



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

214. Sitzung, Montag, 30. März 2015, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Brigitta Johner (FDP, Urdorf)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 14756*
- Gemeinsame Behandlung von Geschäften *Seite 14756*

2. Faire Gemeindebeiträge für die Nutzung der Ombudsstelle

Motion von Stefan Hunger (BDP, Mönchaltorf),
 Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau) und Cornelia
 Keller (BDP, Gossau) vom 20. Oktober 2014
 KR-Nr. 259/2014, Entgegennahme, keine materielle
 Behandlung *Seite 14757*

3. Überbauung von Autobahnen und Eisenbahnlinien

Motion von Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon),
 Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Andrew
 Katumba (SP, Zürich) vom 15. Dezember 2014
 KR-Nr. 347/2014, Entgegennahme als Postulat, keine
 materielle Behandlung *Seite 14757*

4. Kostendeckende Solarstrom-Produktion auf kantonalen Liegenschaften

Postulat von Martin Neukom (Grüne, Winterthur),
 Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) und Cornelia
 Keller (BDP, Gossau) vom 15. Dezember 2014
 KR-Nr. 348/2014, Entgegennahme, keine materielle
 Behandlung *Seite 14758*

5. Organisation der Staatsanwaltschaft im Zürcher Unterland

Postulat von Daniel Frei (SP, Niederhasli), Priska Seiler Graf (SP, Kloten) und Peter Ritschard (EVP, Zürich) vom 15. Dezember 2014
KR-Nr. 351/2014, Entgegennahme, keine materielle
Behandlung Seite 14758

6. Finanzierungsmechanismen für die Überbauung von Autobahnen und Eisenbahnlinien

Postulat von Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Andrew Katumba (SP, Zürich) vom 15. Dezember 2014
KR-Nr. 352/2014, Entgegennahme, keine materielle
Behandlung Seite 14759

7. Bestrafung von Chaoten und Verbrechern in Saubannerzügen

Postulat von Michael Welz (EDU, Oberembrach), Heinz Kyburz (EDU, Männedorf) und Hans Egli (EDU, Steinmaur) vom 15. Dezember 2014
KR-Nr. 353/2014, Entgegennahme, keine materielle
Behandlung Seite 14759

8. Beschaffungswesen der kantonalen Verwaltung

Postulat von Regula Kaeser (Grüne, Kloten) und Judith Anna Stofer (AL, Zürich) vom 26. Januar 2015
KR-Nr. 24/2015, Entgegennahme, keine materielle
Behandlung Seite 14760

9. Grünes Licht für die Feuerwehr

Postulat von Markus Schaaf (EVP, Zell), Nik Gugger (EVP, Winterthur) und Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) vom 26. Januar 2015
KR-Nr. 27/2015, Entgegennahme, keine materielle
Behandlung Seite 14760

10. Bewilligung von Beiträgen für den Bau der Limmatalbahn sowie für ergänzende Massnahmen am Strassennetz (*Ausgabenbremse*)

Antrag des Regierungsrates vom 9. Juli 2014 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. März 2015 **5111** Seite 14760

11. Einführung eines «ZVV-Abo-light»

Antrag des Regierungsrates vom 11. Juni 2014 zum Postulat KR-Nr. 399/2008 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 23. September 2014 **5102** Seite 14792

12. Gleitanflugverfahren auf dem Flughafen Zürich-Kloten (CDA-System)

Antrag des Regierungsrates vom 20. August 2014 zum Postulat KR-Nr. 231/2009 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 11. November 2014 **5118** Seite 14797

13. Genehmigung der Änderung der Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz (Kleinläden)

Antrag des Regierungsrates vom 24. September 2014 und gleichlautender Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 2. Dezember 2014 **5127** Seite 14801

14. Lohndumping am HB Zürich und die Rolle des AWA

Interpellation von Markus Bischoff (AL, Zürich), Raphael Golta (SP, Zürich) und Esther Guyer (Grüne, Zürich) vom 28. Oktober 2013
KR-Nr. 324/2013, RRB-Nr. 1333/27. November 2013 Seite 14809

