



118. Sitzung, Montag, 18. September 2017, 8.15 Uhr

Vorsitz: Karin Egli (SVP, Elgg)

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen Seite 7665
- Ratsprotokoll zur Einsichtnahme Seite 7665
- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 7665

2. Wahl eines Mitglieds des Obergerichts (100%)

für den verstorbenen Willy Meyer (Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 243/2017 Seite 7666

3. Tätigkeitsbericht des Datenschutzbeauftragten für das Jahr 2016

Antrag der Geschäftsleitung vom 31. August 2017

KR-Nr. 241/2017 Seite 7667

4. Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (Änderung; Verkehrsfonds und Bahninfrastrukturfonds, Leistungsüberprüfung 2016)

Antrag des Regierungsrates vom 29. Juni 2016 und geänderter Antrag der Finanzkommission vom 29. Juni 2017

Vorlage 5292a Seite 7680

5. Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (Änderung; Bahninfrastrukturfonds, Leistungsüberprüfung 2016)

Antrag des Regierungsrates vom 29. Juni 2016 und geänderter Antrag der Finanzkommission vom 29. Juni 2017

Vorlage 5292b Seite 7697

6. U-Bahn für den Grossraum Zürich

Postulat von Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon), Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) und Andreas Hauri (GLP, Zürich) vom 7. Dezember 2015

KR-Nr. 319/2015, RRB-Nr. 241/16. März 2016

(Stellungnahme)..... Seite 7708

Verschiedenes

- Lauf gegen den Rassismus Seite 7688
- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - Fraktionserklärung der EVP und SP zu den Folgen des Schiffsfünflibers..... Seite 7688
 - Fraktionserklärung der SP zur bevorstehenden Volksabstimmung über die Änderung des Sozialhilfegesetzes..... Seite 7689
 - Fraktionserklärung der EDU zur Wahl eines Mitglieds des Obergerichts..... Seite 7690
 - Persönliche Erklärung von Claudio Schmid, Bülach, zur Fraktionserklärung der SP..... Seite 7693
 - Persönliche Erklärung von Jürg Trachsel, Richterswil, zur Fraktionserklärung der SP Seite 7693
 - Persönliche Erklärung von Thomas Marthaler, Zürich, zur persönlichen Erklärung von Claudio Schmid..... Seite 7694
- Rücktrittserklärung
 - Rücktritt als Mitglied des Schiedsgerichts in Sozialversicherungsstreitigkeiten von Daniel Roscher Seite 7731
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 7732

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Karin Egli: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Karin Egli: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf vier Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 128/2017, Integrale Sicherheit im Kanton Zürich: Ist der Schutz des öffentlichen Interesses gewährleistet?

Daniel Wäfler (SVP, Gossau)

- KR-Nr. 129/2017, Inländervorrang versus Arbeitslose und Ausgesteuerte

Erika Zahler (SVP, Boppelsen)

- KR-Nr. 132/2017, The Küsnacht Practice

Kaspar Bütikofer (AL, Zürich)

- KR-Nr. 194/2017, Weiterentwicklung Abraxas Informatik AG

Daniel Hodel (GLP, Zürich)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 117. Sitzung vom 11. September 2017, 8.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Kriterien verschärfen statt Kahlschlag bei der Energieförderung**

Beschluss des Kantonsrates zum dringlichen Postulat KR-Nr. 220/2016, Vorlage 5378

- **Kostendeckende Solarstrom-Produktion auf kantonalen Liegenschaften**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 348/2014, Vorlage 5380

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Fischzucht in der Landwirtschaftszone**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 92/2014, Vorlage 5379

Zuweisung an die Finanzkommission:

– **Festsetzung des Steuerfusses für die Jahre 2018 und 2019**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat, Vorlage 5383

2. Wahl eines Mitglieds des Obergerichts (100%)

für den verstorbenen Willy Meyer (Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 243/2017

Ratspräsidentin Karin Egli: Diese Wahl wird gemäss Paragraph 13 des Kantonsratsgesetzes im geheimen Verfahren durchgeführt.

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

Andreas Flury, SVP, Thalwil.

Ratspräsidentin Karin Egli: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Dann schreiten wir zur Wahl. Die Tür ist zu schliessen und die Anwesenden sind zu zählen. Ich mache darauf aufmerksam, dass auf der Tribüne und im Ratssaal ein Foto- und Filmverbot herrscht.

Wir gehen wie folgt vor: Die Stimmzähler verteilen auf mein Zeichen hin die Stimmzettel und sammeln diese auf mein Zeichen hin wieder ein. Ich bitte Sie, an Ihren Plätzen zu bleiben, bis ich das Zeichen geben kann, dass alle Stimmzettel wieder eingesammelt sind.

Nun bitte ich Sie, die «P/W»-Taste zu drücken. Es sind 146 Ratsmitglieder anwesend. Die Wahlzettel können jetzt ausgeteilt werden.

Ich bitte die Stimmzähler, die Wahlzettel wieder einzusammeln.

Ich beantrage Ihnen, die Auszählung im Regierungsratszimmer durchzuführen. Sind Sie damit einverstanden? Sie sind es, somit kann die Tür geöffnet werden. Wir fahren in der Zwischenzeit fort mit dem Geschäft 3 und setzen die Abstimmung aus, bis die Auszählung abgeschlossen ist.

Die geheim vorgenommene Wahl ergibt folgendes Resultat:

Anwesende Ratsmitglieder.....	146
Eingegangene Wahlzettel	144
Davon leer	1
Davon ungültig	<u>4</u>
Massgebende Stimmenzahl	139
Absolutes Mehr	70
Gewählt ist Andreas Flury mit	134 Stimmen
Vereinzelte.....	<u>5 Stimmen</u>
Gleich massgebende Stimmenzahl von.....	139 Stimmen

Ich gratuliere Andreas Flury zu seiner ehrenvollen Wahl und wünsche ihm Erfolg und Befriedigung in seinem Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Tätigkeitsbericht des Datenschutzbeauftragten für das Jahr 2016

Antrag der Geschäftsleitung vom 31. August 2017

KR-Nr. 241/2017

Ratspräsidentin Karin Egli: Ich begrüsse zu diesem Geschäft den Datenschutzbeauftragten Doktor Bruno Baeriswyl. Eintreten ist gemäss Paragraph 17 Geschäftsreglement obligatorisch.

Der Behandlungsablauf sieht wie folgt aus: Die Eröffnung macht der Referent der Geschäftsleitung, Roman Schmid, während zehn Minuten. Danach hat der Datenschutzbeauftragte Doktor Bruno Baeriswyl ebenfalls für zehn Minuten das Wort. Danach folgen die Fraktions-sprecherinnen und -sprecher mit ebenfalls je zehn Minuten Redezeit. Darauf folgend haben die übrigen Mitglieder des Rates je fünf Minuten Redezeit. Danach schliessen der Referent der Geschäftsleitung und der Datenschutzbeauftragte mit einer Replik die Debatte.

Roman Schmid (SVP, Opfikon), Referent der Geschäftsleitung (GL): Datenschutz heisst nicht nur Daten zu schützen oder die richtige Bearbeitung von sensiblen Daten, Datenschutz hat zum Beispiel auch mit

Begrifflichkeiten zu tun wie «Öffentlichkeitsprinzip». Was heisst das überhaupt? Können Sie uns das erklären?

Im Gesetz steht dazu geschrieben: «Das Öffentlichkeitsprinzip beinhaltet das Recht jeder Person, Zugang zu amtlichen Dokumenten zu verlangen. Die Einsicht kann eingeschränkt werden, wenn ein dem Zugang überwiegendes öffentliches oder privates Interesse entgegensteht.» Das Öffentlichkeitsprinzip ist in der Kantonsverfassung und im Gesetz über die Information und den Datenschutz, dem IDG, verankert und geregelt.

Das IDG wurde in den vergangenen Jahren vom Datenschutzbeauftragten umfassend evaluiert und in den Tätigkeitsberichten jeweils darüber informiert. Bei einer Revision des Gesetzes, des IDG, sollen diese Evaluationsergebnisse ebenfalls einfließen. In der ersten Hälfte des Jahres 2017 wurde der dazu verfasste Synthesebericht abgeschlossen und auf der Webseite des Datenschutzbeauftragten aufgeschaltet. Der Datenschutzbeauftragte informiert öffentlich auf seiner Homepage oder in den Tätigkeitsberichten oder an den Pressekonferenzen. Die Gesetzesevaluation zeigt, dass die Bevölkerung des Kantons Zürich den Zugang zu Informationen und den Datenschutz als sehr wichtig erachtet. In einer repräsentativen Umfrage bewerteten die Befragten die Wichtigkeit des Öffentlichkeitsprinzips und des Datenschutzes mit 77 Prozent, respektive 84 Prozent der Befragten erachten den Schutz ihrer Daten als sehr wichtig. Das Wissen über das Öffentlichkeitsprinzip – jetzt komme ich wieder dazu – ist jedoch wesentlich geringer als beim Datenschutz. Viele Teile der Bevölkerung konnten nicht erklären, was das Öffentlichkeitsprinzip bedeutet, respektive welche Rechte Privatpersonen haben.

Die Digitalisierung, von der wir immer sprechen, macht auch vor dem Tätigkeitsbericht des Datenschutzbeauftragten nicht halt. So haben Sie den Tätigkeitsbericht nicht mehr in gedruckter Form erhalten, sondern Sie hatten oder haben die Möglichkeit, diesen Bericht digital auf der Webseite des Datenschutzbeauftragten herunterzuladen. Die Reaktionen der Öffentlichkeit waren durchaus positiv.

Infolge der europäischen Rechtsentwicklung beim Datenschutz werden die Auswirkungen davon auch das Informations- und Datenschutzgesetz unseres Kantons betreffen. Die Arbeitsgruppe Datenschutz der Kantone hat diese analysiert und auf der Basis der europäischen Gesetzestexte und des Vorschlags des Bundesrates den Handlungsbedarf für die Kantone diskutiert. Wesentliche Punkte, welche unter anderem den Kanton Zürich betreffen, sind: Die öffentlichen Organe müssen einen Nachweis erbringen können, dass ihre Datenbe-

arbeiten dem IDG, also dem Gesetz entsprechen. Eine Datenschutzfolgenabschätzung als Risikoanalyse hat einer Datenbearbeitung voranzugehen. Und es bestehen Informationspflichten bei Datenschutzverletzungen, dies ist im Moment ja noch nicht so.

Gegenüber dem Vorjahr haben auch die Beratungen von Privatpersonen um rund 15 Prozent zugenommen. Die Arbeit geht nicht aus. Dies liegt vor allem daran, dass sich die Menschen immer mehr mit ihren privaten Daten auseinandersetzen oder sich fragen: «Wo werden meine Daten gespeichert? Wie werden sie gespeichert? Wie sieht es mit der Sicherheit der Datenbearbeitung bei mir aus?»

Wie diesen Anfragen in Zukunft begegnet werden kann, lässt sich im Moment nur schwer abschätzen. Aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung muss aber davon ausgegangen werden, dass je nachdem, wenn dies so weitergeht, zusätzliche Ressourcen eingestellt werden müssten, um allen Anfragen nachkommen zu können. Im Berichtsjahr 2016 konnten 518 Beratungen durchgeführt werden.

Die fortschreitende Digitalisierung bietet neue Chancen aber auch neue Gefahren. Dabei sollte die Sicherheit der Daten im Vordergrund stehen respektive oberste Priorität geniessen. Der Datenschutzbeauftragte fordert hier einmal mehr von der kantonalen Verwaltung die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen und zusätzlich eine Task Force Datenschutz einzusetzen. Die geplante Informationssicherheitsverordnung des Regierungsrates stellt laut dem Bericht des Datenschutzbeauftragten einen Rückschritt in Bezug auf die geltende Informatiksicherheitsverordnung dar. Es sollten klare Vorgaben definiert werden, welche ein einheitliches Sicherheitsniveau in der kantonalen Verwaltung ermöglichen. Die neue Verordnung wurde vom Regierungsrat bis jetzt noch nicht verabschiedet.

Der Datenschutzbeauftragte sieht im Moment Handlungsbedarf in der Bearbeitung von sensiblen Daten oder in der richtigen Speicherung von diesen Daten. Bei manchen öffentlichen Ämtern – das sind vor allem Gemeinden – kann zum Teil nicht genau hergeleitet werden, wo und wie diese Daten gespeichert werden. Wenn diese Daten ausgelagert werden, dann ist es zum Teil so, dass die Verantwortlichen nicht wissen, wie und wo diese Daten gespeichert oder bearbeitet werden. Es kann auch sein, dass unverschlüsselte Daten auf externen Servern gespeichert werden, und da muss schon gefragt werden, ob denn das unsere, Ihre oder meine Meinung ist zur Speicherung von sicherheitsrelevanten Daten. Es ist zum Teil auch immer noch möglich, mit einem normalen USB-Stick (*externes Speichermedium*) Daten unverschlüsselt von den Rechnern herunterzuladen und solche Daten, zum

Beispiel zum privaten Gebrauch, zu sich nach Hause zu nehmen, solche Daten also über einen USB-Stick auf einem privaten Laptop zu speichern. Ich denke nicht, dass das die Meinung ist, wie sensitive Daten gespeichert oder sicher gespeichert werden sollen.

Dies meine Zusammenfassung zum Tätigkeitsbericht 2016. Es wartet noch viel Arbeit. Dennoch müssen wir uns Gedanken machen, wie wir in Zukunft diesen Herausforderungen begegnen müssen. Ich denke, wir müssen uns hier zusammensetzen – zusammen mit dem Datenschutzbeauftragten, zusammen mit dem Regierungsrat, zusammen mit den verantwortlichen öffentlichen Ämtern.

Zum Abschluss möchte ich mich im Namen der Geschäftsleitung des Kantonsrates bei Doktor Bruno Baeriswyl und seinem Team für die gute und informative Zusammenarbeit bedanken. Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen, beantrage ich seitens der Geschäftsleitung des Kantonsrates Zürich, den Tätigkeitsbericht des Datenschutzbeauftragten für das Jahr 2016 zu genehmigen. Besten Dank.

Bruno Baeriswyl, Datenschutzbeauftragter des Kantons Zürich: Ich danke Ihnen für die Möglichkeit, Ihnen ganz kurz meinen Tätigkeitsbericht für das Jahr 2016 vorstellen zu dürfen. Es ist bereits erwähnt worden, der Tätigkeitsbericht kommt dieses Jahr 2016 in einer anderen Form daher. Das heisst nicht, dass Sie auf den vollen Inhalt des Tätigkeitsberichtes verzichten müssen, es gibt QR-Codes (*Quick Response-Codes*). Diese können Sie anklicken und Sie kommen zu den einzelnen Artikeln oder eben zum gesamten Tätigkeitsbericht. In dieser Form ist auch die Digitalisierung immer weiter in mein Büro vorgedrungen und der Tätigkeitsbericht ist immer auch die Möglichkeit zu einem Zwischenhalt, zu schauen, wo wir überhaupt stehen in dieser rasanten Entwicklung. Und da muss ich sagen: Auch das Jahr 2016 war ein hektisches Jahr für den Datenschutz. Sie sehen es in der Themenvielfalt: Sehr viele breite Themen auf der einen Seite, auf der anderen Seite sehen Sie, dass viele der Themen durch die technologische Entwicklung, den Einsatz dieser Technologien und ganz generell durch die Digitalisierung aller Bereiche der Verwaltung ausgelöst werden.

Hier habe ich dann auch Jahr 2016 die grössten Herausforderungen gesehen, nämlich den Schutz und die Sicherheit der Daten der Bürgerinnen und Bürger. Es geht ja hier um die Wahrung der persönlichen Freiheit und der Privatsphäre der Bürgerinnen und Bürger und auf der anderen Seite um die Sicherheit der Daten, welche von den öffentlichen Organen bearbeitet werden. Das ist das Grundanliegen des Da-

tenschutzes. Meine Kontrollen im Jahr 2016, insbesondere vertiefte Kontrollen, die in den Bereichen, wo sensitive Daten bearbeitet werden, also beispielsweise Gesundheitswesen oder Justizbereich, durchgeführt wurden, haben gezeigt, dass die Sicherheit der Daten sehr kritisch ist. Mein Vorredner hat bereits einige Beispiele in Bezug auf die Sicherheit der Daten erwähnt. Ich sehe hier weitere Punkte, die mir wirklich zu Sorgen Anlass geben, zum Beispiel unkontrollierte Zugriffe von Drittfirmen auf produktive Daten der Verwaltung, und zwar zeitlich nicht limitiert und auch nicht personifiziert, sodass man gar nicht weiss, wer auf diese Daten zugreift, oder eben Lücken auf der Webseite von öffentlichen Organen, sodass man direkt auf die Server und Daten dieser Organe zugreifen kann. Wenige vertiefte Kontrollen haben gezeigt, dass grosse Risiken bestehen, dass die Daten der Bürgerinnen und Bürger öffentlich werden können und auch missbraucht werden können. Für mich bedeutet das als Konsequenz, dass den öffentlichen Organen viel mehr auch aufgezeigt werden muss, wo diese Lücken sind. Denn wenn man einfach sagt «Es gibt diese Risiken», dann ist die Handlungsbereitschaft in vielen Fällen sehr klein. Aber wenn man es den öffentlichen Organen vor Augen führt, ihnen zeigt, was tatsächlich los ist, dann ist es möglich, hier mehr Sicherheit zu schaffen.

Ich denke, es steht vieles auf dem Spiel und es ist wie die Kehrseite der Digitalisierung. Wir kennen die Zunahme der Cyber-Kriminalität auf der einen Seite, aber es braucht eben auch eine angemessene Prävention für Cyber-Risiken. Ich denke, man muss die Chancen der Digitalisierung ganz generell nutzen, aber man darf die Risiken nicht vergessen. Und das grosse Anliegen muss sein, diese Risiken minimieren zu können. Die Sicherheit der Daten ist ein grosses Risiko und ich sehe die Situation als kritisch an. Ich sage auch: Es ist ein dringender und akuter Handlungsbedarf gegeben. Die Lücken sind offensichtlich und die Risiken haben sehr stark zugenommen. Es braucht deshalb zusätzliche Anstrengungen und ich sehe es auch als meine Pflicht als Datenschutzbeauftragter, hier etwas zu machen und auf diese Situation hinzuweisen. Ich sehe das in die Richtung, wie das auch mein Vorredner gesagt hat: Eine Task Force, die diese unmittelbaren Risiken beheben kann. Das würde bedeuten, dass bei mir zwei temporäre Stellen für die nächsten zwei Jahre geschaffen würden, um die Kontrollen und das Aufzeigen dieser Risiken ermöglichen zu können und konkrete Hilfestellungen für die Umsetzung von Massnahmen bieten zu können. Das ist ein Antrag, den ich im Rahmen meines Budgets 2018 stelle, und ich hoffe, dass Sie dies auch unterstützen werden können. Ich denke, Sie wollen ja auch nicht, dass die Gesundheitsda-

ten oder Steuerdaten oder andere Daten der Bürgerinnen und Bürger durch Sicherheitslücken öffentlich werden und dadurch auch missbraucht werden können.

Sicherheit der Daten ist heute eines der Hauptanliegen und war und ist und wird ein Schwerpunkt meiner Tätigkeit bleiben. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Nicht wenige Ratsmitglieder, darunter auch ich, gehe mit Ihnen betreffend Titel Ihres einleitenden Überblicks in den Tätigkeitsbericht 2016 einig, lautet dieser doch «Weichenstellung beim Datenschutz». Erlauben Sie mir in diesem Zusammenhang meine einleitenden Worte zu Ihrem letztjährigen Bericht zu wiederholen: Datenschutz kann auch zum Feind der Freiheit werden, und zwar dann, wenn er formalistisch und viel zu extensiv ausgelegt wird. Ein Beispiel dazu gefällig? Der Bundesrat hat dem Parlament letzte Woche ein totalrevidiertes Datenschutzgesetz zur Legifizierung vorgelegt. Der darin enthaltene Unsinn gipfelt in der Vorgabe von Gratisprozessen. Sie hören richtig, wer künftig auf dem Rechtsweg die Rechte an seinen persönlichen Daten durchsetzen möchte, soll von den Gerichtskosten befreit werden. Dann können Sie wirklich anbauen, in Lausanne (*Sitz des Bundesgerichtes*) wie in Zürich.

Dem Zürcher Datenschützer ebenso wichtig ist die von der EU verabschiedete, gemäss Datenschutzbeauftragtem Schengen-relevante EU-Richtlinie 2016/680 zum Schutz natürlicher Personen im Bereich Polizei und Justiz zusammen mit einer Datenschutz-Grundverordnung 2016 sowie die Anpassung der Konvention SEV 108 durch den Europarat. Daraus ableitend sieht er Handlungsbedarf und stellt, basierend auf einem neu erschaffenen Leitfaden der Konferenz der Kantonsregierungen KDK, einen Fünf-Punkte-Forderungskatalog für eine Revision des kantonalen IDG auf. Er fordert unter anderem, dass öffentliche Organe einen Nachweis erbringen, dass ihre Datenverarbeitung dem IDG entsprechen, dass die Bürger das Recht erhalten, aufsichtsrechtliche Anzeigen beim Datenschutzbeauftragten einzureichen und dieser auch vorsorgliche Massnahmen aussprechen und Anordnungen erlassen kann und dass der Geltungsbereich des IDG klarer zu regeln sei und künftig nur noch Ausnahmen für privatrechtlich handelnde öffentliche Organe, wie beispielsweise die ZKB (*Zürcher Kantonalbank*) zulässig sein sollen. Weiter fordert der Datenschutzbeauftragte zusätzliche Entwicklungsschwerpunkte im KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) betreffend Umgang mit grossen Daten-

mengen sowie betreffend regelmässige und nachhaltige Kontrollen – und er fordert natürlich zusätzliche Ressourcen.

Was Sie hier auf zweieinhalb einleitenden Seiten Ihres Berichts fordern, geschätzter Herr Baeriswyl, kommt einem geophysikalischen Auftrag an die FINMA (*Eidgenössische Finanzmarktaufsicht*) gleich. Ihre Arbeit ist von enormer Wichtigkeit und mit mir zollen Ihnen viele Bürger – auch ich aus eigener Erfahrung – grosse Anerkennung und Lob. Dennoch: Seien Sie vorsichtig, wenn Sie es denn nicht lassen können beim Öffnen der Büchse der Pandora. Die Digitalisierung unserer Gesellschaft ist wohl erst im ersten Drittel angelangt und schreitet immer rasanter voran. Die Verwaltung ist und wird betreffend Datensicherheit und, damit verbunden, den Umgang mit Personen- und Steuerdaten ganz enorm gefordert. Dieser prävalente Gefahrenherd muss prioritär thematisiert und angegangen werden.

