren Immobilien herausholen. Aber ich glaube, es gibt ein Zusammenspiel zwischen den Gemeinden und den SBB, damit ein wirtschaftliches Bedürfnis, aber auch die anderen Bedürfnisse nach belebten Bahnhöfen abgedeckt werden können. Und ich glaube – und hier muss ich es halt sagen –, dass die Gemeinden hier in der Verantwortung stehen, hier Lösungen zu suchen. Der Kanton wird die Entwicklung genau beobachten. Aber momentan denken wir, ist es richtig, dass diese Entwicklung auf Stufe SBB, zusammen mit den Gemeinden erfolgt, weil beide davon profitieren werden. In diesem Sinne bitte ich Sie, den Vorstoss abzuschreiben.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Das Verfahren ist beendet.

Das Postulat 173/2006 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Gebietsmanagement Flugplatzareal Dübendorf**
Anfrage Orlando Wyss (SVP, Dübendorf)
- **Hauswirtschaftliche Kurse an Mittelschulen, VI «Ja zur Husi»:**
Bereits während der Einführungsphase soll wieder gekürzt werden
Anfrage Ruth Kleiber (EVP, Winterthur)

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

Zürich, den 1. November 2010

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 15. November 2010.