Verschiedenes

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Fraktionserklärung der EVP zum Fall «Dürnten»* Seite 14791

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf sieben Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 360/2014, Fehlerhafte Scankopierer
Jörg Mäder (GLP, Opfikon)
- KR-Nr. 341/2014, Trambeschaffung VBZ
Felix Hoesch (SP, Zürich)
- KR-Nr. 361/2014, Seeuferweg – Wort halten und Kantonsratsbeschluss umsetzen
Jonas Erni (SP, Winterthur)
- KR-Nr. 337/2014, Polizei- und Justizzentrum: Kommt es gut?
Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon)
- KR-Nr. 357/2014, AP14/17 Kostenfolgen und Kompensation
Esther Guyer (Grüne, Zürich)
- KR-Nr. 356/2014, Ackerbaustellen
Robert Brunner (Grüne, Steinmaur)
- KR-Nr. 345/2014, Die Auswirkungen der wirtschaftlichen Situation auf den Kanton Zürich und den Budgetantrag der Regierung
Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen)

Gemeinsame Behandlung von Geschäften

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Die Geschäftsleitung beantragt Ihnen gemeinsame Beratung der PJZ-Vorstösse (*Polizei- und Justizzentrum*). Es geht hier um das Postulat 136/2014, die parlamentarische Initiative 335/2014 sowie drei Interpellationen Nummern 149/2014, 336/2014 und 255/2014. Sie sind damit einverstanden.

2. Faire Gemeindebeiträge für die Nutzung der Ombudsstelle

Motion von Stefan Hunger (BDP, Mönchaltorf), Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau) und Cornelia Keller (BDP, Gossau) vom 20. Oktober 2014

KR-Nr. 259/2014, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Die Geschäftsleitung ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Martin Zuber (SVP, Waltalingen): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Martin Zuber, Waltalingen, beantragt Ablehnung des Postulates. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

3. Überbauung von Autobahnen und Eisenbahnlinien

Motion von Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Andrew Katumba (SP, Zürich) vom 15. Dezember 2014

KR-Nr. 347/2014

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Ist der Erstunterzeichner mit der Umwandlung der Motion in ein Postulat einverstanden? Das ist der Fall. Der Erstunterzeichner ist mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden.

Wird ein Antrag auf Ablehnung des Postulates gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat 347/2014 ist zur Berichterstattung an den Regierungsrat überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Kostendeckende Solarstrom-Produktion auf kantonalen Liegenschaften

Postulat von Martin Neukom (Grüne, Winterthur), Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) und Cornelia Keller (BDP, Gossau) vom 15. Dezember 2014

KR-Nr. 348/2014, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Alex Gantner (FDP, Maur): Ich beantrage Diskussion.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Es ist durch Alex Gantner, Maur, Ablehnung des Postulates beantragt worden. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

5. Organisation der Staatsanwaltschaft im Zürcher Unterland

Postulat von Daniel Frei (SP, Niederhasli), Priska Seiler Graf (SP, Kloten) und Peter Ritschard (EVP, Zürich) vom 15. Dezember 2014

KR-Nr. 351/2014, Entgegennahme, keine materielle Diskussion

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Wir verlangen Diskussion.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Hans Egli, Steinmaur, hat Ablehnung des Postulates beantragt. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

6. Finanzierungsmechanismen für die Überbauung von Autobahnen und Eisenbahnlinien

Postulat von Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Andrew Katumba (SP, Zürich) vom 15. Dezember 2014

KR-Nr. 352/2014, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat 352/2014 ist zur Berichterstattung an den Regierungsrat überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Bestrafung von Chaoten und Verbrechern in Saubannerzügen

Postulat von Michael Welz (EDU, Oberembrach), Heinz Kyburz (EDU, Männedorf) und Hans Egli (EDU, Steinmaur) vom 15. Dezember 2014