Wie kann nun ein wohl auch in Zukunft mit sehr beschränkten Mitteln arbeitender Zürcher Datenschützer in einem solchen Umfeld am effektivsten wirken? Soll er als Polizist und Richter walten oder nicht etwa viel effektiver und besser als allseits geachteter und vermittelnder datenschutzbeauftragter Ombudsmann amten? Der Fünf-Punkte-Forderungskatalog schiesst leider weit über das Ziel hinaus und verursacht unweigerlich vor allem eines: Viel mehr Bürokratie, grosse Kosten und eine unnötige weitere Aufblähung des heute schon viel zu grossen Verwaltungsapparats in unserem Kanton. Bitte überdenken Sie vor diesem Hintergrund, geschätzter Herr Baeriswyl, Ihre Forderungen und Ihr zukünftiges Handeln und Walten für unseren Kanton und seine Einwohner.

Noch eine Anmerkung zu Ihrem soeben gehaltenen Votum, Herr Datenschützer: Solange die Verwaltung sich mehrheitlich auf Apple (*Computerhersteller*) und Clouds (*Datenspeicherung via Internet statt auf lokalen Computern*) bewegt, befinden sich die kantonalen Daten sowieso in Amerika und Irland auf irgendeinem Server. Und ich denke, da müsste man es mal anfassen. Und wenn jetzt noch die Linke kommt und die Steuerdaten auch noch auf eine Cloud legen will, dann, denke ich, wird der Datenschutz in diesem Kanton ad absurdum geführt. Ich danke Ihnen.

Sibylle Marti (SP, Zürich): Die Digitalisierung beinahe sämtlicher Arbeits- und Lebensbereiche schreitet unaufhaltsam voran. Datenschutz und Datensicherheit werden deshalb als politische Themen immer wichtiger und ihre Bedeutung wird in Zukunft weiter zunehmen. Davon zeugt auch – wir haben es schon gehört –, dass der Datenschutz-

beauftragte und sein Team zunehmend mehr Anfragen von Privatpersonen erhalten. Die Sensibilisierung der Bevölkerung im Hinblick auf Datenschutz und Informationssicherheit nimmt zu, und das ist gut so. Die wachsenden Aufgaben bei der Datensicherheit und die damit verbundenen internationalen Entwicklungen müssen auch Eingang in die Gesetze des Kantons Zürich finden. Der Datenschutzbeauftragte hat das Informations- und Datenschutzschutzgesetz dahingehend evaluiert und Anpassungsbedarf festgestellt. Hier ist es wichtig, dass diese Evaluationsergebnisse auch in anstehende Revisionen des IDG einfließen.

Der Datenschutzbeauftragte hat bereits wiederholt darauf hingewiesen, dass in punkto Datensicherheit bei den Direktionen, Ämtern und Abteilungen des Kantons teilweise gravierende Mängel bestehen. Die Einsetzung einer kantonalen Task Force Datenschutz ist deshalb absolut zu begrüßen. Gleiches gilt für die im Budget für die nächsten zwei Jahre beantragten zwei befristeten Stellen, um die Beratungsleistungen für die kantonale Verwaltung temporär zu intensivieren und die wichtigsten Sicherheitslücken aufzudecken.

Der Datenschutzbeauftragte und sein Team üben ein breites Tätigkeitsspektrum aus. Neben Beratungen von Privatpersonen und öffentlichen Organen haben sie im letzten Jahr unter anderem ein Datenschutzlexikon für Lehrpersonen, Mitarbeitende von Schulen, Eltern sowie Schülerinnen und Schülern veröffentlicht. Dieses auch als App (*Applikation*) verfügbare digitale Lexikon informiert über datenschutzrechtliche Fragen an Schulen. Ebenso wurde beispielsweise ein YouTube-Kanal für Jugendliche lanciert, wo sich Jugendliche im «Peer-to-Peer»-Ansatz gegenseitig über Fragen der Privatsphäre im Umgang mit Social Media aufklären können. Weitere interessante Projekte – und von denen gibt es viele – können Sie im, wie wir ebenfalls schon gehört haben, neu nur noch digital erhältlichen, aber nichtsdestotrotz äusserst informativen Tätigkeitsbericht des Datenschutzbeauftragten nachlesen.

Erst kürzlich wurde ein ernsthafter Cyber-Angriff auf die Bundesverwaltung bekannt. Im Zeitalter von solchen Hacker-Angriffen und Cybercrime stellt die Gewährleistung der Datensicherheit eine Herausforderung ersten Ranges dar. Der Datenschutz ist für die kantonale Verwaltung nicht zuletzt deshalb von eminenter Bedeutung, weil es hier eben ganz zentral um das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in die Sicherheit des Staates geht. Eine zunehmend digitalisierte Verwaltung bedingt auch einen Schutz der entsprechenden Daten vor Missbrauch. Hier besteht beim Kanton Zürich offenbar Handlungsbedarf und es ist zu hoffen, dass der Regierungsrat diesem Problemkreis

die gebührende Aufmerksamkeit schenkt und die notwendigen Massnahmen in der Kantonsverwaltung vorantreibt.

Die SP-Fraktion dankt dem Datenschutzbeauftragten und seinen Mitarbeitenden für die umsichtige und effiziente Arbeit und empfiehlt Ihnen, den Tätigkeitsbericht zu genehmigen.

Dieter Kläy (FDP, Winterthur): Im Namen der FDP danke ich dem Datenschutzbeauftragten und seinem Team für die Arbeit im vergangenen Jahr und für den sehr informativen Bericht. Cyber-Angriffe auf die Verwaltung – es ist gesagt worden, ein Fall beim VBS (*Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport*) ist bekannt geworden –, aber auch Cyber-Bulling, Datensicherheit für Bürgerinnen und Bürger, Umgang mit der Verwaltung, Mobbing auf Facebook et cetera, all das sind Phänomene von zunehmender Bedeutung. Die Fortentwicklung des Datenschutzniveaus in Europa wird Folgen auf unseren Datenschutz haben. Dass es klare Vorgaben für die öffentlichen Organe im Kanton Zürich braucht, daran zweifelt niemand. Aber was in dieser Diskussion etwas zu kurz kommt, ist, dass es vor allem auch eine Verantwortung des Regierungsrates und der einzelnen Direktionen ist, die gebotene Sorgfalt im Umgang mit den Daten walten zu lassen. Es ist eben nicht nur eine Frage des Datenschutzes oder des Datenschützers, sondern auch eine Führungsaufgabe.

Datenschutz ist aber auch zu einem Bildungsauftrag geworden, und da wird ja im Kanton Zürich vieles gemacht. Das finden wir gut. Kindern und Jugendlichen muss bewusst gemacht werden, welche Folgen ihr Tun oder ihr Unterlassen im Umgang mit sensiblen Daten haben könnte. Mit Interesse warten wir auf die Revision des IDG. Wir müssen uns aber im Klaren sein, Herr Amrein hat das bereits angesprochen, zu Recht meines Erachtens: Sollten wie im letzten Freitag vom Bundesrat verabschiedeten Datenschutzgesetze gleiche oder ähnlich umfangreiche Informations- und Handlungspflichten sowie Staatenschutzfolgeabschätzungen in diesem IDG verankert sein und dann die einzelnen Verwaltungseinheiten betreffen, dann werden wir spannenden Diskussionen über zusätzliche Ressourcen und Angestellte haben, die das dann managen müssen.

Die FDP dankt dem Datenschutzbeauftragten und seinem Team für die wertvolle Arbeit und stimmt der Abnahme des Berichts zu.

Philipp Kutter (CVP, Wädenswil): Der Schutz der Daten von uns allen ist eine der grossen Herausforderungen unserer Zeit. Die Digitalisie-

rung ist nicht die Zukunft, sie findet heute statt und durchdringt unseren Alltag mit steigender Geschwindigkeit. Der Austausch von Daten ist immer intensiver und nicht immer sind wir vorsichtig genug. Manchmal wissen wir gar nicht, was mit unseren Daten geschieht. Hier haben wir alle eine private Verantwortung. Und auch die öffentlichen Verwaltungen und öffentlich-rechtlichen Einrichtungen haben eine Verantwortung wahrzunehmen. Sie müssen mit unseren Personendaten sensibel und verantwortungsbewusst umgehen.

Vor diesem Hintergrund teilen wir die Sorge von Bruno Baeriswyl. Es ist eine gewisse Sorglosigkeit spürbar. Dass der Datenschutzbeauftragte hier auf Schwachstellen hinweist, erachten wir als sehr sinnvoll. Er beaufsichtigt die Gemeinden, die Direktionen, die öffentlich-rechtlichen Anstalten, und das ist von unschätzbarem Wert in der heutigen Zeit. Und es ist auch wichtig, dass er uns ermahnt und den Finger hier in die Wunde legt.

Wir haben es gehört, es ist geplant, in der Aufklärung einen Schwerpunkt zu setzen und dies jetzt in Angriff zu nehmen. Das finden wir sinnvoll. Ob man dies gleich wie bei einer Naturkatastrophe so angehen muss, dass es eine Task Force braucht, das stellen wir allerdings infrage, wobei man da vielleicht einfach an der Begrifflichkeit arbeiten kann. Eine Task Force, das tönt für uns etwas gar alarmistisch. Denn es ist ja so: Die Herausforderung ist eine langfristige und man kann dieser nicht mit einem kurzfristigen Effort begegnen. Vor diesem Hintergrund ist für uns – wichtiger als der kurzfristige Effort – die langfristige Perspektive und hier die nie erlahmende Arbeit des Datenschutzbeauftragten und seiner Mitarbeitenden, der in diesem Hause, aber auch in der Öffentlichkeit hartnäckig auf Schwachpunkte hinweisen.

Die Arbeit des Datenschutzbeauftragten und seines Teams findet bei der CVP hohe Anerkennung. Wir danken ihm und seinen Mitarbeitenden herzlich für den Einsatz. Angesichts steigender Datenmengen und neuer Technologien wird ihnen die Arbeit nicht ausgehen und wir danken ihm, dass er immer aufmerksam die Entwicklung verfolgt und uns auf Schwachstellen hinweist. Besten Dank.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Auch wenn der Datenschutzbeauftragte ein – entschuldigen Sie den Ausdruck – «pain in the ass» sein kann, er ist wichtig. Und je stärker sich eine beaufsichtigte oder überprüfte Stelle auf den Schlips getreten fühlt, desto wichtiger ist er. Für uns Grünliberale, welche die Digitalisierung als Chance sehen, ist klar, dass Digitalisierung nur mit Datensicherheit geht. Das Bewusstsein

für diese Datensicherheit ist aber an vielen Orten ungenügend. Es braucht den Datenschutz also, damit er darauf aufmerksam macht und die Situation verbessert, im Interesse der Bürgerinnen und Bürger.

Der Datenschutzbeauftragte hat die Datensicherheit in der öffentlichen Verwaltung eben auch dann auf dem Radar, wenn nicht gerade ein «Wanna-cry»-Hype durch die Medien geht. Wir danken dem Datenschutzbeauftragten für seine Arbeit und genehmigen den Tätigkeitsbericht.

Markus Bischof (AL, Zürich): Wir erleben ja seit Jahren eine mehr oder weniger offene Attacke der SVP gegen den Datenschutzbeauftragten. Neuerdings ist sogar Herr Amrein der Fraktionssprecher, früher war er einfach immer der Einzige, der den Bericht abgelehnt hat. Ich denke, seien Sie doch mal ehrlich und bekennen Sie Farbe zum Datenschutz: Wollen Sie ihn oder wollen Sie ihn nicht? Das wäre doch viel ehrlicher als irgendwie so halbversteckte Attacken. Ihre Haltung ist unehrlich. Wir kennen diesen Fall aus der Stadt Zürich, als die Vormundschaftsbehörde die KESB-Akten (*Kindes- und Erwachsenenschutzbehörde*) zum Binden in die Strafanstalt Regensdorf gegeben hat. Das geht sicher nicht an. Da war ein grosser Aufschrei, da würde der Datenschutz verletzt. Aber wenn in der kantonalen Verwaltung ganze Löcher sind und man da zu Daten kommt, wenn die kantonale Verwaltung bei Dritten ganze Daten ungeschützt outsourct, dann zucken Sie die Schultern. Das sind doch viel grössere Gefahren für die Datensicherheit und für die Persönlichkeitsrechte der Bürger und Bürgerinnen. Und da legt eben der Datenschutzbeauftragte seinen Finger drauf. Es kann doch nicht sein, dass der Datenschutzbeauftragte, wie Sie seitens der SVP gesagt haben, zum gutmütigen Ombudsmann wird, quasi der Teddybär der Verwaltung wird. Das ist genau die falsche Rolle, die ein Datenschutzbeauftragter haben muss. Darum ist er ja auch verwaltungsunabhängig und direkt dem Parlament unterstellt und nicht dem Regierungsrat. Ein Datenschutzbeauftragter muss der Stachel im Fleisch sein, er muss eben auch widerborstig sein. Dazu muss man ihm auch die Mittel geben. Entweder nehmen Sie diese Rolle ernst, dann stehen Sie zum Datenschutz und dann sagen Sie auch: Er braucht gesetzliche Grundlagen. Er braucht auch genügend Leute. Und er braucht auch finanzielle Mittel. Sonst müssen wir ehrlich sein. Wenn Sie wirklich sagen «Wir wollen ihn gar nicht, wir wollen, dass er wirklich nur das Maskottchen der Verwaltung wird», dann schaffen Sie ihn doch auch richtig ab, das wäre Ehrlichkeit.

Aber die AL dankt dem Datenschutzbeauftragten für seinen Einsatz, für seine Widerborstigkeit und dafür, dass er den Finger auf die wunden Stellen, die Datenlöcher in der Verwaltung legt.

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau): Ich nehme den Dank an den Datenschutzbeauftragten und seinen Bericht gleich vorweg. Unsere Fraktion dankt ihm für seine Arbeit und vor allem auch seinem Team. Wir müssen uns einfach wieder einmal klar werden, was der Auftrag an den Datenschutzbeauftragten ist. Er ist ganz einfach zu nennen: Er schaut bei der Verwaltung auf die Datensicherheit. Und was kann er tun? Er kann Empfehlungen abgeben. Es wurde einmal kurz angesprochen, aber ich denke, wir können es nicht genug ansprechen: Regierungsrat und Verwaltung – und genauso in den Gemeinden die Exekutive in der Verwaltung – haben dann halt die Aufgabe, das umzusetzen, was er ihnen an mangelndem Datenschutz aufzeigt. Das ist manchmal vielleicht unangenehm, gerade für die IT-Leute. Diese machen ihren täglichen Job sicher nicht in der Absicht, irgendwelche Löcher zu produzieren, sondern sie tun es einfach. Und wenn ich sehe und wenn ich höre, was uns der Datenschutzbeauftragte für einfache sogenannte Löcher in diesen Bereichen aufzeigt, dann schaudert es mich. Liebe CVP, ich muss sagen, gerade dann braucht es eben die Task Force. Dann brauchen wir ein schnelles Handeln, weil der Datenschutzbeauftragte, zumindest meiner Meinung nach, Datenlecks an oberster Stelle sieht, nicht tief unten – ich weiss nicht, wo man graben muss –, sondern relativ einfache Sachen. Wenn Administratoren, Drittfirmen, ohne irgendwelche Kennzeichnung zu hinterlassen, offene Daten vorfinden, dann schaudert es mich und ich warte auf das erste Loch, das dann aufgeht und in den Zeitungen herumgereicht wird. Dann sehe ich auch die Empörung bei den Einzelnen, die heute vielleicht beim Datenschützer eher etwas zurückhaltend sind.

Was das IDG betrifft, ist es relativ einfach: Wir haben es hier in der Hand, es zusammen mit dem Datenschutzbeauftragten so zu gestalten, dass es sinnvoll ist und nicht übertrieben wird. Und da werden wir sicher Hand bieten, genauso wie zu einer Task Force, wenn sie eine Task Force bleibt und ganz sicher nicht automatisch irgendwo dann in Dauerstellen übergeht. Wir haben es hier in der Hand, dort dann wieder Stopp zu sagen, wenn der Auftrag erfüllt ist.

In diesem Sinne nochmals ein herzliches Dankeschön an das gesamte Team und für Ihren Bericht.

Ratspräsidentin Karin Egli: Somit ist die Liste der Fraktionssprecherinnen und -sprecher abgeschlossen.

Claudio Schmid (SVP, Bülach): Ich möchte einfach kurz die Kritik von Markus Bischoff dezidiert zurückweisen, und zwar aufgrund zweier Vorfälle. Eigentlich wollte ich mich dazu nicht äussern, ich habe mich sogar kürzlich mit dem Datenschützer darüber unterhalten. Ich möchte einfach betonen, dass ich in den letzten drei Jahren zwei Eingaben zum Thema «Datenschutz» gemacht habe. Eine betraf die Stadt Bülach mit den Fichierungen der Daten von politischen Exponenten. Das hat sehr gut funktioniert. Die Sache wurde untersucht und ist im Geschäftsbericht 2015 dokumentiert. Die zweite Angelegenheit, welche ich hier heute eigentlich nicht hätte ansprechen wollen – ich mache es jetzt aber trotzdem –, Markus Bischoff, betrifft die VOSTRA-Daten (*Strafregister-Informationssystem*), das sollte auch für dich ein sehr wichtiger Begriff und Themenbereich sein. Wir haben viele Fehler und mangelhafte VOSTRA-Daten, die durch die Strafverfolgungsbehörden gefüttert werden. Ich sage: Wir haben dort ein Chaos, ein «Puff». Ich habe vor einem Jahr drei konkrete Fälle geliefert. Das wurde vom Datenschützer sehr gut untersucht. Die Strafverfolgungsbehörde Erwachsene, welche diese Daten erfasst, hat das auch bestätigt im Korrespondenzwechsel. Was ich jetzt nicht verstehe, ist, dass es nicht im Geschäftsbericht aufgeführt wurde. Aber vielleicht hat das halt auch mit der persönlichen Betroffenheit zu tun. Ich will einfach nochmals betonen: Wir nehmen das sehr ernst und ich weise deshalb diese Kritik zurück. Besten Dank.

Bruno Baeriswyl, Datenschutzbeauftragter des Kantons Zürich: Ich danke Ihnen für Ihre Voten. Ich bin sehr froh darüber, dass auch weitere Projekte erwähnt wurden, an denen wir im letzten Jahr gearbeitet haben. Leider ist es nicht möglich, dass immer alles in den Tätigkeitsbericht kommt.

Ich möchte noch kurz etwas zur Rechtsentwicklung sagen: Wir haben bestimmte Vorgaben von der EU, vom Europarat her, Vorgaben, die auch der Kanton Zürich umsetzen muss. Dabei ist aber der Kanton Zürich unabhängig vom Bund. Ich sehe bei der Rechtsetzung gerade im Datenschutzbereich eigentlich immer, dass der Kanton Zürich hier weiser ist als der Bund.

Dann möchte doch nochmals darauf hinweisen, dass ich den Handlungsbedarf im Bereich Informationssicherheit als akut und dringlich erachte. Ich möchte hier nicht auf Alarmismus machen. Ich unterstelle

auch nicht irgendeiner öffentlichen Verwaltung, dass sie sich böswillig nicht um dieses Thema kümmert, aber ich sehe auch beim Regierungsrat, der zurzeit mit der Reorganisation der Informatikinfrastruktur beschäftigt ist, dass die Sicherheit eben nicht an oberster Stelle ist. Ich befürchte, dass gerade wenn reorganisiert wird, die Sicherheitsfragen in Vergessenheit geraten. Darum auch mein Antrag im Budget auf temporäre zwei Stellen. Es geht hier wirklich darum, Löcher zu stopfen und zu sensibilisieren, und dann muss diese Sicherheit «Business as usual» werden. Ich danke Ihnen für Ihr Interesse.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 165 : 0 Stimmen (bei 1 Enthaltung), den Tätigkeitsbericht des Datenschutzbeauftragten für das Jahr 2016 gemäss KR-Nr. 241/2017 zu genehmigen.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsidentin Karin Egli: Ich verabschiede an dieser Stelle Herrn Doktor Bruno Baeriswyl und wünsche ihm einen schönen Tag.

4. Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (Änderung; Verkehrsfonds und Bahninfrastrukturfonds, Leistungsüberprüfung 2016)

Antrag des Regierungsrates vom 29. Juni 2016 und geänderter Antrag der Finanzkommission vom 29. Juni 2017

Vorlage 5292a

Beatrix Frey (FDP, Meilen), Präsidentin der Finanzkommission (FI-KO): Die Lü-Vorlage 5292 (*Leistungsüberprüfung 2016*) des Regierungsrates wurde in zwei separate Beschlüsse a und b geteilt, damit die von einer Kommissionsmehrheit gewünschte Verknüpfung der PVG-Vorlage (*Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr*) mit der Vorlage 5290 zum Pendlerabzug gewährleistet ist. Der Kantonsrat hat sich am 24. April 2017 für einen Höchstbetrag von 5000 Franken beim Pendlerabzug ausgesprochen, die entsprechende Volksabstimmung findet am kommenden Wochenende statt. Der Finanzkommission war es wichtig, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger vor der Abstimmung vom 24. September wissen, was mit den Mehrein-

nahmen aus dem reduzierten Pendlerabzug passieren soll beziehungsweise was die Folgen einer Ablehnung der Vorlage sind.

Ich komme zum ersten Teil, der Vorlage 5292a, Mittelzuweisung an den Verkehrsfonds: Paragraf 4 PVG sieht vor, dass der Kanton Beiträge für Erweiterungen von Infrastrukturen gewährt, die in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) stehen. Diese Erweiterungsinvestitionen werden über einen Fonds finanziert, eben den Verkehrsfonds, das ist in Paragraf 30 PVG geregelt. Gemäss Paragraf 31 PVG wird der Verkehrsfonds durch jährliche Einlagen von mindestens 70 Millionen Franken gespiesen wird.

Mit der FABI-Vorlage, Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur, übernimmt der Bund unter anderem Investitionen in die Bahninfrastrukturbauten, die bisher von den Kantonen geleistet werden mussten. Die Verkehrsfondsplanung zeigt denn auch, dass unter Berücksichtigung der Auswirkungen von FABI die jährliche Fondseinlage um 15 Millionen Franken reduziert werden kann. Die vom Regierungsrat vorgeschlagene neue Mindesteinlage von 55 Millionen Franken sollte für die Umsetzung der im Kanton Zürich geplanten Investitionsprojekte und die langfristige Sicherung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs ausreichen.

Die Mehrheit der Finanzkommission beantragt dem Kantonsrat, der reduzierten Mindesteinlage zuzustimmen. Sie ist zudem der Meinung, dass auch der öffentliche Verkehr einen Beitrag an die Wiederherstellung des mittelfristigen Ausgleichs des Staatshaushalts leisten kann, ohne laufende und geplante Verkehrsprojekte zu gefährden. Für die L16-Jahre 2017 bis 2019 soll die Fondseinlage deshalb auf 20 Millionen Franken pro Jahr reduziert werden. Danach soll sie auf jährlich 60 Millionen Franken angehoben werden, sodass das gesetzliche Minimum bis 2037 im Durchschnitt erreicht wird. Diese Übergangsbestimmung ist nichts anderes als der gesetzliche Nachvollzug des Budgetbeschlusses vom Dezember 2016 und der vom Kantonsrat im Januar dieses Jahres überwiesenen KEF-Erklärungen (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) zu diesem Thema. Es wurde in der Budget- und KEF-Debatte ausführlich und leidenschaftlich darüber diskutiert in welchem Umfang der Verkehrsfonds zu speisen sei und ob eine temporäre Absenkung der Einlage vertretbar sei. Ich verzichte an dieser Stelle auf die detaillierte Wiederholung der Argumente.

Eine Minderheit lehnt die reduzierte Mindesteinlage im Allgemeinen und die temporäre zusätzliche Absenkung im Speziellen nach wie vor ab, weil aus ihrer Sicht dadurch der öffentliche Verkehr im Kanton

geschwächt wird. Ihrer Meinung nach ist es wichtig, dass die Kontinuität von Planung und Investitionen mit gleichmässigen Beiträgen gesichert wird, weshalb eine befristete Senkung der Fondseinlagen zur Sanierung des allgemeinen Staatshaushaltes für sie nicht infrage kommt.

Mit ihrem Beschluss folgt die Finanzkommission der mitberichtenden Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt, KEVU, welche der Gesetzesänderung ebenfalls mit einer Mehrheit zugestimmt hat.

Im Namen der Mehrheit der Finanzkommission bitte ich Sie, der reduzierten Fondseinlage sowie der in der Übergangsbestimmung für die Lül6-Jahre beantragten temporären Absenkung gemäss Synopse der Vorlage 5292a zuzustimmen. Besten Dank.

Ratspräsidentin Karin Egli: Ich gehe davon, dass diejenigen, die sich jetzt schon gemeldet haben, nur zum Eintreten reden möchten. Der Minderheitsantrag über die Übergangsbestimmungen folgt erst in der Detailberatung. Ansonsten bitte ich Sie, sich nochmals zu löschen.

Minderheitsantrag von Michael Zeugin, Robert Brunner, Tobias Langenegger und Sabine Sieber:

Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Der Regierungsrat hat uns in der Folge von FABI ein Gesamtpaket vorgelegt, hinter dem wir Grünliberalen gerne gestanden wären. Leider wurde die Vorlage zerzupft, und was heute und am 24. September 2017 in der Volksabstimmung vorliegt, ist ein tierisches «Gebastel», das sich mit ebensolchen Ausdrücken am besten beschreiben lässt. So kam es unter Federführung der FDP beim Pendlerabzug zu einem Kuhhandel, der einen Rattenschwanz von Problemen nach sich zog. Über den Kuhhandel stimmen wir am 24. September ab und den Rattenschwanz behandeln wir heute.

Bei der a-Vorlage geht es ja um ein Thema, das wir schon in den letzten zwei Budgetdebatten behandelt haben und das nichts anderes ist als eine Pseudo-Sparvorlage auf dem Buckel kommender Generationen. Den Unsinn, den die Mehrheit dieses Rates in Budget und KEF festgelegt hat, soll nun auch in einem Gesetz seinen Niederschlag finden. Ich schliesse mich da der FIKO-Präsidentin an und verzichte auf eine Wiederholung meiner Voten aus der Budgetdebatte. Dass jetzt jedoch eine Übergangsbestimmung mit Erhöhung der Einlagen ab

2020 etwas verbindlicher als im KEF eingeführt werden soll, ist nur ein Zuckerli, aber ein Zuckerli, das längst nicht mehr süss ist, wenn wir uns daran erinnern, wie wenig sich die Ratsmehrheit an die bisher im Gesetz festgelegten Einlagen von 70 Millionen gehalten hat. Wir alle wissen, dass grosse ÖV-Projekte anstehen, die irgendwie finanziert werden müssen. Ein Leeren des Verkehrsfonds, wie es mit diesem Gesetz gemäss Willen der Mehrheit geschehen soll, ist also absolut nicht angezeigt.

Ich spreche doch noch kurz zu den Übergangsbestimmungen: Diese sind unter dem Druck von Lül6 entstanden. Inzwischen hat der Finanzdirektor (*Regierungsrat Ernst Stocker*) aber gezeigt, dass er seine Kasse auch ohne diese Trickserie in den Griff kriegt, und schon für 2018 ein positives Budget vorgelegt. Ich bitte Sie also, den Minderheitsantrag auf Streichung der Übergangsbestimmung anzunehmen. Einer solchen Vorlage würden wir Grünliberalen auch zustimmen. Bei der aktuell vorliegenden Vorlage beantragen wir aber Nichteintreten.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Wir wurden gebeten, nur über das Eintreten oder den Antrag auf Nichteintreten zu sprechen, und daran halte ich mich. Es geht hier um den Nachvollzug der FABI-Vorlage. Es ist ja eine völlig logische Konsequenz, dass die Annahme der FABI-Vorlage einen Impact auf die Finanzierung im Verkehrsfonds hat. Darauf gründet auch der Antrag der Regierung mit der Reduktion auf 55 Millionen, das ist vollkommen logisch. Ich mache einfach noch auf das Wort «Mindest» aufmerksam, wir sprechen von einem Mindestbeitrag. Es geht darum, dass es hier dem Rat überlassen ist, den Fonds über dieses Mass zu äufnen, wenn konkrete Projekte dies erfordern. Das ist möglich, es ist also überhaupt kein Kahlschlag im öffentlichen Verkehr. Wir beantragen Eintreten auf die Vorlage.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wieder sprechen wir vom Verkehrsfonds und wieder geht es nur in eine Richtung: abwärts. Der Verkehrsfonds soll weiter geplündert werden. Er soll weiter abgebaut werden. Er soll weiter so reduziert werden, dass vielleicht noch die laufenden und geplanten Projekte realisiert werden können. Aber der Verkehrsfonds hat einen viel langfristigeren Horizont, er ist auch für einige weitere Projekte da, die bereits am Planungshorizont sind, die bereits im Richtplan eingetragen sind, die vielleicht auch nur in unseren Träumen vorhanden sind. Aber wir haben viele Projekte und dafür brauchen wir einen gut gefüllten Verkehrsfonds. Ja, hier geht es um FABI, hier geht es um den Bahninfrastrukturfonds (*BIF*). Aber es geht eben gleichzei-

tig auch um eine unglückliche Verquickung von Bahninfrastrukturfonds und der Zürcher Einlage darin und der Leistungsüberprüfung 2016. Leider wurde uns das alles gleichzeitig vorgestellt, wurde das vom Regierungsrat gleichzeitig bearbeitet. Und so hat unsere rechtskonservative Mehrheit es geschafft, hier den Verkehrsfonds einfach weiter zu plündern.

Und noch zum Votum von Christian Lucek jetzt gerade: Ja, das ist ein Mindestbeitrag. Wir hatten es bereits in der Vergangenheit, dass weniger im Budget eingestellt wurde als dieser Mindestbeitrag. Und seitdem ich diesen Verkehrsfonds beobachte, wurde noch nie – noch nie! – mehr in den Verkehrsfonds eingestellt, als im Gesetz vorgeschrieben wurde. Und wie Barbara Schaffner bereits ausgeführt hat, können wir das so einfach nicht unterstützen und darum sind wir heute gezwungen, den alten Zustand zu belassen, die Einlage bei mindestens 70 Millionen zu belassen, auch wenn ich weiss, dass aufgrund von FABI und BIF die Situation sich geändert hat.

Aber diesen radikalen Abbau können wir nicht unterstützen und treten darum gar nicht erst auf diese Vorlage ein. Herzlichen Dank.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Mit FABI wurde beschlossen, dass 120 Millionen pro Jahr zusätzlich in den öffentlichen Verkehr fliessen, nämlich in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes. Damit wurde der Finanzhaushalt des Kantons auch um Finanzierungen in diesem Bereich entlastet. Jetzt regelt dieses Gesetz neu, dass anstatt mindestens 70 neu mindestens 55 Millionen in den Verkehrsfonds eingezahlt werden sollen. Also das sind 15 Millionen Differenz, denen 120 Millionen gegenüberstehen. Da soll mir einer erklären, was das mit einem Raubbau am öffentlichen Verkehr zu tun hat. Über die Übergangsbestimmungen sprechen wir nachher.

Christian Lucek hat zu Recht gesagt, dass «mindestens» im Gesetz erwähnt ist, dass das Mindestbeiträge sind. Das richtet sich selbstverständlich nach dem Haushalt, wie er sich präsentiert. Wenn vorher gesagt wurde, dass das Budget 2018 positiv ist, dann ist das sehr zu begrüssen. Der mittelfristige Ausgleich ist es aber nicht, der ist immer noch im Negativen. Den gilt es also weiterhin entsprechend im Auge zu behalten und zu korrigieren. Mit andern Worten: Wenn man mehr einzahlen will, dann müssen das Gesamtbudget und der mittelfristige Ausgleich positiv sein und nicht nur das Budget.

Aus diesem Grund wird die FDP Eintreten beschliessen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Der Antrag auf Nichteintreten auf diese Vorlage wäre mit einer Grafik sehr viel einfacher zu begründen als mit vielen Worten. Sie müssen sich diese Grafik mit einem Säulendiagramm vorstellen. Darauf finden Sie die geplanten Nettoinvestitionen pro Jahr von plus/minus 100 Millionen Franken. Bei einem Bestand des Fonds von rund 900 Millionen im Jahr 2016 und der mit dieser Vorlage beantragten Fondseinlage von 55 Millionen Franken pro Jahr wird der Fondsbestand im Verkehrsfonds um das Jahr 2040 herum aufgebraucht sein. Wenn wir die Minimaleinlage bei 70 Millionen Franken pro Jahr belassen würden, so wie es heute im Gesetz steht, dann würden wir den Bestand im Fonds ebenfalls reduzieren, aber eben nicht leeren, sondern per 2040 auf rund 350 Millionen Franken reduzieren. Das Jahr 2040 mag weit weg sein, aber bis dann ist die Limmattalbahn erst gerade etwa zur Hälfte amortisiert. Mir ist bewusst, dass es geringen Unterhaltungswert hat, wenn man Zahlenreihen vorträgt und dann auch noch auf irgendwelche Tabellen im Finanzbericht verweist, in diesem Fall ist es das Kapitel 45 im Finanzbericht, Fonds im Eigenkapital. In dieser Tabelle ist aufgelistet, wie hoch der Abschreibungsbedarf auf bereits getätigten Investitionen ist und wie hoch die bereits bewilligten Beitragszusicherungen sind. Also Abschreibungsbedarf per Ende 2016 noch 1'231'000'000, bereits bewilligte Beitragszusicherungen sind 1'771'000'000 Franken. Wenn man das in 30 Jahren abschreiben will, sind das alleine 60 Millionen Franken pro Jahr auf dem, was wir schon bewilligt haben, und da kommt noch etwa so viel dazu aus dem, was wir schon verbaut haben, also Glattalbahn, Durchmesserlinie und so weiter. Was heute gebaut wird, also konkret die Limmattalbahn oder das Tram Hardbrücke, wird erst nach 2050 fertig abgeschrieben sein. Wir werden aber mit dieser Gesetzesänderung im Verkehrsfonds schon 2040 auf null sein. Das heisst: Was wir heute kürzen, packen wir in den Rucksack der nächsten Generation. 23 mal 15, das geht noch als Kopfrechnung, das sind 345 Millionen Franken.

Wir beantragen Ihnen, dass der Verkehrsfonds bis 2040 nicht aufgebraucht wird, sondern auf rund 350 Millionen Franken reduziert wird. Das scheint uns vernünftig und läuft unter dem Titel «seriöse Finanzierung».

Die Grünen stimmen also für Nichteintreten und damit für eine seriöse Finanzierung des ÖV. Wir werden damit wohl in der Minderheit bleiben, deshalb auch gleich noch einige Worte zum Antrag auf Reduktion der Einlage und dem nachträglichen Abstottern in 5-Millionen-Raten. Das ist finanzpolitische Wolkenschieberei. Sie werden das von den Grünen noch einige Male hören. Sie machen Schönwetterpolitik

und Ihr Instrument dafür ist Wolkenschieben. Ich sehe das schon auf den Wahlplakaten der FDP: Wir können Wolken verschieben. Die Wolkenschieber werden heute die Mehrheit bekommen, aber uns braucht es dazu nicht.

Philipp Kutter (CVP, Wädenswil): Die Vorlage ist Teil der Leistungsüberprüfung, und wie es so ist mit der Überprüfung der Leistungen und dem Sparen: Es macht nicht wirklich Freude. Dieser Vorlage werden wir allerdings zustimmen. Wir sind der Meinung, dass eine vorübergehende Reduktion der Einlagen in den Verkehrsfonds verkraftbar ist. Der Verkehrsfonds ist gut gefüllt. Und natürlich zeigen die langfristigen Prognosen, dass die Mittel irgendwann reduziert werden, aber diese Prognosen sind auch nur so präzise, wie der mittelfristige Ausgleich es ist. Wir reden hier über eine vorübergehende Reduktion der Mittel, das scheint mir wichtig und ist auch der CVP wichtig. Einer generellen Reduktion der Mittel in den Verkehrsfonds hätten wir nicht zugestimmt. So aber, für drei Jahre, ist das für den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich verkraftbar. Er ist und bleibt seriös finanziert und ist abgesehen davon politisch sehr breit abgestützt. Das zeigen die breiten Mehrheiten, die insbesondere auch Grossprojekte hier in diesem Rat erhalten. Es ist nicht nötig, hier das Ende der Welt herbeizureden, wie das von linker Seite getan wird.

Wir werden Eintreten beschliessen. Besten Dank.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): «Ich bin auch ein Wirtschaftsfaktor.» Vielleicht könnte diese Variante der allseits bekannten, gelungenen Werbung für den öffentlichen Verkehr bei einigen Votanten im Saal für einen Bewusstseinsschub sorgen. Denn ein Tram, Bus, Schiff oder Zug ist eben viel mehr als nur ein Fortbewegungsmittel. Das qualitativ hochstehende Angebot unseres ÖV ist nicht nur ein wichtiger Standortvorteil für den Kanton Zürich, sondern auch ein starker Wirtschaftsmotor, einer, der sogar ziemlich umweltfreundlich ist, tausende von Arbeitsplätzen schafft, Wertschöpfung generiert und als willkommene Zugabe einen grossen Beitrag an unsere Lebensqualität leistet. Und für alle, die sich lieber von Zahlen beeindruckend lassen: Schweizweit beträgt die jährliche Wertschöpfung des ÖV rund 5 Milliarden Franken. An der Spitze einer Kolonne den Motor abzuwürgen, ist peinlich, wenn endlich grün erscheint, obwohl dies in der Regel nicht absichtlich geschieht. Aber bewusst einen Motor zum Stillstand zu bringen, auf den wir alle angewiesen sind, ist – entschuldigen Sie den Ausdruck – einfach «bireweich» oder fürs Protokoll etwas

moderater: Die Mindesteinlage zu reduzieren, ist unverantwortlich und kurzsichtig. Denn ein solcher Beschluss ist auch ein Signal, das Signal nämlich, die anstehenden Bahninfrastrukturprojekte in unserem Kanton seien weder wichtig noch dringlich. Wenn Sie der Restschweiz diese Botschaft vermitteln wollen, dann nur zu. Wenn Sie jedoch der Meinung sind, für grosse Investitionen müsse man kämpfen, dann erteilen Sie der Reduktion der Einlagen eine klare Absage. Denn geht unserem ÖV irgendwann der Most aus, ist Stillstand vorprogrammiert, im dümmsten Fall sogar mitten auf der Kreuzung.

Die EVP ist sowohl im ÖV als auch in der Wirtschaft gegen Stillstand und gegen Raubbau und wird darum das Nichteintreten auf diese Gesetzesänderung unterstützen.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Ich spreche gleichzeitig zu den Vorlagen a und b: Es ist einfach eine leidige und unsägliche Geschichte mit dem Griff in den Verkehrs- und Bahninfrastrukturfonds, um den Kanton pseudomässig zu sanieren. Ich verweise auf die präsentierten Zahlen von Robert Brunner, diese sprechen für sich. Der öffentliche Verkehr wird von der bürgerlichen Seite seit Jahren kaputtgespart und schlechtgeredet. Ihr erklärtes Ziel ist es, den motorisierten Individualverkehr massiv auszubauen. Dieses unsägliche Trauerspiel findet nun mit einer neuen Kapriole in Vorlage b eine Weiterentwicklung. Künftig sollen sich nämlich auch die Gemeinden mit einem tieferen Beitrag am Verkehrs- und Bahninfrastrukturfonds beteiligen. Damit wird der Wettbewerb im Kaputtsparen nochmals massiv angeheizt.

Wir lehnen die Übergangsbestimmung in der Vorlage a wie auch die Senkung des Gemeindebeitrags in Vorlage b ab. Die Alternative Liste wird darum den Minderheitsantrag auf Nichteintreten unterstützen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Michael Zeugin gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 74 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und auf die Vorlage 5292a einzutreten.

Die Beratung der Vorlage 5292a wird unterbrochen.

Lauf gegen den Rassismus

Ratspräsidentin Karin Egli: Bereits zum dritten Mal hat eine überparteiliche Gruppe aus dem Kantonsrat am gestrigen Lauf gegen Rassismus mitgemacht. Die Kantonsgruppe mit Beat Bloch, Andreas Hauri, Sibylle Marti, Sonja Rueff, Kathy Steiner und Judith Stofer wurden von Nationalrat Angelo Barrile unterstützt. Die Gruppe startete unter dem Namen «PolitikerInnen gegen Rassismus» und schaffte total 120 Runden auf der Bäckeranlage im Kreis 4. Mit der Unterstützung von mehr als 40 Sponsorinnen und Sponsoren hat die überparteiliche Kantonsratsgruppe mehrere tausend Franken für die Autonome Schule Zürich und die Anlaufstelle Sans Papiers erlaufen. Herzliche Gratulation. (*Applaus.*)

Fraktionserklärung der EVP und SP zu den Folgen des Schiffsfünflibers

Tobias Mani (EVP, Wädenswil): Ich verlese Ihnen eine gemeinsame Fraktionserklärung von EVP und SP-Fraktion zum Thema «Gastronomie-Mitarbeitende auf Schiffen verlieren ihre Stelle – Schiffsfünfliber sofort abschaffen».

SP und EVP sind alarmiert über die gravierenden Folgen des Schiffszuschlags. Wir haben den Regierungsrat mit unserer Anfrage (KR-Nr. 188/2017) anfangs Juli aufgefordert, diesen abzuschaffen, und vor Kollateralschäden gewarnt. Zwischenzeitlich hat die leidige Geschichte sich weiter dramatisch verschlechtert. Im ersten Halbjahr gab es einen Passagierrückgang von einem Viertel, was der Prognose des Regierungsrates entsprach. In den letzten beiden Monaten Juli und August in der Hochsaison waren es nun aber sage und schreibe ein Drittel weniger Passagiere. Und prompt ist auch der vorausgesagte Kollateralschaden eingetreten: Letzte Woche wurde ein massiver Stellenabbau bei den Gastronomie-Mitarbeitenden angekündigt. Umso mehr erwarten wir nun ein Einlenken der Regierung bei diesem Thema. Gelegenheit dazu bietet die Beantwortung unserer Anfrage 188/2017.

Absolut unverständlich ist für uns die Reaktion von Regierungsrätin Carmen Walker Späh auf die Entlassungen. Sie will nun gemäss Medienberichten untersuchen lassen, ob der Umsatzrückgang in der Gastronomie einen Zusammenhang mit dem Schiffsfünfliber haben könnte. Liebe Frau Regierungsrätin, jetzt braucht es keine Studie. Wir er-

warten vom Regierungsrat, dass er jetzt hinsteht und sagt: «Der Schiffsfünfliber war ein Fehler, wir haben uns geirrt. Wir korrigieren diesen Irrtum.» Mit einer solchen Haltung zeigt der Regierungsrat Grösse und Rückgrat. Wer jetzt nach Studien schreit, hat den Bezug zum realen Leben verloren.

Jetzt muss es auch der Regierungsrat einsehen: Seine Zahlenspielereien mit den netto 3 Millionen Franken Verbesserung durch den Schiffsfünfliber gehen längst nicht mehr auf. Spielen Sie nicht mit den Arbeitsstellen der Mitarbeitenden der Schiffsgastronomie und spielen Sie auch nicht mit den Stellen der Mitarbeitenden der ZSG (*Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft*). Denn diese werden wohl als Nächste dran kommen.

Da die Regierung bis heute nicht gehandelt hat, muss der Kantonsrat handeln. Wir können nicht länger tatenlos zuschauen bei diesem Thema. Die PI zur Abschaffung des Schiffzuschlags ist bereits geschrieben. Die Regierung hat es in der Hand, unsere Anfrage diese Woche noch im positiven Sinne zu beantworten. Tun Sie es!

Fraktionserklärung der SP zur bevorstehenden Volksabstimmung über die Änderung des Sozialhilfegesetzes

Markus Späth (SP, Feuerthalen): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der SP mit dem Titel «Meister, die Arbeit ist fertig, kann ich sie gleich flicken?».

Bemerkenswertes hat sich letzte Woche zugetragen. An einer Pressekonferenz und in den Medien hat der SVP-Fraktionspräsident Jürg Trachsel eingestanden, dass der Kantonsrat unter Führung der SVP gepfuscht hat. Deshalb müsse die Integrations-Stopp-Vorlage, sollte sie am nächsten Wochenende eine Mehrheit finden, sofort nachgebessert werden. Wider besseres Wissen warf er zudem den Gemeindevertretern vor, dass sie bei der Behandlung der Vorlage im Kantonsrat nicht auf die massiven Kostenfolgen für die Gemeinden hingewiesen hätten. Dazu ist Folgendes festzuhalten:

Erstens: Wir haben bei der Beratung der Vorlage im März explizit Rückweisung verlangt, damit die Frage der Verschlechterung der Integration und der Kostenabschiebung auf die Gemeinden noch einmal sorgfältig geprüft werden könne. Wir taten dies, weil der Gemeindepräsidentenverband (*GPIV*) den Kantonsrat ausdrücklich darum ersucht hatte. Die SVP, die jetzt Nachbesserungen ankündigt, hat dies damals

an vorderster Front verhindert. Die SVP-Forderung ist deshalb heuchlerisch.

Zweitens: Dass die Gemeinden nicht gebührend angehört wurden bei der Beratung der Vorlage, ist richtig. Die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit (KSSG) unter der Leitung von Claudio Schmid, SVP, hat bewusst auf eine Einladung an den GPV verzichtet. Die Spitze des GPV war offenbar auch nicht im Stande, sich in der KSSG Gehör zu verschaffen. Wenn jetzt der SVP-Fraktionschef so tut, als ob die Mehrbelastung der Gemeinden nicht allen bekannt gewesen wäre, versucht er uns und die Öffentlichkeit für dumm zu verkaufen. Das ist unredlich.