KR-Nr. 353/2014, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Daniel Frei (SP, Niederhasli): Namens der SP-Fraktion beantrage ich Ablehnung.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Daniel Frei, Niederhasli, hat Ablehnung des Postulates beantragt. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

8. Beschaffungswesen in der kantonalen Verwaltung

Postulat von Regula Kaeser (Grüne, Kloten) und Judith Anna Stofer (AL, Zürich) vom 26. Januar 2015

KR-Nr. 24/2015, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat 24/2015 ist zur Berichterstattung an den Regierungsrat überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Grünes Licht für die Feuerwehr

Postulat von Markus Schaaf (EVP, Zell), Nick Gugger (EVP, Winterthur) und Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) vom 26. Januar 2015

KR-Nr. 27/2015, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Karin Egli (SVP, Elgg): Ich verlange Diskussion. Danke.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Karin Egli, Elgg, hat Ablehnung des Postulates beantragt. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

10. Bewilligung von Beiträgen für den Bau der Limmattalbahn sowie für ergänzende Massnahmen am Strassennetz (Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 9. Juli 2014 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. März 2015 **5111**

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Ich darf Sie darauf aufmerksam machen, dass Ziffern I bis III der Ausgabenbremse unterstehen gemäss Artikel 56 der Kantonsverfassung. Wir werden über jeden Objektkredit einzeln abstimmen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Regierungsrat beantragt uns mit Datum vom 9. Juni 2014 Staatsbeiträge für das Gesamtverkehrsprojekt Limmattalbahn in der Höhe von 646,6 Millionen Franken. Aus den Bundesprogrammen zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs wird für dessen zweite Etappe noch ein Beitrag von 35 Prozent oder 133,7 Millionen Franken erwartet, sodass für den Kanton Kosten von 512,9 Millionen Franken resultieren. Unsere Kommission beantragt Ihnen mit 13 zu 2 Stimmen, der Vorlage zuzustimmen.

Hier noch meine Interessenbindung: Ich bin Mitglied des Verwaltungsrates und einziger Privataktionär der Verkehrsbetriebe Glatttal AG und somit einziger privater Miteigentümer einer Tramlinie im Kanton Zürich. Dementsprechend freue ich mich persönlich für das Limmattal, wenn es auch eine moderne Stadtbahn erhält, wie wir sie im Glatttal haben.

Die KEVU hat die Vorlage an zwölf Sitzungen behandelt. Eine davon war ein ganztägiger Augenschein in Schlieren und Dietikon. Die Kommission hat Vertretungen der vier von der geplanten Limmattalbahn erschlossenen Städte und Gemeinden Dietikon, Schlieren, Urdorf und Zürich ebenso angehört wie den Regierungsrat des Kantons Aargau und die beteiligten Planungsregionen Limmattal und Baden Regio. Ausserdem hörte die KEVU Delegationen der Wirtschaftsverbände und der Komitees «Limmattalbahn – so nicht!» und «Limmattalbahn Nein» an. Für die Diskussion der Altlastenproblematik im Perimeter des geplanten Tramdepots wurden die entsprechenden Fachstellen der Kantone Aargau und Zürich konsultiert.

Wie eingangs erwähnt, ist die Vorlage ein Gesamtverkehrsprojekt. Die kantonalen Zentrumsgebiete zwischen Zürich und der Kantonsgrenze in Dietikon sollen einerseits mit einem modernen, schienengebundenen Verkehrsmittel erschlossen werden. Andererseits soll für den motorisierten Strassenverkehr die Strassenachse Bernstrasse–Überlandstrasse auf der Nordseite der Limmat so ausgebaut werden, dass sie die gewachsenen Stadtzentren von Schlieren und Dietikon markant entlasten kann.

Die Vorlage besteht aus drei Teilen. Unter römisch I und II wird der Limmattalbahn AG ein Staatsbeitrag zulasten des Verkehrsfonds gewährt. Unter römisch III wird ein Rahmenkredit zulasten der Investitionsrechnung des Tiefbauamtes und somit des Strassenfonds gesprochen. Daraus ergibt sich, dass der Kantonsrat mit der Vorlage nicht direkt in die Detailprojektierung der Limmattalbahn einwirken kann. Diese ist Sache der Verkehrsunternehmung respektive im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nach Eisenbahnrecht des Bundesamtes für Verkehr. Diese Einschränkung betrifft die in der Öffentlichkeit meist diskutierten Fragen der Systemwahl und der Linienführung. Das linksufrige Limmattal ist gemäss Richtplan eine Stadtlandschaft mit den drei Zentrumszonen Zürich-Altstetten, Schlieren und Dietikon. Das sich städtisch entwickelnde Gebiet geht nahtlos über in die Agglomeration Baden-Wettingen im Kanton Aargau. Wie auch das Glatttal bildet das Limmattal eine der ausgesprochenen Wachstumsregionen des Metropolitanraums Zürich. Nach dem Vorbild der Glatttalbahn soll die Limmattalbahn diese Region nicht nur erschliessen, sondern ihr eine Struktur in Form eines neuen ÖV-Rückgrats geben. Die Städte und Gemeinden im Limmattal setzen ganz stark auf dieses Projekt, wenn sie Strukturverbesserungen anstreben. Dass diese Strukturverbesserungen nötig sind, ist unbestritten, denken wir doch nur zurück an die Diskussionen um soziale und finanzielle Disparitäten im Kanton, Stichwort «Finanz- und Sozillastenausgleich». Vor diesem Hintergrund befürwortet die KEVU ganz klar die Aufwertung, die sich aus dem Gesamtverkehrsprojekt Limmattalbahn für die Region ergibt.

Ich komme nun zu den technischen und geografischen Einzelheiten der Limmattalbahn. Sie wird im Unterschied zur Glatttalbahn und zum Stadtnetz der VBZ mit Zweirichtungsfahrzeugen betrieben. Diese können überall gewendet werden und sparen so den Platz für Wendeschlaufen. Die Betreiberin wird in einem späteren Richtoffertverfahren durch die Limmattalbahn AG, den ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) und den Kanton Aargau ausgewählt. Mit den VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*) und der Bremgarten-Dietikon-Bahn stehen zwei potenzielle Betreiberinnen zur Verfügung, welche bereits im Raum Limmattal Schienenverkehr betreiben. Die insgesamt 27 Haltestellen zwischen den S-Bahn-Bahnhöfen Zürich-Altstetten und Killwangen-Spreitenbach werden im 15-Minuten-Takt verkehren. Die Infrastruktur ist aber so ausgelegt, dass auf den 7 ½-Minuten-Takt gewechselt werden kann. Direkt angrenzend an den Rangierbahnhof Limmattal

wird zusammen mit der zweiten Etappe das Tramdepot für die Limmattalbahn gebaut. Es befindet sich auf dem Gebiet der Stadt Dietikon. Die KEVU hat die Frage seines Standortes genauer angeschaut, weil ein Standort auf dem Gebiet der Gemeinde Spreitenbach eigentlich näher gelegen hätte. Dieser Standort umfasst aber gemäss Kataster der belasteten Standorte untersuchungspflichtige Parzellen mit potenziellen Sanierungskosten von 30 Millionen Franken. Der Kanton Aargau ist nicht bereit, diese potenziellen Kosten zu tragen, weshalb auf die angrenzende unverdächtige Parzelle auf Zürcher Gebiet ausgewichen wurde. Die KEVU bedauert einerseits, dass diese Altlastenproblematik nicht gleich ausgeräumt werden kann, versteht andererseits die finanziellen Überlegungen hinter dem Entscheid und akzeptiert somit den geplanten Standort für das Tramdepot.