Drittens: Offenbar herrscht grosse Nervosität im Lager der Befürworter. Die CVP, die BDP und teilweise auch die GLP haben inzwischen die Seite gewechselt. Auch Kollege Trachsel hat jetzt offenbar erkannt, dass ein Ja am nächsten Wochenende tatsächlich zu massiven Mehrbelastungen für die Gemeinden und zu einem Abbau der Arbeitsintegration führen wird. Das ist immerhin ein unerwarteter Anflug von Ehrlichkeit.

Viertens: Integration wirkt, die neuesten Zahlen beweisen es. Vorläufig Aufgenommene mit mehr als fünf Jahren Aufenthaltszeit, die in den letzten Jahren von der intensivierten Integration im Kanton Zürich profitieren konnten, erreichen heute eine Erwerbsquote von notabene 54 Prozent. Zum Vergleich: In der Schweiz arbeiten nur 46 Prozent, in Zürich waren es vor der Integrationsoffensive nur bescheidene 37 Prozent. Offenbar hat das jetzt auch die SVP eingesehen. Nur so macht nämlich das Versprechen Trachsels Sinn, die Integrationsfinanzierung zu sichern. Nach der Tat hält die SVP Rat.

Das Ziel kann auf viel einfachere Weise als mit neuen SVP-Flickwerk-Vorstössen erreicht werden, nämlich mit einem Nein zur unsinnigen Integrations-Stopp-Vorlage am nächsten Wochenende.

Fraktionserklärung der EDU zur Wahl eines Mitglieds des Obergerichts

Erich Vontobel (EDU, Bubikon): Fraktionserklärung der EDU zur Obergerichterwahl von David Oehninger:

Wie Sie wissen, hat die EDU als nächste Fraktion einen Sitzanspruch von 100 Prozent am Obergericht. Die Sitzverteilung nach dem Parteienproporz hat hier im Kantonsrat eine lange Tradition und gilt auch mit der neuen Kantonsverfassung unverändert weiter. Paragraph 75 des

Geschäftsreglements des Kantonsrates hält ausdrücklich fest, dass es bei der Obergerichterwahl darauf ankommt, welche Fraktion den Sitzanspruch hat. Der Proporz-Anspruch ist also nicht einfach eine nette Tradition, ein Goodwill, sondern ein gesetzlicher Anspruch. Erst kürzlich feierten wir in Winterthur 100 Jahre Proporz.

Sie können die EDU sympathisch finden oder nicht, aber im Kantonsrat gilt für die Besetzung von Richterstellen seit Jahrzehnten, dass jede Fraktion zu ihrem Recht kommen muss, auch eine kleine. Den Sitzanspruch dieses Mal haben nicht die FDP, nicht die SP und auch nicht die EVP. Die EDU einfach zu übergehen, ist deshalb nicht zulässig.

Paragraf 59b des Geschäftsreglements des Kantonsrates regelt im Detail das Wahlverfahren fürs Obergericht und die anderen kantonalen Gerichte. Dieses Verfahren muss von den Kandidierenden und auch vom Kantonsrat eingehalten werden. Und ich kann Ihnen versichern, die EDU hat dieses Verfahren eingehalten. Es gab eine öffentliche Ausschreibung im Amtsblatt mit einer unmissverständlichen Bewerbungsfrist bis am 26. Mai. Unser Kandidat hat sich in der Bewerbungsfrist beworben. In dieser Frist hat auch noch eine weitere Person bei der JUKO (*Justizkommission*) ihre Kandidatur angemeldet. Die JUKO hat bereits im Juni diese Personen geprüft und unseren Kandidaten als qualifiziert erachtet. Danach hat unsere Wahlkommission die Kandidierenden auch noch geprüft. Wir haben Ihnen von diesen Personen den fachlich und persönlich am besten geeigneten Kandidaten einstimmig zur Wahl vorgeschlagen. Sie wissen es, es ist David Oehninger.

Unser Kandidat ist also nicht einfach ein Notnagel. Er bringt dieselben Voraussetzungen mit, wie viele von Ihren Obergerichterrinnen und Obergerichtern, als sie gewählt wurden. Er arbeitet seit elf Jahren an den Zürcher Gerichten. Er hat die letzten Jahre voll als Richter gearbeitet. Er ist gewählter Bezirksrichter. Er war auch bereits vier Jahre lang am Obergericht als Gerichtsschreiber und hat dort unzählige Urteile verfasst. Er weiss also bestens, was ihn am Obergericht erwartet. Unser Kandidat hat nicht nur elf Jahre Gerichtserfahrung, er ist auch noch Rechtsanwalt. Die Anwaltsprüfung ist die schwierigste fachliche Prüfung, die Sie als Jurist machen können.

David Oehninger hat in den letzten elf Jahren vollzeitlich an Urteilen gefeilt, Gerichtsverfahren betreut und Gerichtsverhandlungen geführt. Wenn er bis jetzt nicht begriffen hätte, wie es am Gericht funktioniert, würde er es auch in fünf Jahren nicht begreifen. Unser Kandidat ist auch kein komischer christlicher Kauz, sondern ein weltoffener Mensch mit einem sehr guten Auftreten. Er hat zudem beste Referen-

zen. Darunter sind auch gewählte Oberrichterinnen und Oberrichter der FDP, der SP und der CVP und eine Professorin der Uni Zürich. All diese Personen und noch weitere haben mit ihm mehrere Jahre am Obergericht zusammengearbeitet. Sie bestätigen, dass er ein fähiger Oberrichter wäre und einen ausgezeichneten Ruf geniesst. Wenn diese Personen und die JUKO bei der fachlichen Eignung alle falsch liegen sollten, weiss ich auch nicht mehr weiter.

Ich erinnere Sie daran, dass die Frage nicht lautet, welche Fraktion auch noch einen guten Kandidaten hätte, die Frage lautet: Wer hat den Sitzanspruch? Den Sitzanspruch hat die EDU. Genauso wird auch Ihre Fraktion wieder an der Reihe sein. Was würden Sie sagen, wenn es dann auch so einen mehrmonatigen Aufstand gäbe, nachdem Sie für Ihren Sitz einen fähigen Kandidaten nominiert haben? Wenn also klar ist, wer den Sitzanspruch hat, gibt es nur noch eine Folgefrage: Hat die EDU einen Kandidaten vorgeschlagen, der die Voraussetzungen erfüllt oder nicht? Und auch da können Sie ehrlicherweise nur mit «Ja» antworten. Unser Kandidat erfüllt sämtliche Voraussetzungen des Obergerichts, die wir hier seit Jahren anwenden. Er übertrifft das Anforderungsprofil der Stellenausschreibung bei weitem.

Es ist auch nicht zulässig, ohne Einhaltung des ordentlichen Wahlverfahrens, das seit dem Frühling läuft, plötzlich irgendeine neue Person aufzustellen, wie das offenbar versucht wird. Um zu kandidieren, hätte man sich im Mai melden müssen, wie das die anderen Kandidaten auch getan haben. Jetzt ist es dafür zu spät.

Selbst ohne gesetzliche Regeln wäre das hier kein Fall, um die seit Jahrzehnten geltende Proporzverteilung einfach zu versenken. Oder wollen Sie in Zukunft für jeden Richtersitz auf kantonaler Ebene auch noch einen Wahlkampf führen? Wir stehen dem Stimmvolk, aber auch den Personen gegenüber, die im Mai ordentlich kandidiert haben, in der Pflicht, die Wahlregeln einzuhalten. Wir sind doch keine Bananenrepublik, sondern repräsentieren den Rechtsstaat und auch den Kanton Zürich als Arbeitgeber. Die Oberrichterinnen und Oberrichter werden nicht von der IFK (*Interfraktionellen Konferenz*) gewählt, sondern vom Kantonsrat, das heisst von Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen. Die Sitzverteilung nach der Parteienstärke ist eine grundlegende, eine demokratische und eine äusserst solidarische Errungenschaft unseres Kantons. Sie schützt die Ansprüche aller Fraktionen, auch die der kleineren. Alle sollen am Obergericht repräsentiert sein, Ihre Fraktion wie auch die EDU. Alles andere ist verfassungs- und gesetzeswidrig.

Ich bitte Sie deshalb, den Sitzanspruch der EDU zu respektieren und sich nicht mit falschen Informationen manipulieren zu lassen. Diese politischen Spiele sollen endlich aufhören. Wir als Kantonsrat täten gut daran, uns unserer eigentlichen Arbeit zu widmen, statt uns mit solchen Machtspielen zu disqualifizieren.

Ich danke Ihnen schon jetzt für Ihre gerechte Wahl am 30. Oktober 2017 in diesem Saal.

Ratspräsidentin Karin Egli: Und ich danke Ihnen, Herr Vontobel, für die doch sehr kurze Fraktionserklärung (*Heiterkeit*).

Persönliche Erklärung von Claudio Schmid, Bülach, zur Fraktionserklärung der SP

Claudio Schmid (SVP, Bülach): Markus Späth, ich möchte dich doch bitten, nicht etwas zu verbreiten, das nicht stimmt, ohne dass du es beweisen kannst. Das «bewusst» trifft nicht zu. Wir haben nicht bewusst die Anhörung nicht gemacht, wie du das hier jetzt veröffentlichst, das weise ich ganz klar zurück. Tatsache ist, dass am 29. September 2016 die Vorlage zuhanden des Kantonsrates verabschiedet wurde und in der Phase vom September 2016 bis Februar 2017, als die erste Lesung stattfand, das Schreiben der Stadt Zürich eintraf. Wir reden hier nur von der Stadt Zürich und nicht von den Zürcher Gemeinden. Die Stadt Zürich hat sich mit einem Schreiben an alle Kantonsräte kurz vor der Legiferierung hier im Plenum eingebracht, das ist ihr Recht. Deine Geschäftsleitung hat dieses Recht von einer Rückweisung in der Kommission abgelehnt, also solltest du deine eigene Geschäftsleitung kritisieren. Die Kommission hat das sauber abgeschlossen und das wurde hier erledigt. Ich sehe das Problem nicht. Danke.

Persönliche Erklärung von Jürg Trachsel, Richterswil, zur Fraktionserklärung der SP

Jürg Trachsel (SVP, Richterswil): Ich möchte auch noch schnell auf Markus Späth replizieren, der es mit der Wahrheit wirklich nicht so streng nimmt, wie er das anderen manchmal unterstellt. Ich bin erstaunt über deine zum Teil wirklich sehr wirren Interpretationen im Zusammenhang mit dem Sozialhilfegesetz. Ich sage es hier gerne nochmals: Wir sind klar für dieses Sozialhilfegesetz, denn es ist ge-

rechter, fairer und auf lange Zeit günstiger für Gemeinden und Kanton. Danke vielmals.

Persönliche Erklärung von Thomas Marthaler, Zürich, zur persönlichen Erklärung von Claudio Schmid

Thomas Marthaler (SP, Zürich): Lieber Claudio Schmid, wir haben in der Kommission verlangt, dass jemand von Zürich vorbeikommt. Wir hatten auch schon die Hinweise aus Winterthur, dass das ein Problem ist und dass man es seriös abklären müsste, dass man diese Personen anhören sollte, wie viel das kostet und wie viel das ausmachen würde in Bezug auf die Integration dieser Leute. Aber wir haben keine Mehrheit in dieser Kommission und darum haben wir diese Personen nicht angehört. Bewusst – das ist bewusst, wenn man jemanden nicht anhört. Das ist eine bewusste Entscheidung. Ihre Entscheidung war ja nicht irgendwie unbewusst oder von Uriella (*Schweizer Sektengründerin und Geistheilerin*) hergeleitet oder so (*Heiterkeit*). Vielen Dank, das nur zur Wahrheit, also Korrektheit.

Die Beratung der Vorlage 5292a wird fortgesetzt.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG) wird wie folgt geändert:

Ersatz von Bezeichnungen

§ 31

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Übergangsbestimmung

Minderheitsantrag von Michael Zeugin, Robert Brunner, Tobias Langenegger und Sabine Sieber:

Gemäss Antrag des Regierungsrates: keine Übergangsbestimmung

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich will hier offen mit Ihnen sprechen. Der Antrag der Finanzkommission macht mir Bauchweh. Er macht mir vor allem Bauchweh, weil er aus meiner Sicht völlig falsche Signale setzt. Der zusätzliche Eingriff in den Verkehrsfonds – wir sprechen hier nicht von der Reduktion auf die 55 Millionen –, der zusätzliche Eingriff ist aus meiner Sicht nicht nötig, er macht aus meiner Sicht keinen Sinn und er zeugt – erlauben Sie mir diese Bemerkung –, er zeugt nicht von einer wirklich klugen Voraussicht. Vor allem aber ist er einfach ein finanzpolitisches Manöver und er ist für mich eben ein gefährliches finanzpolitisches Zeichen. Die geplanten Kürzungen entsprechen für mich einer kurzfristigen Betrachtungsweise. Der Budgetentwurf 2018 weist beispielsweise bereits einen Überschuss von 80 Millionen Franken aus, und wir gehen davon aus, dass wir die Ziele der Leistungsüberprüfung, nämlich einen ausgewogenen mittelfristigen Haushalt, erreichen dürfen und können. Dazu beigetragen hat auch der öffentliche Verkehr mit einem ganzen Bündel von Massnahmen, die hier etwas in Vergessenheit geraten. Es sind Massnahmen, mit denen wir unsere Transportunternehmen zu mehr Effizienz angespornt haben, mehrere Millionen Franken. Hier haben Sie mein Wort, dass ich es durchsetzen werde. Der ungeliebte Schiffszuschlag ist übrigens auch eine dieser Massnahmen, womit wir versuchen, gegen die massive Unterdeckung – die Schifffahrt ist einer der defizitärsten Verkehrsbereiche im ZVV – vorzugehen und den Kostendeckungsgrad zu erhöhen. Sie sehen also: Wir tun sehr viel, um auch vom öffentlichen Verkehr her unseren Beitrag zu leisten.

Was Sie nun aber machen mit einer zusätzlichen Kürzung um insgesamt 90 Millionen Franken, dem können wir nicht mehr zustimmen. Und warum ist das so? Man könnte zwar auf den ersten Blick sagen, das sei ja ein ausgewogener Vorschlag. Die 90 Millionen werden ja 18 Jahre lang mit leicht höheren, also 5 Millionen höheren Einlagen wieder kompensiert. Aber wenn Sie heute diesen Entscheid fällen: Wie garantieren Sie uns dann, dass auch in nachfolgenden Sitzungen diese Haltung weiter so vertreten wird? Wie wollen Sie glauben machen, dass dieses Parlament hier 18 Jahre lang getreu nach dem Entscheid von heute entscheidet? Mit Verlaub, ich finde es auch einigermassen schwierig, auch demokratiepolitisch schwierig, hier etwas zu beschliessen, das Sie eigentlich zu einem Drittel bereits vorweggenommen haben. Sie haben ja dem Fonds bereits die 30 Millionen entnommen und Sie beabsichtigen, dies auch mit dieser Budgetdebatte wieder zu entnehmen. Und nachher wird dann die politische Debatte geführt. Ich finde das nicht wirklich redlich.

Lassen Sie den Verkehrsfonds nicht zum Spielball von jährlichen Budgetdebatten werden, das ist der falsche Ansatz. Ich höre immer wieder das Argument, ja, dieser Verkehrsfonds, der sei ja gut dotiert, man könne sich eine solche Kürzung auch leisten. Fakt ist aber – und das muss man hier einfach zur Kenntnis nehmen –, dass die anstehenden wichtigen Ausbauten jährliche Einnahmen von mindestens 55 Millionen Franken erfordern. Und das ist nicht einfach so eine gefühlte Zahl von 55 Millionen, sondern diese Zahl basiert auch auf der Strategie des ZVV, die Sie ja übrigens hier im Rat beschliessen. Mit 55 Millionen Franken werden wir auch in den nächsten Jahren enger handeln müssen, aber wir können das vertreten, es wurde hier debattiert. Wir haben mit FABI auch eine stärkere Verpflichtung des Bundes. Wir können hier davon ausgehen, dass zum Beispiel der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen nicht mehr vom Kanton finanziert werden muss, sondern vom Bund. Aus unserer Sicht ist eine Einlage von 55 Millionen daher gerechtfertigt. Ich muss aber auch sagen: Sollte sich das heute sehr tiefe Zinsniveau wieder normalisieren, wird auch diese Abnahme noch markanter ausfallen und vielleicht wären wir dann hier im Rat dankbar, wir hätten diese 55 Millionen nicht mit weiteren Kürzungen so beschlossen.

Mit dem Verkehrsfonds ist es eben nicht wie mit einer Heizung, die man je nach Temperatur mal nach oben schiebt und mal nach unten schiebt. Kurzfristige Aktionen, wie diese aktuelle Kürzung, bringen dieses System aus dem Gleichgewicht. Wir haben seit 27 Jahren einen äusserst erfolgreichen Zürcher Verkehrsverbund. Und wir haben diesen erfolgreichen Verkehrsverbund immer im Einvernehmen mit dem kantonalen Parlament so beschlossen und letztlich auch in vielen Volksabstimmungen so bewahrt. Was Sie hier machen, entspricht nicht mehr einer besonnenen Verkehrspolitik im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr. Seine langfristige Mechanik – das war 27 Jahre lang so –, die langfristige Mechanik des öffentlichen Verkehrsfonds will eben genau sicherstellen, dass wir Kontinuität haben im öffentlichen Fonds, dass wir Langfristigkeit haben, dass wir Stabilität und eben auch Beständigkeit haben. Das war ein sehr erfolgreiches Modell, für das uns die ganze Schweiz und übrigens viele Länder auch im Ausland stark beneiden.

Ich bitte Sie daher, und kann wirklich nur an Sie appellieren hier im Rat, dass Sie diese Einlage, diese reduzierte Einlage, bei diesen 55 Millionen so belassen. Das ist gerechtfertigt mit FABI, das können wir verschmerzen. Wir können unsere Investitionen weiterhin auf einer verlässlichen Grundlage tätigen. Aber bitte, ich bitte Sie wirklich, verzichten auf die zusätzliche Reduktion von insgesamt 90 Millionen,

auch weil dies ja letztlich schon zu einem Teil vollzogen ist und auch in Respekt allenfalls auch gegenüber den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Michael Zeugin gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 72 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Ratspräsidentin Karin Egli: Somit ist die Vorlage 5292a materiell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet in ungefähr vier Wochen statt. Dann befinden wir zusammen mit der Vorlage 5292b auch über Ziffern römisch II und III der Vorlage.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

5. Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (Änderung; Bahninfrastrukturfonds, Leistungsüberprüfung 2016)

Antrag des Regierungsrates vom 29. Juni 2016 und geänderter Antrag der Finanzkommission vom 29. Juni 2017

Vorlage 5292b

Ratspräsidentin Karin Egli: Zur Information: Die Minderheitsanträge von Sabine Sieber und Tobias Langenegger, auf die Vorlage 5292b nicht einzutreten, und als Mitunterzeichnende zur Paragraf 31a Absatz 1 wurden am 3. Juli 2017 zurückgezogen.

Beatrix Frey (FDP, Meilen), Präsidentin der Finanzkommission (FI-KO): Der Regierungsrat schlägt mit Vorlage 5292b vor, die aus der Begrenzung des Pendlerabzugs resultierenden Mehreinnahmen der Gemeinden durch eine neue Bestimmung im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr, PVG, abzuschöpfen und sie an der Einlage des Kantons in den Bahninfrastruktur, BIF, zu beteiligen. Mit der von der Regierung vorgeschlagenen Begrenzung des Pendlerabzugs auf 3000 Franken, verbunden mit der Entlastung über den ZVV-Beitrag (*Zürcher Verkehrsverbund*) aufgrund der Übernahme von Bahninfrastruktur-

turbauten durch den Bund, hätte man die Gemeinden insgesamt kostenneutral zur Hälfte an der BIF-Einlage von 120 Millionen Franken beteiligen können. Weil sich der Kantonsrat aber für einen Pendlerabzug von 5000 Franken ausgesprochen hat, reduzieren sich die Mehreinnahmen der Gemeinden von ursprünglich 48,5 Millionen Franken auf noch rund 28,7 Millionen Franken, wenn die Vorlage angenommen wird.

Die Mehrheit der Finanzkommission ist der Meinung, dass die Gemeinden durch die BIF-Einlage nicht mehr belastet werden sollen, als sie durch Mehreinnahmen aus dem gekürzten Pendlerabzug und über die zu erwartenden Minderausgaben an den ZVV-Beiträgen im Umfang von 11,5 Millionen Franken entlastet werden. Sie tritt deshalb mit der Übergangsbestimmung in Teil B, Ziffer II, und der Neufassung von Paragraph 31a – beides direkte Verknüpfungen mit der Vorlage 5292a, die wir vorhin beraten haben – dafür ein, dass die BIF-Einlage für die Gemeinden nur zum Tragen kommt, wenn die Stimmberechtigten der Reduktion des Pendlerabzugs am 24. September 2017 zustimmen. Eine Minderheit lehnt die Verknüpfung ab, weil diese aus ihrer Sicht nicht dem Aspekt der «Einheit der Materie» entspricht.

In Bezug auf die Verteilung der Gemeindebeiträge beantragt die Mehrheit der Finanzkommission dem Kantonsrat eine Bemessung nach deren Einwohnerzahl. Auswertungen haben ergeben, dass bei diesem Verteilschlüssel das Verhältnis zwischen Be- und Entlastung am ausgewogensten ist. Die Mehreinnahmen in den Gemeinden aus dem reduzierten Pendlerabzug korrelieren besser mit den Einwohnerzahlen als mit dem ZVV-Verteilschlüssel. Insbesondere grosse Städte und Agglomerationsgemeinden erfahren damit eine ausgeglichene Belastung. Zudem profitieren von den geplanten Bahninfrastrukturbauten alle Gemeinden.

Eine Minderheit bevorzugt den ZVV-Verteilschlüssel gemäss Antrag des Regierungsrates. Dieser richtet sich zu 20 Prozent nach der Steuerkraft und zu 80 Prozent nach dem Verkehrsangebot. Ihres Erachtens ergibt sich mit dem Verteilschlüssel nach Einwohnerzahlen eine deutliche Mehrbelastung für die ländlichen Gebiete.

Mit ihren Beschlüssen folgt die Finanzkommission wiederum denjenigen der mitberichtenden Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt, KEVU.

Im Namen der Mehrheit der Finanzkommission bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und den entsprechenden Anträgen zuzustimmen. Besten Dank.