Zum Zeitpunkt des Regierungsantrags waren in drei Bereichen Details der Linienführung Gegenstand von pendenten Entscheiden der jeweiligen Gemeindebehörden, nämlich in Zürich-Altstetten, an der Spitalstrasse in Schlieren und im Zentrum von Dietikon. In Zürich-Altstetten war geplant, das Tramnetz der VBZ mit dem Bahnhof Altstetten so zu verknüpfen, dass die Linie 2 vom Lindenplatz via Altstetterstrasse und Hohlstrasse zum Farbhof geführt worden wäre. Auf der Strecke Bahnhof Altstetten–Farbhof wären die Limmattalbahn und die Linie 2 gemeinsam geführt worden. Damit hätte sich ein verdichteter Fahrplan ergeben. Aufgrund des Widerstands aus dem Quartier und dem Mehrheitsentscheid im Zürcher Gemeinderat liess der Stadtrat von Zürich im Dezember 2014 diese Verknüpfung von Tram- und S-Bahn-Netz fallen, sodass die Linie 2 auf der bisherigen Strecke zum Farbhof und gemäss unserer Vorlage weiter nach Schlieren-Geissweid fahren wird. Die Buslinie 31, welche am Bahnhof Altstetten nicht gewendet werden kann, wird bis zu einer neuen Wendeschleife Hermeschloo weitergeführt. Die KEVU hat stets mehrheitlich bedauert, dass nun keine Verbesserung für den Umsteigeverkehr am Bahnhof Altstetten möglich ist, der in den kommenden Jahren im S-Bahn-Netz an Bedeutung gewinnt. Sie akzeptiert aber die Zuständigkeit und den Entscheid der zuständigen städtischen Behörde. Aus der Projektänderung ergeben sich keine Mehrkosten für das Projekt «Limmattalbahn». Im Bereich der Spitalstrasse in Schlieren werden einige Anstösserliegenschaften durch das Tramprojekt tangiert. Es wurde eine Verlängerung des Tunnels Färberhüsli gefordert. Die Stadt Schlieren reichte eine Beschwerde im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens ein. In der Folge wurden am Projekt Verbesserungen vorgenommen, die den

Querschnitt reduzierten und zahlreiche Bäume retteten. Die KEVU liess sich an Ort und Stelle darüber orientieren. Die Stadt Schlieren zog daraufhin ihre Beschwerde im Januar 2015 zurück.

Auch im Zentrum der Stadt Dietikon war die Linienführung zum Zeitpunkt des Antrags umstritten. Die Stadt verlangte in einer Beschwerde, dass auf die Verknüpfung der Limmattalbahn am Bahnhof Dietikon verzichtet und diese geradeaus durch die Achse Zürcherstrasse–Zentralstrasse geführt wird. Für die KEVU hätte die Nichterschliessung der ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dietikon das Projekt als Ganzes gefährdet. Gemäss Nachfrageprognose hätten über 80 Prozent der Passagiere der Limmattalbahn in diesem Abschnitt das Fahrzeug am Bahnhof Dietikon verlassen oder besteigen wollen. Ohne diese Passagiere würde die Limmattalbahn also praktisch leer durch Dietikon fahren. In einem aufwendigen Prozess gelang es dem Stadtrat von Dietikon, der Limmattalbahn AG und dem ZVV zusammen mit den hauptbetroffenen Anstössern Lösungen zu finden, um die geplante Linienführung zu realisieren. Dazu müssen Altliegenschaften aufgekauft und zum Teil abgerissen werdend. Die Projektänderungen haben laut Informationen des ZVV gegenüber der Kommission innerhalb des Kreditrahmens Platz. Die KEVU konnte im Februar 2015 mit Befriedigung davon Kenntnis nehmen, dass die Stadt Dietikon ihre Beschwerde zurückziehen konnte.

Besondere Aufmerksamkeit schenkte die KEVU dem Thema «Sicherheit», weil in der Zeit der Kommissionsarbeit Unfälle bei der Glatttalbahn für Aufsehen sorgten. Die Limmattalbahn AG stellte der Kommission ihr Sicherheitskonzept vor, das unter Beizug von Experten der Kantonspolizei, der Verkehrsbetriebe Glatttal AG und von Pro Velo erstellt worden war. Im Gegensatz zur Glatttalbahn verkehrt die Limmattalbahn vermehrt in Mittellage und auf einer Hauptstrasse. Kreuzungen der Limmattalbahn mit Strassen werden grundsätzlich mit Ampeln gesichert. Entsprechend den Erkenntnissen bei der Glatttalbahn sind in den Bereichen Luberzen Urdorf und Industriestrasse Spreitenbach aber auch diverse Barrieren vorgesehen. Bei Velo- und Fussgängerrouen sind versetzte Sperren in Prüfung. Die KEVU ist davon überzeugt, dass das Sicherheitskonzept den Vorschriften und dem Stand der Erkenntnisse aus dem Glatttal entspricht. Ein absolut unfallfreier Betrieb wird aber auch bei der Limmattalbahn niemals möglich sein, denn Verkehrsteilnehmer sind Menschen und Menschen machen Fehler.

Die Limmattalbahn wird in zwei Etappen erstellt. Ende 2019 soll die Tramverlängerung der Linie 2 nach Schlieren Geissweid in Betrieb gehen. Zwischen Bahnhof Altstetten und Schlieren Geissweid verkehrt in dieser Zeit die Limmattalbahn mit Einrichtungsfahrzeugen. 2022 soll dann die Limmattalbahn auf der ganzen Länge zwischen Bahnhof Altstetten und Bahnhof Killwangen-Spreitenbach mit Zweirichtungsfahrzeugen betrieben werden. Der Kredit für den Aargauer Teil der zweiten Etappe wurde von unserer Schwesterkommission für Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung des Grossen Rates bereits in zustimmendem Sinne verabschiedet. Eine Differenz zum Antrag des Regierungsrates besteht dort lediglich beim kantonsinternen Verteilschlüssel zwischen Strassenrechnung und Objektkredit. Der Strassenteil der Vorlage umfasst einerseits Anpassungen am Strassennetz im Bereich des Trassees der Limmattalbahn von insgesamt 61,3 Millionen Franken. Andererseits werden die Bern- und die Überlandstrasse so angepasst, dass nördlich der Limmat eine leistungsfähige Entlastungsachse für die Stadtzentren von Schlieren und Dietikon entsteht. Die Kosten hierfür betragen, inklusive Reserve, 75 Millionen Franken. Bei der Bernstrasse werden zwei Vorhaben, die Haller-Kreuzung und die SBB-Brücke, aus separaten Krediten finanziert. Die Bauarbeiten an der Achse Bernstrasse–Überlandstrasse beginnen bereits vor dem Baubeginn der Limmattalbahn, sind auf deren Baufortschritt abgestimmt und enden circa 2020.

Eine Minderheit der KEVU aus der SVP-Fraktion will mit ihrem Nein zu Vorlage die Opposition im Limmattal mit ihren Worten abbilden. Sie betont aber, dass die Kritikpunkte nicht ausreichen, die gesamte Vorlage abzulehnen. Was das heisst, wird Ihnen die Minderheit selber erläutern.