Tumasch Mischol (SVP, Hombrechtikon): Bei dieser Vorlage geht es um die Frage, mit welchem Betrag sich die Gemeinden an der Einlage des Kantons Zürich in den Bahninfrastrukturfonds beteiligen sollen. Unserer Meinung nach müsste die Frage viel eher lauten, ob sich die Gemeinden überhaupt an diesen Kosten beteiligen müssen. Denn es geht hier nicht um die Erschliessung innerhalb des Kantons, wo auch die Gemeinden ein Wörtchen mitzureden haben, sondern es geht um den nationalen Fonds, welcher Betrieb, Unterhalt wie auch den Ausbau der Bahninfrastruktur schweizweit von Bern aus koordiniert. Da wäre es wohl durchaus denkbar, dass die Einlage in den Bahninfrastrukturfonds ausschliesslich via Kanton finanziert werden könnte. Nun, eine Beteiligung der Gemeinden an diesen 120 Millionen der kantonalen Einlage ist aber dennoch mehrheitlich unbestritten. Die Regierung spricht aber hier nicht von einer Belastung der Gemeinden, sondern verspricht ein Nullsummenspiel bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur. Die Gegenfinanzierung für die Gemeinden soll nämlich mehrheitlich mit der Beschränkung des Arbeitswegkostenabzugs erfolgen. Das heisst nichts anderes, als dass es der Autofahrer ist, der indirekt wesentlich den Bahninfrastrukturfonds speisen soll. Diese Steuererhöhung für 86'000 Steuerpflichtige in Form der Beschränkung des Pendlerabzugs soll rund 55 Millionen Franken einbringen. 26 Millionen gehen dabei an den Kanton, knapp 29 Millionen Franken fliesen in die Kassen der Städte und Gemeinden. Für uns ist dies ein nicht akzeptables Paradoxon, das Gegenteil einer verursachergerechten Steuerbelastung. Ein Grund mehr übrigens für ein Nein zur Steuervorlage am kommenden Sonntag an der Urne.

Die vorberatenden Kommissionen haben nun insofern gute Arbeit geleistet, als sie klar gesagt haben, dass die Städte und Gemeinden nicht mehr belastet werden sollen als um den Betrag, den sie mit der Begrenzung des Arbeitswegkostenabzugs einnehmen. Sollte am kommenden Sonntag also die Steuererhöhung an der Urne durchkommen, ist der dadurch generierte Steuerertrag Massstab für die Belastung der Gemeinden. Aber auch diese Lösung ist nur bedingt befriedigend. Die Berechnung der Einnahmen von total 55 Millionen Franken durch die Beschränkung des Pendlerabzugs ist eine Momentaufnahme, basierend auf der Steuerperiode 2012. Veränderungen, die es seither seitens der Steuerpflichtigen gegeben hat, fliesen nicht ein, das heisst Zu- und Wegzüge von Pendlern, der demografische Wandel oder aber auch ein anderes Pendlerverhalten aufgrund des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs werden in dieser Rechnung nicht berücksichtigt. Und in Zukunft werden erst recht nicht aktuelle Begebenheiten berücksich-

tigt. Sobald der Arbeitswegkostenabzug begrenzt ist, wird es keine Möglichkeiten mehr geben, effektive korrekte Zahlen zu ermitteln.

Und nun noch zum letzten Punkt: Die vorberatende Kommission war mehrheitlich der Ansicht, die Belastung der Gemeinden nach Einwohnerzahl zu verteilen und nicht, wie es der regierungsrätliche Vorschlag vorgesehen hat, gemäss dem bewährten ZVV-Verteilschlüssel, der massgeblich die Erschliessungsqualität berücksichtigt. Dies ist aus verschiedener Sicht abzulehnen. Zum einen entlastet diese Lösung vor allem die Stadt Zürich um einen Betrag von 7,7 Millionen Franken, ein Betrag, mit dem die ländlichen Gemeinden zusätzlich belastet werden. Die Stadt soll hierbei also massiv bevorzugt werden.

Zum anderen gibt es eine weitere versteckte Belastung der ländlichen Gemeinden, die nicht akzeptabel ist. Im Personenverkehrsgesetz soll verankert werden, dass die Gemeinden sich im Rahmen von 34 Prozent, das heisst mit rund 40 Millionen an der Einlage in den Bahninfrastrukturfonds beteiligen sollen. Das heisst, zu den 28,6 Millionen Franken Steuereinnahmen durch die Begrenzung des Arbeitswegkostenabzugs werden 11,5 Millionen Franken aus Sparmassnahmen beim ZVV dazugerechnet. Eigentlich müssten diese Sparmassnahmen beim ZVV für die Gemeinden kostenneutral sein, sie sind es aber nicht. Die Gemeinden werden mit diesen Sparmassnahmen via ZVV-Schlüssel entlastet, aber via BIF-Verteiler, also Bahninfrastrukturfonds-Verteiler nach Einwohnerzahl, wird ein anderer Betrag belastet. Das heisst, auch hier wird die Stadt Zürich zusätzlich mit einem Betrag von rund 3 Millionen Franken entlastet und die Gemeinden entsprechend noch mehr belastet. Gerade auch diese Umverteilung aufgrund zweier verschiedener Verteilschlüssel finden wir schlichtweg falsch.

Ich komme zum Schluss: Die SVP unterstützt den Antrag der Finanzkommission, dass die Beteiligung der Gemeinden an der Einlage des Kantons Zürich in den Bahninfrastrukturfonds im Rahmen von 34 Prozent liegen soll. Die SVP ist dezidiert der Meinung, dass sich die Beiträge der Gemeinden gemäss regierungsrätlichem Antrag nach Paragraph 27 Personenverkehrsgesetz beziehungsweise nach dem bewährten ZVV-Schlüssel richten sollen, und stellt entsprechend einen Minderheitsantrag. Alle weiteren Minderheitsanträge werden wir ablehnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Ich möchte nochmals darauf hinweisen: Wir haben eben diesen Nichteintretensantrag zurückgezogen. Tumasch Mischol hat ja gerade gesagt, eigentlich hättet ihr einen stellen müssen, weil ihr die ganze Sache ziemlich doof findet. Das habt ihr

leider nicht gemacht und unseren Antrag haben wir bereits zurückgezogen, darum konntet ihr den leider nicht mehr unterstützen. Nein, wir treten ein, wir finden diese ganze Sache in Ordnung.

Wir unterstützen es auch, dass mit diesem Antrag der Anteil der Gemeinden jetzt auf 34 Prozent gesetzt wird, der ursprüngliche Antrag auf hälftige Teilung zwischen Kanton und Gemeinden ist nicht mehr nötig. Denn wir hoffen sehr, dass der Pendlerabzug am Sonntag, diesen Sonntag, 24. September, durchkommt. Und dieser Pendlerabzug ist keine Steuererhöhung, Tumasch Mischol, dieser Pendlerabzug ist die Aufhebung eines unnötigen, ungerechten und falschen Steuerabzugs, der nicht richtig ist, der das weite Pendeln bevorzugt. Es kann nicht sein, dass das Pendeln staatlich gefördert wird. Es wird immer noch gefördert mit 5000 Franken Pendlerabzug – das finde ich persönlich immer noch viel zu viel –, aber diesen Kompromiss haben wir hier im Kantonsrat beschlossen, wir unterstützen ihn jetzt in dieser Volksabstimmung.

Dann noch meine Worte zu den ländlichen Gemeinden beziehungsweise zur Aufteilung auf die Gemeinden, auf die Einwohnerzahlen. Die ländlichen Gemeinden profitieren mehr von diesen Zusatzeinkünften aufgrund des gesenkten Pendlerabzugs. In der Stadt Zürich wird kaum jemand weit pendeln und mehr als 5000 Franken abziehen, das passiert einfach nicht oft. Darum ist es richtig, dass es auf alle Gemeinden gleichmässig verteilt wird. Und ich möchte nochmals wiederholen: Der öffentliche Verkehr dient allen Bewohnerinnen und Bewohnern des Kantons Zürich und nicht primär den Stadtzürcherinnen und Stadtzürchern. Darum ist das nichts als gerecht, das nach Einwohnerzahl zu machen und nicht nach Paragraf 27, wie er hier so schön abgekürzt ist. Paragraf 27 ist eben die Verteilung gemäss ZVV-Verteilschlüssel, wobei die Stadt Zürich über 50 Prozent bezahlen würde und auch die Stadt Winterthur einen grossen Anteil bezahlen würde. Ich bin sehr froh, dass uns die Verwaltung diese Zahlen sehr schön transparent dargestellt hat, so konnten wir das richtig durchdenken.

Wir lehnen aber die Verknüpfung der beiden Vorlagen ab. Wir lehnen das vor allem ab, weil wir Spielereien beim Pendlerabzug befürchten, dass man später noch am Pendlerabzug wieder etwas herumschiebt, dass diese 5000 Franken dann eben nicht sakrosankt im Gesetz stehen, denn Gesetze sind änderbar, dafür sind wir ja bekannt, das machen wir ja ständig. Das ist unser Job, das machen wir auch gut. Aber wir machen es halt nicht immer so, wie wir uns das von der SP her wünschen. Und auch diese 34 Prozent könnten noch wieder geändert werden. Darum lehnen wir die Verknüpfung und damit die Übergangs-

und Schlussbestimmung in diesem Gesetz hier ab. Nur so können wir sicher sein, dass der öffentliche Verkehr auch in Zukunft funktioniert und vom Kanton Zürich wirklich gefördert wird. Herzlichen Dank.

Olivier Moïse Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Dieses Gesetz wird nur in Kraft treten, wenn das Volk am nächsten Sonntag der Begrenzung des Pendlerabzugs annimmt. Die Begrenzung des Pendlerabzugs generiert auch bei den Gemeinden Mehreinnahmen bei den Steuern. Diese sollen zur Finanzierung des BIF-Beitrags herangezogen werden. Da der Pendlerabzug auf 5000 Franken begrenzt wurde, sollen sich die Gemeinden mit 34 Prozent an den BIF-Einlagen beteiligen. Eine Beteiligung mit 50 Prozent würde die Gemeinden zusätzlich belasten. Daher lehnt die FDP den Minderheitsantrag ab und unterstützt den Kommissionsantrag mit einer Beteiligung der Gemeinden von 34 Prozent an der Finanzierung der BIF-Beiträge.

Die Verteilung der Gemeindebeiträge auf die Gemeinden soll gemäss Einwohnerzahl erfolgen, weil dies am besten mit den Mehreinnahmen der Gemeinden aus dem Pendlerabzug korreliert. Eine Verteilung nach bestehendem ZVV-Schlüssel würde zu starken Verzerrungen führen. Daher unterstützt die FDP den Kommissionsantrag.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): In der b-Vorlage geht es um die Frage der Beteiligung der Gemeinden an den Kosten für den Bahninfrastrukturfonds BIF. Mit der FABI-Abstimmung wurde die Finanzierung des ÖV vom Bund mit einer Reduktion des Pendlerabzugs in der Steuerrechnung auf 3000 Franken verknüpft. Die dadurch entstehenden Mehreinnahmen sollen für die ÖV-Infrastruktur aufgewendet werden. Unter dem Eindruck von Lül6 (*Leistungsüberprüfung 16*) wollte der Kanton die gleiche Limite von 3000 Franken einführen. Die daraus entstehenden Mehreinnahmen für Kanton und Gemeinden hätten von beiden für die BIF-Einlage verwendet werden sollen. Rechnerisch wäre das aufgegangen. Inhaltlich sind die Grünliberalen jedoch klar der Meinung, dass der Pendlerabzug eine staatliche Subvention von langen Pendlerstrecken ist und per se abzuschaffen oder zumindest zu begrenzen wäre. Mit dem Kuhhandel zwischen FDP und SVP auf einer Erhöhung des maximalen Pendlerabzugs auf 5000 Franken kam jedoch auch das rechnerische Gleichgewicht ins Wanken. Die FDP musste nachkorrigieren und deshalb steht nun ein Anteil der Gemeinden an der BIF-Einlage von 34 Prozent zur Debatte, ein Verteilungsschlüssel, der wohl in keinem anderen Gesetz steht und in einigen Jah-

ren weder transparent sein noch rechnerisch aufgehen wird, wie auch Tumasch Mischol schon ausgeführt hat.

Wir Grünliberalen stehen für einfache und transparente Gesetze, ein Fifty-fifty-Verteilschlüssel scheint uns sinnvoll und richtet sich nach dem Verteilschlüssel der ZVV-Unterdeckung, der sich seit Jahren bewährt hat. Eine Koppelung des Verteilschlüssels an den Ausgang der Abstimmung vom 24. September lehnen wir ebenso ab wie die Abhängigkeit von der Höhe des Pendlerabzugs.

Bei der Verteilung des Gemeindeanteils der BIF-Einlagen unter den Gemeinden weichen wir etwas vom Grundsatz ab, dass sich die neuen Bestimmungen an den bestehenden Gesetzen orientieren sollen, und fordern eine Belastung nach Einwohnerzahl und nicht nach dem ZVV-Verteilschlüssel. Wir gehen davon aus, dass alle Einwohnerinnen und Einwohner in ähnlichem Umfang von den Erweiterungen der Bahninfrastruktur profitieren werden, Stadtbewohner durch die neuen Angebote vor der Haustür, Landbewohnerinnen durch bessere Pendlerverbindungen. Ein Verteilschlüssel auf die Gemeinden pro Kopf der Bevölkerung macht deshalb inhaltlich und auch rechnerisch Sinn.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Jetzt geht es ja um die Beteiligung der Gemeinde am Bahninfrastrukturfonds, das ist also nicht S-Bahn, das ist eine nationale Bahninfrastruktur. Und leider wurden die Vorlage für die Begrenzung des Pendlerabzugs und die PVG-Vorlage zeitlich auseinandergenommen. Unsere Anträge waren in erster Linie als Motivation gedacht, dass man den Pendlerabzug auf 3000 Franken begrenzt und man die Gemeinden motiviert, den Pendlerabzug auch so zu unterstützen. Nun, mit der Begrenzung auf 5000 Franken haben wir keine entsprechende Gegenfinanzierung mehr. Mit der Übergangsbestimmung hat man es auch verpasst, den Gemeinden eine Motivationspritze zu geben. Es ist jetzt so wie es ist und wir werden am kommenden Sonntag sehen, wie es herauskommt.

Aber doch noch ein paar Worte zu Herrn Mischol: Sie gehen davon aus, dass die Landbevölkerung die nationale Bahninfrastruktur nicht benützt. Das ist also reichlich gewagt, diese Aussage ist reichlich gewagt. Und der BIF soll ja auch den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen finanzieren, das ist eine ganz zentrale Infrastruktur. Und wenn ich sehe, wie viele am Morgen mit dem Bus aus dem Bachsertal kommen: Sind Sie wirklich der Meinung, dass die Landbevölkerung den ÖV nicht benützt? Die haben nicht die Erschliessungsqualität, aber sie haben auch nicht den Kostendeckungsgrad. Also das finde ich sehr gewagt, wenn Sie sagen, die Landbevölkerung werde hier benachteiligt.

Auch in den Trams der Stadt Zürich: Haben Sie wirklich das Gefühl, das seien nur die Stadtzürcher, die da drin sitzen? Ich finde es etwas gewagt.

Nun, wir werden in dieser Debatte kein Herzblut mehr für unsere Minderheitsanträge vergiessen. Für uns ist die Botschaft einfach: Es ist wirklich, wirklich wichtig, dass wir am kommenden Sonntag wenigstens eine teilweise Gegenfinanzierung haben. Bei der Kostenverteilung ist der Pro-Kopf-Beitrag gerechter. Die Mehreinnahmen in den jeweiligen Gemeinden korrelieren sehr schön mit einem Beitragschlüssel mit einer Kopfprämie. Mit dem Minderheitsantrag der SVP müssen im Wesentlichen die Städte Zürich, Winterthur, Kloten und Opfikon-Glattbrugg und ein bisschen auch noch Uster mit ihrem hohen Erschliessungsgrad den Gemeindeanteil bezahlen. Die anderen Gemeinden würden profitieren ohne entsprechende Gegenleistung. So wie es jetzt von der KEVU beantragt wurde, ist es gerechter. Und ich sage es auch gleich klar: Im anderen Fall, wenn also der SVP-Antrag durchkäme, dann würden wir das Gemeindereferendum der Städte unterstützen. So, und jetzt hoffen wir auf gutes Gelingen am kommenden Sonntag.

Philipp Kutter (CVP, Wädenswil): Die CVP wird die Vorlage 5292b unterstützen. Wir fanden die Begrenzung des Pendlerabzugs sinnvoll, und zwar nicht nur aus finanziellen, sondern auch aus raumplanerischen Gründen. Weit zu pendeln sollten wir nicht steuerlich begünstigen. Mit einer Begrenzung bei 5000 Franken wählten wir einen Mittelweg und berücksichtigten damit, dass gerade im Gewerbe Mitarbeitende darauf angewiesen sind, einen weiten Arbeitsweg zurückzulegen, und dass sie hierfür auch etwas von den Steuern abziehen können. Eine Begrenzung bei 3000 Franken hatten wir damals als zu engend betrachtet.

Die nun vorliegende Gesetzesänderung ist aus unserer Sicht untrennbar mit der Begrenzung des Pendlerabzugs verknüpft. Wir wollen, dass die Mehreinnahmen, die sich ergeben, für den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden. Diese Zweckbindung macht Sinn, weil damit die Pendler die Pendlerinfrastruktur mitfinanzieren. Soweit das grundsätzliche Verständnis, das können wir bestens nachvollziehen.

Zu diskutieren gaben in den Kommissionen ja vor allem die Details. Uns von der CVP war wichtig, dass die Vorlage nur dann in Kraft tritt, wenn am Abstimmungssonntag die Begrenzung des Pendlerabzugs auch angenommen wird. Darum lehnen wir den Minderheitsantrag zu den Übergangs- und Schlussbestimmungen ab.

Wir unterstützen weiter, dass die Beiträge nach Einwohnerzahl errechnet werden und nicht nach ZVV-Schlüssel. Das hat vor allem folgenden Grund: Via BIF wird ja die Infrastruktur finanziert und davon profitieren die Menschen in peripheren Lagen mindestens so viel wie die Menschen an zentralen Lagen. Und es ist übrigens ein Modell, wie man es zum Beispiel aus dem Wasser und Abwasser kennt. Dort werden die Gebühren auch unterteilt in eine Anschlussgebühr, was hier sozusagen die Investition in die Infrastruktur wäre, also die Infrastruktur, die via BIF finanziert wird, und in eine Mengengebühr, die wir über den ZVV finanzieren. Wir finden: Daher ist der Kopfbeitrag gerechtfertigt. Zudem – und das hat natürlich auch politische Gründe, die hier im Rat sehr gut spürbar wurden – halten sich Mehreinnahmen und Mehrausgaben damit in etwa die Waage.

Natürlich sind diese Lösung und der Schlüssel eine Momentaufnahme, das stimmt, doch eine bessere Lösung war und ist nicht in Sicht. Darum werden wir der vorliegenden Gesetzesänderung zustimmen. Besten Dank.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Der öffentliche Verkehr ist ein Gemeinschaftswerk von Kanton und Gemeinden. Weil beide von einem starken ÖV profitieren, tragen sie gemäss aktueller gesetzlicher Regelung das Defizit des ZVV je zur Hälfte. Weil neu auch noch ein Beitrag von Kanton und Gemeinden in den BIF, den Bahninfrastrukturfonds, hinzukommt, ist es richtig, sich über den Verteilschlüssel Gedanken zu machen. Sollte das Stimmvolk der Pendlerabzugsbegrenzung von 5000 Franken zustimmen, wird dies zwar für Kanton und Gemeinden Mehrerträge generieren, für die Gemeinden rund 29 Millionen Franken. Nur reichen diese natürlich nicht weit, wenn ja auch noch der BIF-Anteil bestritten werden muss. Zusammen mit der hälftigen Beteiligung am ZVV-Defizit kommt so zugegebenermassen ein hoher Betrag zusammen, der so manches Gemeindebudget massiv belasten wird. Vor allem werden kleinere Gemeinden in der Peripherie übermässig zur Kasse gebeten, obwohl sie nur in ungleichem Masse von einer verbesserten Bahninfrastruktur profitieren, auch wenn sie dann und wann einmal in der Stadt sind und Tram fahren. Trotzdem erachten wir das Mittragen der Gemeinden an den gesamten Kosten des ÖV und dem Ausbau der Bahninfrastruktur als gerechtfertigt. Wo S-Bahnen aufgewertet oder neue Linien gebaut werden, steigen ja auch die Grundstücksteuern. Diese Einnahmen sind zwar nicht genau bezifferbar, verhindern jedoch sicher wieder einige graue Haare bei manchen Gemeindefinanzverantwortlichen. Angesichts des grossen Kostenanstiegs ist ein Gemeindeanteil von 34 Prozent statt wie

bisher 50 Prozent aus unserer Sicht vertretbar, berechnet nach deren Einwohnerzahl. Die EVP steht für das solidarische Tragen von gemeinsamen Lasten ein und unterstützt darum den Antrag der FIKO in Paragraf 31a Absatz 1 und 2. Die Verknüpfung, römisch II, lehnen wir auch ab.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich spreche zuerst zum Gemeindeanteil: Der Antrag der Regierung, dass sich die Gemeinden zur Hälfte beteiligen, basiert auf einem Wegkostenabzug in der Höhe von damals 3000 Franken. Ziel der Regierung war es stets, dass die Gemeinden nicht zusätzlich belastet werden. Wenn nun aber die Abzugslimite bei 5000 Franken angesetzt wird, so ist es auch aus Sicht der Regierung konsequent, wenn der Gemeindeanteil entsprechend auf 34 Prozent reduziert wird. So werden die Gemeinden, wie das auch immer die Auffassung war, nicht zusätzlich belastet.

Dann zum Verteilschlüssel: Für den öffentlichen Verkehr haben wir im Kanton Zürich seit Jahren einen sehr bewährten Verteilschlüssel. Dieser ist auch von den Gemeinden anerkannt. Der Verteilschlüssel ist sachgerecht und er ist nutzgerecht, denn er basiert hauptsächlich auf der Angebotsqualität bei den Gemeinden. Der BIF-Beitrag ist ja letztlich ein Beitrag an die Infrastruktur der S-Bahn, und diese stellt das Rückgrat unseres stark vernetzten Verbundangebotes dar. Alles ist auf das S-Bahn-Angebot ausgerichtet, alle Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs profitieren davon. Hinzu kommt, dass die Lü-Massnahmen, die der ZVV erbringt – das ist hier jetzt kein Thema gewesen, aber die Lü-Massnahmen, die ich in meinem Referat vorher erwähnt habe –, entlasten die Gemeinden. Die entlasten in diesem Sinne, also ist es auch aus dieser Sicht gerecht. Diese Entlastung basiert ebenfalls auf dem bestehenden Verteilschlüssel. Es spricht also nichts dagegen, diesen Verteilschlüssel weiterhin anzuwenden.

Natürlich habe ich auch zur Kenntnis genommen, dass sich insbesondere die Städte, die dichtbesiedelten Gemeinden, gewehrt haben. Aber schauen Sie, das ist ja nichts anderes, als was wir vom Kanton Zürich auch gegenüber dem Bund erleben. Denn warum ist der Kanton Zürich der fünftgrösste Zahler an FABI? Weil wir ein grosser Kanton sind, weil wir eine so gut ausgebaute Infrastruktur haben, deshalb müssen wir den grössten Beitrag leisten. Und so wäre es auch bei den Städten und Gemeinden rund um die Städte der Fall gewesen.

Nun hat man in der Kommissionsarbeit aber diesen Verteilschlüssel geändert auf die Einwohnerzahl. Damit können wir leben, auch wenn wir unseren ursprünglichen Verteilschlüssel als sachgerechter, ange-

messener erachtet hätten. Aber daran soll's nicht liegen, in diesem Sinne leben wir auch mit dem Verteilschlüssel nach Einwohnerzahl. Besten Dank.

Ratspräsidentin Karin Egli: Da der Antrag auf Nichteintreten zurückgezogen worden und Sie keinen weiteren Antrag auf Nichteintreten gestellt haben, haben wir Eintreten beschlossen. Die meisten von Ihnen haben bereits gesprochen, obwohl wir jetzt erst zur Detailberatung kommen.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 wird wie folgt geändert:

Neuer Titel nach § 31

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Abs. 1

Minderheitsantrag von Michael Zeugin und Robert Brunner:

Abs. 1 gemäss Antrag des Regierungsrates.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Michael Zeugin gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 139 : 30 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Abs. 2

Minderheitsantrag von Jürg Sulser, Diego Bonato, Elisabeth Pflugshaupt und Martin Zuber:

Abs. 2 gemäss Antrag des Regierungsrates.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Jürg Sulser gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 116 : 53 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

VII. Übergangs- und Schlussbestimmungen

Keine Bemerkungen; genehmigt.

II.

Minderheitsantrag von Michael Zeugin, Robert Brunner, Tobias Langenegger und Sabine Sieber:

Streichung von Ziff. II (gemäss Antrag des Regierungsrates).

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Michael Zeugin gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 73 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Ratspräsidentin Karin Egli: Somit ist die Vorlage materiell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet in ungefähr vier Wochen statt. Dann befinden wir auch über Ziffern römisch II, III und eventuell IV der Vorlage.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

6. U-Bahn für den Grossraum Zürich

Postulat von Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon), Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) und Andreas Hauri (GLP, Zürich) vom 7. Dezember 2015

KR-Nr. 319/2015, RRB-Nr. 241/16. März 2016 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, in einem Bericht darzulegen,

- a) welchen Beitrag langfristig (2030 bis 2050) eine U-Bahn in der Stadt Zürich und den angrenzenden Gemeinden zu leisten vermag. Dies als Mittelverteiler und für Tangentialverbindungen zu den raumplanerischen Zielen der Siedlungsentwicklung nach innen und Konzentration des Bevölkerungswachstums auf die zentralen, gut erschlossenen Gebiete,
- b) welche bestehenden Infrastrukturen sinnvoll in ein U-Bahn-Netz integriert werden können,
- c) in welcher Form sich der Bund über FABI oder ein Agglomerationsprogramm an den Kosten beteiligen würde und
- d) welchen Investitionskostenbeitrag die kantonale Umsetzung der Mehrwertabschöpfung gemäss RPG Art. 5 zu einem Mittelverteiler leisten kann.

Begründung:

Gemäss Richtplan sollen 80% des zukünftigen Bevölkerungswachstums in den gut erschlossenen und zentralen Gebieten des Kantons Zürich anfallen, dies hauptsächlich durch Innenentwicklung. Das bedeutet, dass die Stadt Zürich und deren angrenzende Gebiete im Limmattal, Glatttal und Zürichsee besonders gefordert sein werden, dieses zusätzliche Wachstum aufzunehmen. Aufgrund von verschiedenen Gebietsplanungen, wie z.B. Hochschulgebiet Zürich, Lengg und Airport, sind zusätzlich höhere Nutzungsdichten bezüglich Ausbildungs- und Arbeitsplätzen zu erwarten.

Sowohl die Innenentwicklung selbst als auch die spezifischen Gebietsplanungen werden zu einer massiv höheren Nutzungsdichte führen, was einen direkten Einfluss auf die Verkehrsströme haben wird. Dementsprechend steht jeder Person für ihre individuelle Mobilität weniger Raum zur Verfügung. Gleichzeitig werden auch die Anforderungen der Bewohner und Bewohnerinnen, der Auszubildenden und der Arbeitskräfte an den Strassenraum bezüglich Freiraum und Aufenthaltsqualität steigen.

Dieses Bedürfnis macht die Entwicklung zu einer raumschonenden Mobilität notwendig, wobei bekanntermassen Fussgänger und Fussgängerinnen sowie Passagiere des öffentlichen Verkehrs am wenigsten Raum beanspruchen. Heute wird im Grossraum Zürich die bestehende Mobilität neben dem MIV hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt. Als Grobverteiler dient dabei die S-Bahn, als Feinverteiler Tram und Bus. Die Glatttalbahn und zukünftig auch die Limmattalbahn fungieren an der urbanen Stadtgrenze als Mittelvertei-

ler. Im restlichen Gebiet des Grossraums Zürich fehlt diese Mittelverteilerstufe gänzlich. An den zentralen Umsteigeknoten, wie zum Beispiel am Hauptbahnhof Zürich, bewegen sich die heutigen Transportsysteme an ihren Kapazitätsgrenzen. Kapazitätssteigerungen des Schienenverkehrs durch längere Fahrzeuge und Taktverdichtungen sind nur sehr beschränkt möglich und entfalten ihre Wirkung lediglich entlang den bereits bestehenden Bahntrassen. Alleine mit der Förderung des Velo- und Fussverkehrs ist das wachsende Mobilitätsbedürfnis im Grossraum Zürich nicht zu bewältigen. Vielmehr muss der zu erwartende Mehrverkehr mit einer U-Bahn als Mittelverteiler bewältigt werden. Dies würde auch die bestehenden Verkehrssysteme entlasten und zu dem einen Beitrag zur Aufwertung des Strassenraumes leisten.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Die U-Bahn ist das öffentliche Verkehrsmittel mit der höchsten Leistungsfähigkeit und den höchsten Fahrgastzahlen, was ein entsprechend hohes Potenzial an Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Arbeitsplätzen bedingt. Aus diesem Grund kommt dieses System vor allem in Grossstädten zur Anwendung. In Deutschland verfügen lediglich vier Städte über eine U-Bahn. Es handelt sich dabei um die drei grössten Städte Berlin (3,5 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner), Hamburg (1,8 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner) und München (1,4 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner). Von den weiteren elf Grossstädten mit über 500000 Einwohnerinnen und Einwohnern wie Köln, Düsseldorf oder Frankfurt am Main verfügt nur Nürnberg über eine U-Bahn mit einem allerdings deutlich kleineren Netz.

Der Betrieb einer U-Bahn erfolgt auf einem unabhängigen Bahnkörper mit Zugsicherung. Grosse Abschnitte der U-Bahnen liegen in Tunnels oder auf Brücken. In Aussenbereichen gibt es auch abgetrennte ebenerdige Streckenabschnitte. Infolge des hohen Tunnelanteils mit den entsprechenden unterirdischen Haltestellen und Zugängen sind die Investitionskosten ausserordentlich hoch. Bei der geplanten Verlängerung der Linie U5 in München wird von Kilometerkosten von rund 150 Mio. Euro ausgegangen. Nicht berücksichtigt sind dabei die Investitionen für Abstell- und Unterhaltsanlagen.

Aufgrund der hohen Bau-, aber auch Betriebs- und Unterhaltskosten haben die meisten grösseren Städte Deutschlands ihre Stadtbahnsysteme entwickelt und weiterentwickelt, zumal die sehr grosse Leistungsfähigkeit der U-Bahn-Systeme nicht benötigt wird. Diese Über-

legungen gelten auch für Zürich. Das System des öffentlichen Verkehrs wurde über Jahrzehnte stetig ausgebaut und verfeinert. Eine zentrale Rolle spielt dabei der Ausbau des Bahnangebots. Mit der Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn wurde 1990 das Bahnnetz wegweisend ergänzt. Der damals gebaute Bahnhof Museumstrasse im Zürcher Hauptbahnhof und die Verbindung via Hirschengrabetunnel nach Zürich Stadelhofen und weiter via Zürichbergtunnel nach Stettbach und Winterthur sowie ins Glatttal und Oberland stellten erste wichtige Netzerweiterungen mit überregionaler Ausstrahlung, aber auch mit lokalem Nutzen für die Stadt Zürich dar. Die Leistungsfähigkeit des Netzes wurde in den darauffolgenden 25 Jahren durch mehrere Teilerweiterungen und nationale Ausbauten laufend verbessert. Mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie wurde ein weiterer Meilenstein in der Weiterentwicklung des Bahnnetzes verwirklicht.

Das bestehende Bahnnetz stellt bereits heute die wichtigsten Direktverbindungen zwischen den Subzentren der Stadt Zürich her. Auch die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete der Agglomeration, der Flughafen sowie die grösseren Städte im Umkreis der Stadt Zürich sind gut erschlossen. Nur wenige Gebiete in der Stadt Zürich mit grösserem Potenzial sind nicht direkt an das Bahnnetz angeschlossen. Diese Gebiete können aber aus der näheren Agglomeration ohne Weiteres durch Umsteigen auf das Tram- und Busnetz erreicht werden. Mit dem Tram Zürich-West wurde das dichte Tramnetz der Stadt Zürich 2011 um ein wichtiges Element ergänzt. Für die Tramverbindung Hardbrücke wurden die Bauarbeiten 2015 aufgenommen und die Neubaustrecke soll auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2017 in Betrieb genommen werden. Auch die Planungen für die nächsten Ergänzungen wurden mit der Tramverbindung nach Zürich Affoltern und mit dem Rosengartentram bereits aufgenommen. Das Netz des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich wird durch die zahlreichen Buslinien vervollständigt. Ein Bus ist nicht nur ein leistungsfähiges Transportmittel, das dem Potenzial entsprechend angepasst werden kann (vom Standardbus bis zu Linien mit Doppelgelenkbussen und verschiedenen Takten), mit dem Bus können auch weniger dicht bebaute Gebiete in der Stadt sinnvoll erschlossen werden. Die verhältnismässig kurzen Haltestellenabstände des städtischen Feinverteilers im Bereich von 400m wirken sich zwar etwas verlangsamend auf die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit aus, stellen andererseits aber eine gute Erreichbarkeit sicher. Bei einer U-Bahn würden die grösseren Haltestellenabstände von rund 800m bis 1000m zwar eine höhere Reisegeschwindigkeit als beim Tram ermöglichen, doch wäre zusätzlich weiterhin ein gut abgestimmtes Feinverteilternetz erforderlich.

Auch die angrenzenden Gemeinden werden durch die S-Bahn gut erschlossen. Im Glatttal wurde dieses Angebot in den letzten Jahren durch die Glattalbahn (Linien 10 und 12) und die Verlängerung der Tramlinie 11 ergänzt. Die Limmattalbahn wird ebenfalls zu einer weiteren Angebotsverbesserung beitragen. Sowohl die Glattalbahn als auch die Limmattalbahn sind schnelle Feinverteiler, deren Leistungsfähigkeit auf die Siedlungsstruktur in diesen Gebieten optimal angepasst ist. Gute Verknüpfungen zum bestehenden S-Bahn-Netz ermöglichen zudem eine lückenlose Transportkette. Mit durchschnittlichen Haltestellenabständen von rund 500m bis 600m und weitgehendem Eigentrassee wird die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit gegenüber den innerstädtischen Tramlinien erhöht und erreicht Werte, die mit deutschen Stadtbahnsystemen vergleichbar sind.

Die S-Bahn-, Tram- und Busnetze sind in der Stadt Zürich organisch gewachsen und gut aufeinander abgestimmt. Dank des dichten Netzes so- wie der kurzen Umsteigewege und kurzen Umsteigezeiten können viele Punkte in der Stadt mit einmal Umsteigen erreicht werden. Mit dem Projekt «S-Bahn 2G» wird seit über sechs Jahren an der Zukunft des Zürcher S-Bahn-Systems gearbeitet. Bei Projektstart wurden vorab mehrere Lösungsansätze geprüft, wie das Netz des öffentlichen Verkehrs auf die absehbare weitere Verdichtung in den städtischen Gebieten und damit auf eine weitere grössere Nachfragesteigerung angepasst werden könnte. Dabei wurden auch alternative Ansätze zur S-Bahn untersucht. Insgesamt wurde eine gezielte Erweiterung des bestehenden S-Bahn-Systems in Richtung eines urbaneren Hochleistungssystems als Bestvariante beurteilt. Der gewählte Ansatz einer Inneren S-Bahn, ergänzt durch Express S-Bahnen, führt zu einer Verdichtung des Fahrplans vor allem im Kernbereich. Damit werden in erster Linie die Verbindungen zwischen den ausgewiesenen Wachstumsgebieten in der näheren Agglomeration und der Stadt Zürich gestärkt und deren Kapazitäten weiter ausgebaut.

Aus Sicht des heutigen und künftigen Potenzials ist eine U-Bahn in der Stadt Zürich und in der nahen Agglomeration weder erforderlich noch sinnvoll. Die Leistungsfähigkeit des bestehenden Systems reicht aus und lässt sich mit dem Ansatz der «S-Bahn 2G» ab 2030 gezielt ausbauen. Eine U-Bahn wäre dagegen ein zusätzliches und neues System, das nicht nur unverhältnismässig hohe Kosten verursachen und Überkapazitäten schaffen, sondern auch die bestehenden Systeme konkurrenzieren und teilweise kannibalisieren würde, ohne dass diese Systeme spürbar zurückgefahren werden könnten. Bei den bestehenden S-Bahn-, Tram- und Busnetzen wären nur geringfügige Einsparungen durch Taktausdünnungen möglich, die zudem für Umsteigende

oder die übrigen Fahrgäste nicht attraktiv wären. Ausserdem sind keine offensichtlichen Netzlücken erkennbar, die durch eine direkte U-Bahn-Strecke verbunden werden könnten. Die meisten Zentrumszonen sind bereits durch die S-Bahn direkt miteinander verbunden.

Hinsichtlich der Finanzierung einer U-Bahn für Zürich ist davon auszugehen, dass diese nicht über den mit FABI (Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) geschaffenen Bahninfrastrukturfonds (BIF) erfolgen würde. Zum einen handelt es sich nicht um eine aus dem BIF finanzierte Grunderschliessung, weil diese bereits durch die S-Bahn abgedeckt ist. Zum anderen würde die U-Bahn aufgrund der Haltestellenabstände als nicht beitragsberechtigter Feinerschluss eingestuft (Art. 22 Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur, KPFV; SR 742.120). Die Finanzierung einer U-Bahn hätte somit voraussichtlich im Rahmen eines Agglomerationsprogrammes aus dem Infrastrukturfonds oder ab 2027 aus dem vorgesehenen Nachfolgeprogramm Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) zu erfolgen. Nach den gültigen Regeln würde dies eine Teilfinanzierung in der Grössenordnung von zwei Dritteln durch den Kanton und zu einem Drittel durch den Bund bedeuten. Der Grossteil der Investition wäre demnach aus dem Verkehrsfonds des Kantons Zürich zu leisten. Voraussichtlich könnten auch keine bestehenden Infrastrukturen genutzt werden. Der zwischen Milchbuck und Schwammendingen ursprünglich für eine U-Bahn gebaute Tunnel dürfte weiterhin für den Trambetrieb erforderlich sein.

Insgesamt ist der Bau einer U-Bahn für Zürich aufgrund der Grösse der Stadt (einschliesslich näherer Agglomeration), aber auch aufgrund des bestehenden, leistungsfähigen Netzes und dessen künftiger Ausgestaltung nicht die geeignete Lösung, um das System des öffentlichen Verkehrs weiter zu verbessern. Der Bau wäre zudem mit sehr hohen Investitionskosten für Strecke, Haltestellen, Abstell- und Unterhaltsanlagen sowie erheblichen zusätzlichen Betriebskosten verbunden.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 319/2015 nicht zu überweisen.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Als ich diesen Vorstoss eingereicht habe, spürte ich so viele Emotionen wie noch bei keinem anderen Vorstoss. Sie reichten von Begeisterung für eine U-Bahn – die Stadt Zürich ist endlich eine Weltstadt, ist eine Metropole –, aber auch Ablehnung: Es sei zu teuer, bereits 1973 wurde die U-Bahn abgelehnt, eine U-Bahn sei nur für Grossstädte. Als sie Letzteres sagten, nehme

ich an, dachten sie nicht an Glasgow, Lissabon oder Lausanne. Jedoch waren nicht die Emotionen der Auslöser für dieses Postulat, sondern der Auslöser war die Lösung zukünftiger Verkehrsprobleme im Grossraum Zürich.

Wenn wir Zürich anschauen, das Zürich der Zukunft, dann stellen wir fest, dass wir doch ein Bevölkerungswachstum haben werden. Das haben wir auch im Richtplan festgelegt, dass dieses Bevölkerungswachstum im Zentrum bestimmend sein soll. Wenn wir das machen, haben wir eine Erhöhung der Dichte, aber das Mobilitätsbedürfnis der Leute dürfte gleich bleiben. Das heisst, wir müssen auf gleicher Fläche mehr Menschen bewegen. Dazu benötigen wir flächeneffiziente Verkehrsmittel wie den ÖV, den Fussverkehr, den Veloverkehr, Roller oder Autos eben weniger, da diese zu viel Platz brauchen. Wir haben auch noch die Pendler. Wir haben verschiedene grössere Ausbauprojekte geplant, unter anderem das Hochschulgebiet. Gut, da könnte man auch zu Fuss hingehen, aber auch der Irchel und der Hönggerberg sollen ausgebaut werden, Distanzen, die vom Bahnhof her nicht mehr fussläufig sind.

Wenn wir die Situation heute anschauen, dann haben wir eine S-Bahn, und wir haben eine S-Bahn, die seit 1990 ein grosser Erfolg ist. Die vierte Teilergänzung läuft und wird bald abgeschlossen. Aber wir haben auch immer mehr Verspätungen. Wir haben Kapazitätsengpässe und wir haben ein Wechselspiel und Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Fernverkehr. Wenn irgendwo auf der Strecke Zürich–Bern ein Problem ist, spüren wir das auch in der S-Bahn. Wenn wir das Tram in Zürich anschauen, haben wir auch dort bereits Kapazitätsengpässe, unter anderem beim Hauptbahnhof–Central, Bellevue–Quaibrücke, wo die Belastung des Tramnetzes bereits jetzt am Anschlag ist. Wir haben aber auch Fahrzeuggrössen, die definiert sind. Wir können die Trams weder breiter noch länger machen. Somit haben wir noch ein beschränktes Ausbaupotenzial im Tram von vermutlich etwa 10 Prozent, und dies wird nicht reichen, um die zukünftigen Verkehrsmobilitätsbedürfnisse der Pendler und Bewohner in der Stadt Zürich abzudecken.

Die bisherige Antwort auf diese Herausforderungen war «S-Bahn 2G» und dann kam nichts mehr. Die heutige Forderung sagt nicht «S-Bahn 2G ist schlecht» oder «wir brauchen eine U-Bahn», sondern die Forderung, die ich heute aufstelle, ist: Wir müssen einen zweiten Lösungsansatz prüfen, wir sollen sie einander gegenüberstellen. Wenn wir nämlich die S-Bahn 2G anschauen, haben wir verschiedene Probleme, die sich bereits deutlich abzeichnen. Die äusseren S-Bahnen sollen ja gleich bleiben wie jetzt und die inneren S-Bahnen sind keine

doppelstöckigen Bahnen mehr, sondern fahren mit einstöckigen Wagen für einen möglicherweise schnelleren Personenwechsel. Schaut man in die Dokumente, so heisst es, wir haben 35 Sekunden Fahrgastwechsel bei Doppelstock-S-Bahnen, 25 Sekunden bei den einstöckigen. Wer heute früh am Hauptbahnhof oder am Stadelhofen aus der S-Bahn ausgestiegen ist, weiss selbst: 35 Sekunden reichen nicht. Wenn wir hier einfach ausbauen, besteht doch die grosse Befürchtung, dass sich nichts ändern wird, dass die Belastungen durch den Fernverkehr, die Unsicherheiten, die Kapazitätsprobleme bestehen bleiben. Wir haben da also noch grössere Herausforderungen, die wir bestehen müssen.

Ein weiteres Problem, das wir zunehmend bekommen, ist die Kapazität an den Bahnhöfen, nicht nur für die Züge, sondern auch für die Passagiere, die ein- und aussteigen möchten. Wenn sich am Morgen jedes Mal der Fussverkehr staut im Hauptbahnhof, wenn man aus dem Bahnhof heraus möchte, sieht man das. Da können nicht noch beliebig mehr Personen durchlaufen.

Wir haben aber auch noch andere Probleme beispielsweise, die sich verschärfen können mit der S-Bahn 2G: So mögen sich diejenigen, die beim SBB-Cargo-Bahnhof im Limmattal waren (*anlässlich des Gesellschaftlichen Anlasses 2016*), vielleicht noch erinnern, dass uns der Verantwortliche gesagt hat, wenn die S-Bahn 2G kommt, weiss er nicht mehr, wie er den Güterverkehr auf der Schiene ins Zürcher Oberland abwickeln soll. Nun, die Lösung ist dann vermutlich «Alles auf die Strasse» – zum Leidwesen der Bevölkerung.

Wenn wir das also anschauen, dann denke ich, es ist wirklich dringend notwendig, dass wir eine Variantenprüfung machen. Und eine Variantenprüfung für eine U-Bahn ist sicher eine gute Idee. Wenn wir nämlich das «U» anschauen in «U-Bahn», dann heisst «U» für die meisten Untergrund. Aber das «U» steht auch für «unabhängig». Wir bekommen ein unabhängiges Verkehrsmittel. Es ist unabhängig vom bebauten Raum, also die Fahrzeuglänge ist nicht von Kreuzungsabständen abhängig. Wir sind unabhängig von den Strassenkreuzungen, wir sind unabhängig vom Schienenverkehr des Fernnetzes. Diese Unabhängigkeit ist ein grosser Vorteil. Damit können wir eben diese Kapazitätsprobleme oder diese Verkehrsprobleme, die sich abzeichnen werden, vermutlich besser lösen. Wir haben auch eine Methode oder einen Vorschlag entwickelt, mit Umsteigemöglichkeiten an den Vorbahnhöfen, sprich Altstetten, Oerlikon und Stadelhofen, sodass dort der Umstieg ist, um eben sagen zu können «Wir wollen nicht noch mehr Leute am Hauptbahnhof haben». Damit könnten wir eine U-Bahn bekommen, die tatsächlich hilft, innerhalb der Stadt und der angrenzen-

den Gemeinden die Leute, die Pendler und Einwohner, zu transportieren.

Wir sagen aber auch nicht, dass diese Lösung kommen muss, sondern wir sagen: Prüft das, prüft einmal die Kosten und prüft, was möglich ist, was sinnvoll ist für die Stadt Zürich, für die Zukunft.

Und jetzt bitte ich Sie: Sagen Sie Ja. Denn heute ist der richtige Zeitpunkt, dieses Postulat zu überweisen. Die S-Bahn mit der vierten Teilergänzung steht in der ersten Generation kurz vor dem Abschluss. Dann ist es sicher Zeit, sich Gedanken zu machen, wie es weitergehen soll. Braucht es eine zweite Generation oder braucht es etwas anderes? Wir sollten uns auch keine unnötigen Denkverbote auferlegen und wir sollten es auch schaffen, den Richtplan umzusetzen, und bessere Abstimmungsmöglichkeiten zwischen Siedlung und Verkehr schaffen.

Und folgen Sie doch bitte auch Ihren Fraktionen im Gemeinderat Zürich, die bereits Ja gesagt haben zu diesem Vorstoss, da waren mit Ausnahme der Grünen und der Alternativen Liste sämtliche Fraktionen im Gemeinderat der Stadt Zürich für die Prüfung einer U-Bahn. Ich bitte Sie, folgen Sie doch diesem Vorbild.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ja, Thomas Wirth, du hast es einleitend erwähnt, dass das Postulat doch eigentlich auf wenig Widerstand und viel Gegenliebe gestossen ist. Ich gebe es zu, auch bei uns, bei der SVP, geniesst es gewisse Sympathien. Eine U-Bahn ist zweifellos hocheffizient, wie es Beispiele in London, Paris oder Barcelona zeigen. Übrigens, Lausanne haben wir nicht vergessen, nur, seien wir ehrlich, die M2-Linie in Lausanne über 5,9 Kilometer Länge ist wahrscheinlich nicht gerade die Referenz für eine vorbildliche U-Bahn. Ich denke, in Zürich sprechen wir dann von anderen Dimensionen. Aber es stimmt: Weshalb nicht in Zürich? Und eine Prüfung ist es tatsächlich wert.

Der Regierungsrat hat in seinem Bericht diese Analyse vorgenommen und die SVP folgt seiner Empfehlung und wird das Postulat nicht überweisen. Wir sind der Meinung, der Auftrag sei erfüllt mit diesem Bericht. Er zeigt eindrücklich einige Eckpunkte auf. Das Zusammenspiel von S-Bahn, Tram und Bus ist massgeschneidert und funktioniert. Genaugenommen ist die S-Bahn auch auf weiten Strecken eine U-Bahn und sie übernimmt durchaus deren Funktion, wie teilweise in den erwähnten Städten. Auch werden in der ZVV-Strategie (*Zürcher Verkehrsverbund*) mit dem Konzept der inneren S-Bahn, mit der zweiten Generation weitere Merkmale der U-Bahn, wie schnelle Fahrgastwechsel und mehr Stehplätze, aufgenommen. Das ist tatsächlich zent-

ral und wird uns bei der Weiterentwicklung der S-Bahn beschäftigen. Eine U-Bahn als neues Konzept in Reinform ist einfach schlicht nicht finanzierbar. Die Kosten – Sie können das von München ableiten – belaufen sich auf rund 150 Millionen pro Kilometer, das ist einfach so, das wird bei uns nicht weniger sein. Und ein grosses Problem ist, das wir eigentlich auch ein wenig unser bewährtes System kannibalisieren. Also wir werden das bestehende eingespielte System von Tram, Bus, Feinverteiler, das Zusammenspiel der ÖV-Mittel werden wir mit einem neuen Konzept auch gefährden. Und was die Finanzierung angeht: Auf FABI-Beiträge (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*) können Sie dann in diesem Bereich nicht zählen.

Wir danken aber den Postulanten für den Input und dem Regierungsrat für die schlüssige Antwort. Die SVP archiviert den Vorstoss als Grossstadtfantasie und empfiehlt, das Postulat nicht überweisen.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Die U-Bahn ist unbestritten ein äusserst faszinierendes Verkehrsmittel, gerade wegen ihrer extrem hohen Kapazität. Aber ein Problem gibt es, wenn man als U-Bahn-Stadt anfangen möchte: Entweder kombiniert man sie mit etwas anderem, dann hat man ein gescheitertes Netz mit gewissen U-Bahn-Teilen. Das ist in Zürich etwas problematisch, denn wir haben das Problem, dass das Tram Schmalspur, die S-Bahn Normalspur ist – wahrscheinlich wäre die U-Bahn eher Normalspur, das heisst, sie wäre zum Beispiel nicht mit dem Tram kombinierbar oder man hätte ein sehr beschränktes Netz. Sie wäre dann zwar unabhängig, aber es wären zwei Stränge. Jeder von uns war sicher schon mal in einer Stadt, wo es eine oder eine zweite U-Bahnlinie gibt, und das ist dann auch schnell einmal unbefriedigend und eben genau hinsichtlich der Umsteigebeziehungen nicht sehr attraktiv. Das heisst, die U-Bahn hat ein Problem, so wie es in Zürich gewachsen ist, mit anderen Verkehrssystemen gut kombinierbar zu sein.

Weiter muss man sagen: Die heutige S-Bahn hat schon gewissen U-Bahn-Charakter, gerade im innerstädtischen Bereich. Wir haben zwei Tiefbahnhöfe beim Hauptbahnhof. Bis Stadelhofen und Stettbach ist die S-Bahn eine U-Bahn. Und eigentlich müsste diese U-Bahn mit aller Wahrscheinlichkeit sinnvollerweise auch zum HB gehen und dort ist im Untergrund der Platz doch schon relativ knapp.

Weiter sind Zürich und insbesondere das Limmattal ein schwieriges Gebiet für die U-Bahn, weil man immer wieder mal mit dem Grundwasser in Konflikt kommt. Es ist ja so, die Letzigrabenbrücke ist ein faszinierendes Bauwerk. Aber wir wissen, ursprünglich war dort auch

ein Tunnel vorgesehen, und wegen des Grundwassers musste man sie über den Boden holen. Genau das gleiche Problem hätte eine U-Bahn. Und wenn man eben dem RBL (*Rangierbahnhof Limmattal*) helfen möchte, dann müsste man die U-Bahn bis ins Limmattal, bis Dietikon weiterziehen, und dort wird es mit dem Grundwasser auch nicht wirklich besser. Dann ist eine U-Bahn tendenziell relativ kostenintensiv und wenn man dann beim RBL bleibt, wäre es wahrscheinlich kostengünstiger und würde mehr bringen, wenn es ein Güterverkehrstunnel durch den Gubrist gäbe.

Dann muss man auch feststellen, dass gestandene U-Bahn-Städte, wie zum Beispiel Paris, heute bei ihrem Netzausbau auf das Tram setzen, weil es eben kostengünstiger ist und ebenso für Ergänzungen besser geeignet. Diese Strategie verfolgt ja auch der Kanton Zürich im Prinzip mit der Glattalbahn und neu auch der Limmattalbahn.

Weiter ist der Raum nicht nur wegen des Grundwassers im Boden beschränkt, sondern es hat ganz viele andere wichtige Infrastrukturen in der Stadt Zürich im Boden. Da ist das Stromnetz bis und mit Hochspannungsnetz. Da sind Erdsonden, Wasser- und Abwasserkanäle, und die ganze Kommunikation läuft auch durch den Boden. Dieser Boden ist schon ein ziemlich stark genutztes Gebiet, auch wenn man das nicht sieht.

Die SP ist überzeugt, dass die Lösung zur Weiterentwicklung eher eine S-Bahn mit U-Bahn-Aspekten ist, so wie man es bis jetzt gemacht hat, als ein neues Transportsystem, das dann irgendwo ein Rundnetz oder ein Stummelnetz hat. Man kann ja heute wegen des Schiffs-fünflibers nicht mehr sagen, dass die S-Bahn auch ein Schiff ist, aber man kann sehr wohl sagen, dass die S-Bahn auch eine U-Bahn ist.

Was wir durchaus spannend fanden im Postulat, war der Aspekt, dass man Tangentialverbindungen weiterverfolgen sollte. Das kann man aber genauso gut mit den heutigen Verkehrsträgern tun, sei dies einerseits das Tram oder sei dies die Bahn. Wir sind dort der Meinung, dass man den Fokus darauf legen sollte, zu prüfen, wie man Tangentialverbindungen, die am Hauptbahnhof vorbeiführen, mit der S-Bahn oder dem Tram bewerkstelligen kann. Deshalb, weil es letztendlich eine schöne Fantasie ist, die halt in dem Verkehrskonzept, mit dem Zürich fährt, und in der Topografie, in der sie steht, nicht wahnsinnig zielführend ist, werden wir dieses Postulat ablehnen. Aber den Aspekt der Tangentialverbindungen würden wir gerne – in einer anderen Form vielleicht – vielleicht mal wieder aufnehmen.

Alexander Jäger (FDP, Zürich): Die FDP geht mit den Postulanten einig: Eine Optimierung des ÖV-Systems im engeren urbanen Raum der Stadt Zürich und den angrenzenden Gemeinden ist mittelfristig unumgänglich. Der ÖV leidet in Zukunft immer mehr unter den tiefen Durchschnittsgeschwindigkeiten – erstens durch den Mehrverkehr und zweitens, selbstgemacht, durch die Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen mit ÖV.

Die Forderung der GLP, einen Bericht zum Thema «U-Bahn» zu erstellen, unterstützt die FDP aus folgenden Gründen nicht: Bezüglich U-Bahn haben sich schon andere Gedanken gemacht. Zweimal wurde das Volk konsultiert und hat die U-Bahn abgelehnt, 1962 die Tiefbahn und 1973 die U-Bahn. Die S-Bahn, von Regierungsrat Hans Künzi, FDP, initiiert und als Alternativprojekt zur U-Bahn deklariert, wurde 1981 vom Volk auch angenommen und ist nachher zum Erfolgsmodell geworden. Die Glatttalbahn und die Limmattalbahn sind die idealen Arrondierungen dazu. Die Volkswirtschaftsdirektion hat zusätzlich das Projekt S-Bahn 2G vor sieben Jahren gestartet, mit der Fragestellung, wie der ÖV auf die Verdichtung reagieren soll, und ist zum Schluss gekommen, dass der Ansatz einer inneren S-Bahn am besten ist. Dies wird nun weiterverfolgt.

Um in einem gewachsenen System – Bahn und Feinverteiler – ein weiteres unabhängiges System hinzuzufügen, ist es zu spät. Weiter hat eine U-Bahn längere Haltestellenabstände. Sie ersetzt die Feinverteilung durch Bus und Tram daher nur minim.

Und zum Schluss noch zu den Finanzen: Ein U-Bahn-Bau ist mit grossen Kosten verbunden. Als Anhaltspunkt ist ein Kilometer U-Bahn in München mit 150 Millionen Euro budgetiert, wie aus der Antwort des Regierungsrates zu lesen ist.

Wie will nun die FDP die Herausforderungen angehen? Im urbanen Raum sind wir seit längerem für eine Weiterentwicklung des Trams zu einer eigentlichen Stadtbahn durch Beschleunigung und Kapazitätssteigerung, wie zum Beispiel das Rosengartentram in Kombination mit dem Stadttunnel. Ausserhalb des urbanen Raumes setzen wir auf die Weiterentwicklung der S-Bahn mit dem Ausbauschritt 2G, auf die Durchmesserlinie, auf ein zusätzliches Gleis für den Bahnhof Stadelhofen, den Brüttenertunnel und weite Doppelspurausbauten.

Daher lehnt die FDP die Überweisung des Postulates ab.

Andreas Hauri (GLP, Zürich): Ja, es scheint, dass wir hier einen klassischen Stadt-Land-Konflikt haben. Alle Parteien im städtischen Gemeinderat, mit Ausnahme der Grünen und der AL, sehen die Notwen-

digkeit mindestens der Prüfung einer U-Bahn oder sind sogar begeistert von der Idee und haben das Ganze überwiesen. Es ist schon komisch, selbst bei der SP lancieren die Parteioxponenten, die Präsidenten, das ganze Thema und sind ebenfalls dafür. Hier im Kanton sieht es anders aus. Langfristige Visionen, neue Ideen der Mobilitätskonzepte sind anscheinend nicht erwünscht. Neue Mobilitätsgedanken werden mehrheitlich ignoriert. Es ist doch schon komisch, es wird immer wieder irgendwo justiert: Man macht ein paar neue Strassen, man macht ein paar neue ÖV-Verbindungen, man macht ein paar neue Velowege. Das reicht nicht für die Zukunft. Es ist jetzt eigentlich genau der richtige Moment. Wenn Sie schauen, wie sich die Bevölkerung weiterentwickeln wird, ist es jetzt der richtige Moment, Themen wie die U-Bahn anzupacken und mindestens – es handelt sich um ein Postulat und nicht mehr –, und mindestens den Auftrag an die Regierung so zu übergeben, dass das im Detail geprüft wird und wirklich auch seriös geprüft wird.

Die Antwort der Regierung, aber auch die Antwort des Zürcher Stadtrates sind sehr einfach und sie machen es sich einfach und sagen grundsätzlich: Wir sind einfach zu klein. Ja, aber wir wachsen, und es geht nicht nur um die innerstädtische U-Bahn, sondern es geht eben auch bis in die Vorortsgemeinden, und da braucht es jetzt genau diese Planung und dafür steht das Postulat ein. Seien Sie ein bisschen progressiv, seien Sie ein bisschen mutig. Die U-Bahn wird nicht jetzt gebaut, wenn Sie Ja dazu sagen, aber Frau Walker Späh (*Regierungsrat Carmen Walker Späh*) kümmert sich dann im Detail und ernsthaft um die Sinnhaftigkeit und die Konsequenzen.

Ich bitte Sie dementsprechend, dem Postulat zuzustimmen. Besten Dank.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Schon beim Bericht über die Tunnelstrategie musste die Volkswirtschaftsdirektorin berichten, dass ihr damaliges Postulat halt nicht genau die Resultate hervorbrachte, die sie sich vorgestellt hatte. Und dasselbe gilt nun halt auch für die Tunnelstrategie der Grünliberalen für den ÖV. Von der Grösse her ist die Agglomeration Zürich durchaus mit dem Schienennetz Nürnberg-Fürth vergleichbar, das ja auch in der Stellungnahme erwähnt wird. Und beide Netze sind ja radial aufgebaut, verknüpfen Fern-, Regionalverkehr, S-Bahn, Tram, Bus und U-Bahn relativ engmaschig. Aber der Unterschied liegt sicher darin, dass Zürich eben sehr viel engere Verknüpfungspunkte mit frequenzstarken Stadtbahnhöfen hat. Und wenn wir die Mittelverteiler im Schienennetz dazu nehmen, also

Glatttalbahn, Limmattalbahn, so sind diese mit ihrem Eigentrassee durchaus vergleichbar mit Teilen des U-Bahnnetzes im Schienennetz Nürnberg-Fürth. Der Unterschied liegt einfach darin, dass die Stadtbahnen statt unterirdisch eben oberirdisch verlaufen. Und jetzt kommen wir zum überirdischen Teil, und das sind, genau gleich wie bei der Strassenstrategie, die Kosten für das Tunnelsystem. Das hat sehr viel mit «Management by Kangaroo» zu tun, grosse Sprünge mit leerem Beutel, auch das, was uns Herr Jäger soeben gerade erzählt hat. Das steht natürlich in krassem Widerspruch zu dem, was wir heute Morgen bei der Einlage in den Verkehrsfonds beschlossen haben. Sie können sich doch nicht als die grössten Sparer der Nation aufführen und dann gleichzeitig zum grossen Sprung ansetzen. Also da müssen Sie an den Widersprüchen noch etwas arbeiten.

Und es wird den Grünliberalen mit ihrer U-Bahn so gehen wie mit ihrer Tramstrategie für Winterthur: Einige Nummern zu gross und einige Nummern zu teuer. Und weil der Mensch halt kein Maulwurf ist und entsprechend nicht dafür gerüstet ist, sich den Weg selber unter dem Boden zu graben, sollten wir Abstand nehmen von dieser Maulwurfstrategie. Tunnelbauten gehören zu den teuersten Infrastrukturen überhaupt und sind gezielt und punktuell einzusetzen – dort, wo sich die hohen Kosten rechtfertigen. Eine Bitte habe ich aber doch noch an die Volkswirtschaftsdirektorin: Man zieht uns die S-Bahn der zweiten Generation seit einer rechten Zeit so als Speck vor der Nase durch. Bei der nächsten ZVV-Strategie wäre doch einmal etwas mehr und Interessanteres zu berichten, als was wir so häppchenweise vorgesetzt bekommen. Das als Bitte. Sie können sich dadurch wahrscheinlich auch den einen oder anderen Vorstoss ersparen. Aber dieses Postulat lehnen wir ab.

Josef Widler (CVP, Zürich): Eine U-Bahn für Zürich – eine alte Idee neu aufgewärmt. Zürich ist eine Grossstadt, aber eben eine Grossstadt im Schweizer Format, also im internationalen Vergleich klein, aber fein. Das hat das Stimmvolk bereits am 20. Mai 1973 und am 1. April 1962 erkannt, ebenso dass Aufwand und Ertrag in einem ungünstigen Verhältnis stehen, und hat beide Vorlagen versenkt. In der Zwischenzeit wurde der ÖV im Kanton Zürich vorbildlich weiterentwickelt. Unser ÖV gilt im internationalen Vergleich als vorbildlich und erhält Bestnoten.

Für die CVP ist ohne weitere Abklärungen klar, dass sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis in den letzten 50 Jahren weiter verschlechtert hat und die Grossbaustellen über Jahre den Verkehr der dichtbesiedelten

Stadt und der Agglomeration übermässig belasten würden. Wir lehnen deshalb dieses Postulat ab.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.) lässt vor seinem Votum das Signal einer Leitstellendurchsage erklingen: Geschätzte grünliberale Fahrgäste, hier eine Durchsage der Leitstelle (Heiterkeit): Ihre U-Bahn-Idee ist leider bereits abgefahren, schon lange, genauer gesagt vor 44 Jahren, also 1973. Als Ersatz empfehlen wir Ihnen die Benützung des bestehenden bewährten, feingliedrigen und qualitativ immer besser werdenden Bahn-, Tram- und Busnetzes. Zu Ihrer weiteren Information: Mit dem Projekt S-Bahn 2G, also der zweiten Generation, haben die Verkehrsplaner des ZVV und der SBB Ihren Wunsch nach mehr Kapazität bereits erhört. Mehr noch, sie sind mächtig daran, diesen noch zu Ihren Lebzeiten zu erfüllen, sofern es Ihre Partei so lange noch gibt (Heiterkeit). Wie Sie wissen, sind eine Verdoppelung der Kapazität und eine Verbesserung der Effizienz geplant. Das sind die richtigen Ansätze, die eine U-Bahn mit vernünftigem Aufwand in keiner Weise erfüllen kann. Sollten Sie jedoch an Ihrer zugegebenermassen originellen Idee festhalten wollen, bitten wir Sie höflich darum, den Ihren Wünschen entsprechenden Billettpreis im Voraus zu bezahlen. Das wären dann 150 Millionen Franken pro Kilometer, bitte schön. Halbtaxtarife gibt es auf diesen Verkehrslinien allerdings keine. Denn weil vor nicht allzu langer Zeit und gerade heute Morgen wieder von sparwütigen Mitreisenden aus den gegenüberliegenden Abteilen der Verkehrsfonds massiv geplündert wurde, wird jetzt jeder Franken gebraucht. Ihnen, geschätzte U-Bahn-Liebhaber und -Liebhaberinnen gebührt immerhin das Verdienst, uns mit Ihrer illusorischen Idee auf kreative Weise die Wichtigkeit eines zukunftsgerichteten und leistungsfähigen ÖV-Netzes in Erinnerung gerufen zu haben. Schön, dass Sie sich mit all Ihren grünliberalen Kräften auch in Zukunft für den ÖV einsetzen werden.

Die Leitstelle und die EVP danken für Ihren Einsatz und bitten Sie, beim Verlassen des Perrons das Postulat wieder mitzunehmen (*Heiterkeit*). Vielen Dank.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Die Alternative Liste schätzt den aktuellen Handlungsbedarf beim öffentlichen Verkehr im Grossraum Zürich als hoch ein. Wir unterstützen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Doch wie kann der ÖV im Grossraum Zürich intelligent, sinnvoll und vor allem kurzfristig, das heisst in den kommenden Jahren, ausgebaut werden? Für die Alternative Liste ist es dringend, das

ÖV-Angebot in einem kurzfristigen Planungshorizont auszubauen und zu verbessern. Denn es ist heute und nicht erst in 40 Jahren wichtig, dass wir uns auf ein schnelles, effizientes, komfortables und umweltschonendes öffentliches Verkehrsnetz verlassen können. Weil die Alternative Liste auf kurzfristig realisierbare Verbesserungen setzt, ist es nicht verwunderlich, dass wir kein Musikgehör für die U-Bahn im Grossraum Zürich haben. U-Bahn-Projekte sind Planspiele, die dazu verleitend, die Lösung aktueller Verkehrsprobleme auf den Nimmerleinstag zu verschieben. Es ist dasselbe wie mit der S-Bahn 2 G, die erst 2030 oder 2035 realisiert werden kann, weil entweder zuerst noch der Bahnhof Stadelhofen ausgebaut oder der Brüttenertunnel gebaut werden muss. In diesem Fall werden Infrastrukturprojekte als Ausrede vorgeschoben, um die einmal eingefrorene Planung der S-Bahnen nicht neu aufrollen zu müssen und kreativ weiterzuentwickeln. Was wir jetzt brauchen, sind kurzfristig und schnell realisierbare Lösungen, die nachhaltig sind. Aus diesem Grund wird sich die Alternative Liste dafür einsetzen, dass die innerstädtische S-Bahn mit vielen Stadtbahnhöfen zu einem echten Mittelverteiler ausgebaut wird. Als Beispiel möchte ich den Bahnhof Wipkingen nennen. Wie Sie wissen, ist der Bahnhof Wipkingen mein Lieblingsbahnhof. Mit dem Zug bin ich in drei Minuten in Oerlikon. Zähle ich den Fussmarsch von fünf Minuten von meiner Wohnung bis zum Bahnhof hinzu, benötige ich acht Minuten, um nach Zürich Nord zu kommen. Würde ich Bus und Tram nutzen, dann wären es mindestens 30 Minuten. In Wollishofen, am Bahnhof Enge oder Bahnhof Wiedikon bin ich ebenfalls schneller mit der S-Bahn als mit Bus und Tram. Es gibt auf dem innerstädtischen S-Bahn-Netz noch genügend Luft nach oben. Das innerstädtische S-Bahn-Netz könnte besser genutzt werden, als dies heute der Fall ist. Leider sind ZVV und SBB nicht gewillt, Hand für kurzfristige Verbesserungen zu bieten. Aus diesem Grund muss der Regierungsrat gezwungen werden, dass er über Verbesserungsmöglichkeiten beim innerstädtischen S-Bahn-Netz nachdenken und diese dann auch umsetzen muss, statt dass er mit unrealistischen U-Bahn-Projekten Zeit verschwendet.

Eine andere kurzfristig realisierbare Lösung sehen wir darin, dass die Stadt Zürich ihr Tramnetz zu einer richtigen und leistungsfähigen Stadtbahn oder Stadtmetro umbaut. Dabei könnte die Stadt Zürich, die sich ja gerne mit grossen Metropolen vergleicht, bei der Londoner Overground abschauen. Die Londoner Overground ist schnell, leise, für viele Anspruchsgruppen nutzbar – also Kinderwagen und Rollstühle haben keine Probleme, in die Wagen hineinzukommen – und angenehm für die Nutzerinnen und Nutzer. Und sie wurde innerhalb

weniger Jahre erstellt. Als starke ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer möchten wir nicht in den Untergrund verbannt werden.

Aus diesen Gründen wird die Alternative Liste das Postulat nicht überweisen.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Der Kanton Zürich hat sich für ein starkes S-Bahn-Netz entschieden und diverse Objekte, wie die Glattalbahn und die Limmattalbahn, sind bereits Investitionen mit einem Rentabilitätsrisiko für die Zukunft. Wie sagen doch die Grünen? Mehr Strassen, mehr Verkehr. Und ich sage Ihnen: Je mehr ÖV, je besser der ÖV, umso länger wird der Arbeitsweg. Das heisst, die Berufstätigen kommen von einer viel grösseren Entfernung nach Zürich zum Arbeitsplatz. Ein Angebotsausbau führt unweigerlich zu mehr Kilometern pro Person. Hinzu kommt auch die Frage der Finanzierung einer U-Bahn. Ist der ÖV-Benutzer bereit, eine neue zusätzliche Infrastruktur zu berappen? Dies bezweifelt die EDU. Wir glauben, er wäre bereit, wenn unser ÖV total überlastet wäre und deshalb nicht funktionieren würde. Dies ist aber nicht der Fall. Und somit ist der höhere Nutzen einer U-Bahn schlecht ersichtlich. Und wenn ich noch an die Diskussionen in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) zurückdenke, als wir jeweils das Fahrverhalten bei Preisaufschlägen diskutieren und mit die ZVV-Leute uns diese Berechnungen erstellen, dann ist das Andenken einer U-Bahn oder eine Vorlage ein sehr, sehr grosses Risiko.

Für die EDU entwickelt sich Zürichs ÖV bedarfsgerecht und nach den derzeitigen Finanzierungsmöglichkeiten. Der ÖV funktioniert. Er wird auch beim prophezeiten Bevölkerungswachstum funktionieren. Engpässe im ÖV wird es wie auf der Strasse immer geben, damit müssen wir auch lernen, umzugehen und das Mögliche zu verbessern. In diesem Sinne wird die EDU dieses Postulat nicht unterstützen.

Ivo Koller (BDP, Uster): Die BDP ist durchaus progressiv und offen gegenüber visionären und aussergewöhnlichen Ideen eingestellt. Wir lassen Ideen auch gerne mal prüfen, bevor wir sie endgültig in den Wind schießen. Aber nein, die Idee einer U-Bahn für Zürich ist uns nur schon bei oberflächlicher Betrachtung dann doch zu einfältig oder schon fast ein bisschen ideenlos. Uns Zürcher mit den ganz grossen Städten dieser Welt zu vergleichen steht auf der einen Seite für einen gewissen Grössenwahn der Postulanten. Aber andererseits übersehen Sie auch gekonnt das perfekt aufeinander abgestimmte S-Bahn-, Tram- und Busnetz. Betrachtet man nebst den übrigen Nein-

Argumenten ausschliesslich die finanzielle Seite, so ist definitiv klar, dass es in Zürich nie eine U-Bahn geben wird. Die Stadt München rechnet mit einem Kilometerpreis von 150 Millionen Euro, auf die Schweiz oder auf Zürich umgerechnet kann das nur ein X-Faches bedeuten. Sorry, aber da erübrigt sich nur schon deshalb eine weitergehende Prüfung des Anliegens.

Eine U-Bahn für Zürich ist somit nicht finanzierbar. Aber was noch wichtiger ist: Eine U-Bahn ist nicht erforderlich, geschweige denn sinnvoll, weshalb die BDP Nein zum Postulat sagt, aber nicht grundsätzlich Nein zu neuen Lösungsansätzen. Besten Dank.

Ratspräsidentin Karin Egli: Somit ist die Liste der Fraktionssprecherinnen und -sprecher abgeschlossen.

Roger Liebi (SVP, Zürich): Ich bin sehr dankbar, dass sich auch die Kantonsrätinnen und -räte, die nicht in der Stadt Zürich wohnen, die einmal in der Woche am Montagmorgen nach Zürich kommen, Gedanken machen über den Verkehr hier und diese Problematik vielleicht nicht so sehen, übrigens die gleichen Kantonsrätinnen und Kantonsräte, die ja das Bevölkerungswachstum in die Stadt Zürich leiten wollen, mit dieser 80/20-Regel. Ich habe es kaum gehört heute, niemand hat sich dazu geäußert, was die Voraussagen sind, was das Bevölkerungswachstum für die Stadt Zürich betrifft. Ich möchte gar nicht darüber reden, wie es mit dem gesamten Bevölkerungswachstum aussieht. Wenn man nämlich Bevölkerungswachstum will, dann muss man auch die Kosten dafür tragen. Da wäre ich dann schon gerne bereit zu hören, wie Sie das machen möchten in Zukunft. Wir hatten 2006 370'000 Einwohner in der Stadt Zürich, 2030 erwarten wir 495'000 Einwohner. Glauben Sie, dass das wirklich mit diesen Konzepten, die wir heute haben, funktionieren wird? Oder mit denen, die da angesagt werden? Wissen Sie, wie es täglich in dieser Stadt aussieht, wenn sich die entsprechenden Verkehrsteilnehmer kreuzen? Es ist eben nicht so, dass das alles einfach so geht. Ich staune auch über diese neuen Konzepte auf einmal vom Schnelltram. Sie wissen genau, wie ein Tram hier funktioniert. Und jetzt möchten Sie auf einmal ein Tram einführen, das schneller fährt, womit dann diese Verkehrsprobleme gelöst würden. Wie möchten Sie das machen? Das würde mich wirklich wunder nehmen. Ich muss das so sagen: Selbstverständlich werde ich hier, wohl gegen meine Fraktion, zustimmen, bin ich doch mit einem Postulat auch der Initiant für die U-Bahn in der Stadt Zürich, und ich habe das nicht erst aufgenommen, seit es die GLP gibt.

Ich habe das bereits im Jahr 2005 aufgenommen, ganz genau am 22. Dezember 2005.

Irgendwann müssen Sie die Themen auch angehen, Herr Sommer. Jeder kann kommen und sagen, das wurde 1973, 1974 schon mal abgelehnt. Glauben Sie, die Leute, die 1973, 1974 diese U-Bahn abgelehnt haben, hätten damals zugestimmt, dass wir eine solche Zuwanderung kriegen in dieses Land? Das glaube ich nicht. Sie müssen auch die Gedanken einmal in eine andere Richtung lenken. Ich habe noch nicht gesagt, dass das bezahlbar ist oder dass das machbar ist. Aber die Vergleiche, die Sie hier anbringen, die hinken schon gewaltig.

Herr Koller, Sie sind noch nicht so lange dabei, aber Geografie kennen Sie wahrscheinlich. Wenn Sie jetzt hier München mit Zürich vergleichen: München hat eine Fläche von 300 Quadratkilometern, Zürich hat immerhin eine von 81 Quadratkilometern. Vergleichen Sie doch nicht Äpfel mit Birnen, vergleichen Sie, was möglich ist. Wir haben uns natürlich überreden lassen, nein, überzeugen lassen im Gemeinderat der Stadt Zürich, wobei ich nochmals hervorhebe – ich möchte das deutlich herausstreichen –, wer im Gemeinderat der Stadt Zürich dafür war, dieses U-Bahn-Postulat zu überprüfen: Das waren die städtische SVP, die städtische FDP, die städtische CVP, die städtische SP und die GLP – auch die SP. Es ist auch augenscheinlich, dass sich von der SP der Stadt Zürich niemand dazu gemeldet hat, sondern dass man das Feld der Dame aus Dietikon (*Rosmarie Joss*) überlassen hat. Das ist durchaus erstaunlich in diesem Bereich. Aber Sie müssen über diese Grenzen nachdenken, darum bin ich auch der Meinung, dass die Idee der Tangentialverbindung natürlich wesentlich besser ist als diese sternförmige Verbindung, die ursprünglich angedacht worden ist.

Wenn Sie glauben, dass Sie die Verkehrspolitik der Zukunft mit Tram und Velos lösen werden, und wenn Sie glauben, dass die Stadt Zürich irgendwo einfach mal eine Grenze bildet und es keine Agglomeration gibt in diesem Kanton oder in diesem Umfeld – die Agglomeration beträgt heute schon 1,3 Millionen Menschen –, dann haben Sie weit gefehlt. Sie müssen neue Gedanken ansetzen, neu denken. Und wenn eines vielleicht gut ist in dieser Diskussion – und das würde ich Ihnen gerne, auch Ihnen, Frau Regierungsrätin, gerne auf den Weg mitgeben –, dann denken Sie sehr intensiv über diese Tangentialverbindungen nach. Es kann nicht sein, dass ich in der Stadt Zürich von einem Ende zum andern länger brauche, als wenn ich von Zürich nach Bern fahre. Das ist einfach nicht möglich und an dem müssen Sie arbeiten. Und wenn das die Diskussion hier bereichert hätte und die Gedankenansätze, dann wäre das gut.

Ich stimme hier diesem Postulat zu.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Roger Liebi, herzlichen Dank für die Unterstützung. Nach den ersten Voten hatte ich schon Angst, dass wir ganz alleine hier drin stehen. Nun, wenn ich jetzt so höre, was hier gesagt wird, dann stelle ich zum einen natürlich fest, dass es viele Parteien gibt, die zurück in die Vergangenheit möchten oder zumindest glauben, dass in der Vergangenheit sämtliche Lösungen liegen. Und wenn dann argumentiert wird, «1973 respektive 1962 wurde es abgelehnt, deshalb muss man es nicht mehr anschauen», finde ich das doch seltsam. Die Welt hat sich seither verändert. Neue Technologien wurden seither entwickelt. Es ist nicht mehr das Gleiche, was wir damals hatten, deshalb ist es sicher sinnvoll zu prüfen. Aber es ist natürlich so, wenn man alles zu wissen glaubt, braucht man auch nichts mehr genau anzuschauen. Und der Bericht des Regierungsrates, worauf hier abgestützt wird, ist ja auch ungenügend.

Nun 150 Millionen Franken wurden in Aussichten gestellt als Baukosten pro Kilometer. Es wird solche Kilometer geben, die vermutlich so teuer wären. Es dürfte auch solche geben, die noch ein bisschen teurer sind, und es dürfte auch Kilometer geben, die günstiger sind. Was es kosten wird, keine Ahnung. Man schaut irgendwie in eine andere Stadt, pickt sich eine Zahl raus und sagt es. Das ist aus meiner Sicht ungenügend für eine Prüfung, da braucht es für mich mehr. Und wenn wir aber diese 150 Millionen pro Kilometer anschauen, dann sind diese immerhin billiger als beispielsweise der Rosengartentunnel.

Dann wurden jetzt die Tangentialverbindungen erwähnt. Ich glaube, den meisten ist es nicht bewusst, aber das Schienennetz bei Altstetten ist der am meisten befahrende Streckenabschnitt in Europa, und das ist genau das Problem bei der Tangentialverbindung: Wie kommen wir dort hin? Wenn wir die Durchmesserlinie anschauen: Weil wir nicht kreuzen konnten, mussten wir eine Brücke bauen. Ja, vielleicht ist die Lösung eine Brücke, aber wir wissen es nicht. Wir müssen es einfach anschauen.

Die zweite Tangentialverbindung, die erwähnt wurde, das ist das Rosengartentram. Darüber sind wir ja gerade am Diskutieren in der Kommission. Ich bin neugierig, wie diese Diskussionen ausgehen werden. Aus meiner Sicht ist es auch nicht ganz unproblematisch, das Rosengartentram dort zu führen, aufgrund des städtischen Verkehrsflusses. Aber die U-Bahn, wie wir sie fordern, soll das Rosengartentram oder zumindest das Tram ja auch nicht ersetzen, sondern ganz klar ergänzen. Und etwas bauen und etwas ergänzen und Erschlies-

sungen machen in Gebieten, die heute in der Stadt Zürich mit der S-Bahn nicht gut erschlossen sind, aber zukünftig viele weitere Bewohner aufnehmen müssen, Sinn.

Lösungen habe ich heute keine gehört von den anderen Parteien, sondern ich habe einfach nur gehört: Nein, es ist alles gut, wir wollen es nicht. Abgestützt wird auf einen Bericht des Regierungsrates, der nichts aussagt. Und abgestützt wird auf die S-Bahn 2G, von der wir eigentlich sehr, sehr wenig wissen, und auf irgendeine ominöse Studie, die aber – zumindest für mich – nicht auffindbar ist. Daher nimmt es mich jetzt natürlich wunder, was denn die Annahmen sind in dieser Studie, die mal gemacht wurde, dass die S-Bahn ungenügend ist und die deshalb so geheim ist, dass man sie nicht veröffentlichen kann.

Ratspräsidentin Karin Egli: Ich verstehe, dass Sie Hunger haben (*Der Geräuschpegel im Ratssaal ist sehr hoch*). Trotzdem bitte ich Sie noch etwas um Geduld, damit auch Regierungsrätin Carmen Walker Späh ihr Votum noch abgeben kann.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Beim Stichwort «U-Bahn» denken ja die meisten an Weltstädte wie Paris, London, New York oder auch Moskau. Und es gehört ja schon zum guten Ton, dass man sich dann auch in diese ratternden, bisweilen sehr lauten U-Bahnen stellt, wenn man in diesen Städten ist. Und ich sage bewusst «man stellt sich in diese U-Bahnen», diejenigen, die das schon erlebt haben, die wissen: Sitzplätze sind meistens rar. Auch in Zürich wollte man vor 40 Jahren in die Liga dieser Weltstädte aufsteigen, die alle eine U-Bahn haben. Sie sollte vom Flughafen über Oerlikon, Hauptbahnhof, Altstetten nach Dietikon fahren. Doch das Projekt, Sie haben es gesagt, scheiterte deutlich. Über 70 Prozent sagten damals, 1973, Nein. Das war ein Rückschlag damals, ein verkehrspolitischer Rückschlag, den viele so nicht vorausgesehen hatten. Schon damals zeichnete sich aber ab, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Wirtschaftsraum Zürich zunehmen würden. Die Gründe sind ganz einfach: Bevölkerungswachstum, wir haben zusätzliche Arbeitsplätze und immer mehr Freizeitangebote. Und die Ausgangslage hat sich in den letzten 40 Jahren ja nicht geändert.

Die Niederlage an der Urne, so wenig sie auch voraussehbar war, diese Niederlage war der Startschuss für eine Neuausrichtung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich. Und statt einer U-Bahn entschied man sich eben für eine S-Bahn. Daran schliessen heute die Trams, die Stadtbahnen und die Busse als Feinverteiler an. Wenn wir unser heu-

tiges – ich möchte sagen, gut funktionierendes – ÖV-System anschauen, wenn Sie das ganz genau und seriös anschauen, dann werden Sie erkennen, dass viele Bestandteile der damaligen U-Bahn-Vorlage trotzdem realisiert wurden. Die S-Bahn zum Beispiel verkehrt im Kernbereich der Stadt Zürich seit 1990 unterirdisch zwischen Stadelhofen und dem Hauptbahnhof und dann nach Hardbrücke, unterirdisch. Seit bald drei Jahren haben wir die Durchmesserlinie vollständig unterirdisch im Hauptbahnhof. Sie verbindet die wichtigen städtischen Zugzentren Oerlikon und Altstetten direkt und sehr schnell via unseren Hauptbahnhof, bei ähnlicher Führung – schauen Sie sich das genau an –, bei ähnlicher Führung wie damals die geplante U-Bahn. Und dank der zahlreichen überlagerten Linien verkehren die Züge in der Stadt in einem sehr dichten Takt, wie das damals gefordert wurde. Nicht weniger als zwölf S-Bahn-Linien fahren beispielsweise heute zwischen Oerlikon und Zürich Hauptbahnhof, dazu kommen noch die Fernverkehrszüge.

Es gibt aber noch mehr Ähnlichkeiten: Inzwischen fährt eine Linie der Glattalbahn im 7,5-Minuten-Takt über Oerlikon bis an den Flughafen, fast genauso wie damals bei der U-Bahn-Vorlage. Auch die Limmatalbahn hat die wichtigste Hürde genommen. Das Volk hat dem Kredit ja bekanntlich zugestimmt und vor ein paar Tagen ist mit den Bauarbeiten begonnen worden. Die Haltestellenabstände – auch hier müssen Sie ganz genau hinschauen –, die Haltestellenabstände sind tendenziell länger, also U-Bahn-ähnlicher, und auch die Geschwindigkeit ist entsprechend höher.

Der ÖV im Kanton Zürich, ich habe es schon gesagt, hat Vorbildcharakter und wir dürfen stolz darauf sein. Von daher sehe ich die Diskussion, die wir jetzt geführt haben, auch als starkes Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr, wenn ich die Debatte vorhin vergleiche. Und es ist ja hehr, liebe Grünliberale, wenn Sie hier am guten öffentlichen Verkehr weiterarbeiten wollen. Die Frage ist nur: Was bringt uns das beziehungsweise was kostet das? Und dass es etwas kostet, das haben Sie ja hier gesagt. Kantonsrat Lucek hat es gesagt, Kantonsrat Jäger, Kantonsrat Welz, es kostet. Es besteht bereits heute ein sehr dichtes und qualitativ hochstehendes ÖV-Angebot entlang der heutigen U-Bahn-Strecken, ich habe es gesagt. Wenn wir jetzt trotz diesem System, das wir heute haben, ein zusätzliches U-Bahn-System bauen würden, dann würden wir Überkapazitäten schaffen. Und warum sage ich hier ganz bewusst «Überkapazitäten»? Weil man auch mit einer U-Bahn nicht auf die bestehenden Verkehrsmittel, sei es Tram, sei es Bus, sei es Stadtbahnen, verzichten würde. Wegen den relativ grossen Haltestellenabständen einer U-Bahn bräuchte es eben weiterhin ein

Netz von Bussen und Trams als Feinverteiler. Schauen Sie sich London an – es wurde auch gesagt von Kantonsrätin Stofer –, London hat auch ein oberirdisches System.

Auch der Ausbau der S-Bahn lässt sich mit einer neuen U-Bahn nicht einfach bremsen oder stoppen. Das tun wir auch gar nicht, weil auch in Zukunft die Pendler aus dem ganzen Kanton in die Städte Zürich und Winterthur möglichst umsteigefrei reisen wollen. Und dafür brauchen wir aber Ausbauten. Es ist nicht so, dass wir keine Vorstellung haben, wie es weitergeht. Wir brauchen den Brüttenertunnel, wir brauchen den Bahnhof Stadelhofen mit seinem vierten Geleis.

Und schliesslich möchte ich auch, dass Sie noch den Komfort bedenken. Unser ÖV-System ist auch deshalb so erfolgreich, weil es offen ist, weil es einfach zu benutzen ist. Als Fahrgast kann man ebenerdig schnell in Trams und Busse einsteigen. Der Zugang zu einer unterirdischen Haltestelle wäre demgegenüber deutlich aufwendiger. Und gerade in einer hügeligen Stadt wie Zürich müsste man bei einer U-Bahn etliche Stockwerke überwinden, um überhaupt wieder an die Oberfläche zu kommen.

Der Bau einer U-Bahn-Station in Zürich würde auch die Finanzen stark belasten. Die Befürworter sagen, dass es eine Investition in die Zukunft sei und dass man das beim S-Bahn-Ausbau auch ständig machen würde. Das ist richtig, nur gibt es hier einen gewichtigen Unterschied: Die U-Bahn würde wirklich sehr hohe Bau- und Unterhaltskosten auslösen, und – das müssen Sie auch wissen – diese müsste der Kanton Zürich ganz allein tragen. Denn eine Finanzierung durch den Bund käme nicht infrage. Nach FABI können wir das nicht als nationale Bahninfrastruktur einstufen. Es wäre eine Feinverteilung, die vollständig vom Kanton Zürich finanziert werden müsste. Vielleicht würde der Bund im Rahmen von Agglomerationsprogrammen beitragen, aber auch das wäre höchstens ein Drittel.

Also mit Blick auf das heutige und auch künftige Potenzial glaube ich, dass der Ausbau, der neue Ausbau einer U-Bahn, weder finanzierbar noch sinnvoll noch tatsächlich erforderlich ist. Vielmehr wollen wir den erfolgreichen Weg weitergehen. Lieber Daniel Sommer, du wirst weiterhin eine tolle Ansage beim ZVV – danke für den Werbespot – hören. Wir arbeiten weiterhin an den Bahninfrastrukturausbauten, auch an den tangentialen. Das Rosengartentram ist so eine Tangentiale. Aber eine neue U-Bahn für den Kanton Zürich braucht es nicht.

Ich danke Ihnen herzlich, wenn Sie daher das Postulat ablehnen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 146 : 16 Stimmen (bei 5 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 319/2015 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes***Rücktrittserklärung***

Rücktritt als Mitglied des Schiedsgerichts in Sozialversicherungsstreitigkeiten von Daniel Roscher

Ratssekretär Roman Schmid verliest das Rücktrittsschreiben: «In meiner aktuellen Funktion als Geschäftsleitungsmitglied der SUVA ist es mir nicht mehr möglich, als Mitglied des Schiedsgerichts zu amten. Der Interessenkonflikt ist zu gross. Die Rechtsabteilung der SUVA hat mir empfohlen, meinen Rücktritt einzugeben.

Aktuell bin ich für die Amtsperiode 2013 bis 2019 gewählt. Falls möglich möchte ich meinen Rücktritt per sofort eingeben. Falls dies nicht möglich ist, bitte ich Sie, mich über die Alternativen zu informieren (*Heiterkeit*). Ich bedaure den Entscheid, aber der vorhandene Interessenkonflikt zwingt mich zu diesem Schritt. Besten Dank für Ihr Verständnis und Ihre Antwort.

Freundliche Grüsse, Daniel Roscher.»

Ratspräsidentin Karin Egli: Das Mitglied des Schiedsgerichts für Sozialversicherungsstreitigkeiten Daniel Roscher ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte, hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden.

Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt per sofort ist genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Negative Auswirkungen der Lü16-Sparmassnahmen auf Kantonsschulen**
Anfrage Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon)
- **Risiken einer Wachstumsstrategie auf die geplante neue Gruppenstruktur der Axpo Holding**
Anfrage Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)
- **Schleichende Anwendung des Scharia-Rechts**
Anfrage Hans Egli (EDU, Steinmaur)

Schluss der Sitzung: 12.15 Uhr

Zürich, den 18. September 2017

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 25. September 2017.