Ich danke im Namen der KEVU allen Beteiligten, insbesondere denjenigen im Limmattal, für die gute Zusammenarbeit bei der Beratung dieser Vorlage. Ebenfalls im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen, der Vorlage zuzustimmen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Ich war einer jener 19 Gemeindepräsidenten, die 2007 die Absichtserklärung, zu neudeutsch «Letter of intent», den Wunsch zum Bau der Limmattalbahn unterschrieben hat. Wir alle waren damals – und sind es heute noch – überzeugt, damit ein zukunftsgerichtetes Projekt zu unterstützen. Das Projekt «Limmattalbahn» ist kein Bahnprojekt, sondern ein Gesamtverkehrskonzept, in

dem für ergänzende Massnahmen am Strassennetz die Zentren von Schlieren und Dietikon vom Transitverkehr entlastet werden, um damit Platz für die Limmattalbahn zu schaffen. Im Projektverlauf wurden verschiedene Anpassungen vorgenommen, ich erinnere an die Umlegung des 2er-Trams an den Bahnhof Altstetten auf Stadtgebiet, auf die verzichtet wurde. Beim Spital Limmattal wurden nach dem Variantenentscheid zum Färberhüslitunnel Anpassungen vorgenommen, indem ein Grossteil der Bäume belassen werden kann und einem alten Anliegen der Bewohner nach Tempo 30 auf der Spitalstrasse Rechnung getragen wird. Im Zentrum von Dietikon konnte der gordische Knoten ebenfalls gelöst werden, damit die Limmattalbahn direkt an den Bahnhof angeschlossen werden kann.

Wir haben in der KEVU das Projekt «Limmattalbahn» intensiv diskutiert. Der Standort des Tramdepots gab zu längeren Diskussionen Anlass. Wir kamen letztlich zum Schluss, dass das Potenzial des Standortes Asp, Stichwort Altlastensanierung, durch die Limmattalbahn nicht ausgenützt werden kann und sich somit Zusatzkosten von 25 bis 30 Millionen Franken nicht rechtfertigen. Breiten Raum in den Diskussionen nahmen auch die Sicherheitsvorkehrungen ein. Sensibilisiert durch die Unfallstatistik der Glattalbahn verlangten wir dazu Angaben. Durch die Limmattalbahn AG wurde ein breit abgestützter Sicherheitsbericht erarbeitet und dem Bundesamt für Verkehr zur Genehmigung unterbreitet. Strassenseitig wird unter anderem die Überlandstrasse im Bereich der Fahrweid mit zusätzlichen Fahrstreifen erweitert. Ein Schlüsselprojekt ist die Unterquerung der Bernstrasse im Bereich Engstringer-Kreuzung in Schlieren nebst anderen Anpassungen zugunsten des Individualverkehrs im Umfang von 136 Millionen Franken. Am 18. November 2014 fand ein ganztägiger Augenschein der Kommission vor Ort statt. Eingeladen waren die betroffenen Behörden, die ZPL (*Zürcher Planungsgruppe Limmattal*), Baden Regio, Verkehrsverbände sowie die beiden gegnerischen Komitees «Limmattalbahn Nein» sowie das vom «So nicht!» zum «Nein» mutierte Komitee. Nebst der fundamentalen Opposition, der kompromisslosen Ablehnung des Projektes, konnten wir Kenntnis nehmen vom Willen der Behörden und der Unterstützung durch die Verbände, die künftige Verkehrsentwicklung im Limmattal zukunftsgerichtet anzupacken und nicht erst dann zu reagieren, wenn der Verkehr in der Region kollabiert. Im kürzlich verabschiedeten Richtplan wurden die Entwicklungsgebiete im Kanton Zürich festgesetzt. Dazu gehörten die Zentren des Limmattals. Folgerichtig dazu ist die Projektierung eines leis-

tungsfähigen und zukunftsgerichteten Gesamtverkehrskonzeptes und dazu gehört ohne Zweifel die Limmattalbahn.

Die SVP unterstützt den Antrag des Regierungsrates und genehmigt die dazu gehörenden Kredite. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Ich habe Ihnen eine Mitteilung zu machen. Wir debattieren über eine Bahn, aber es ist ein Autoschlüssel liegengelassen worden, und zwar bei der Polizei unten. Ich bitte Sie, nachzuschauen und ihn im Eingangsbereich abzuholen. Besten Dank.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Auch Zürich hat einen Wilden Westen und der Wilde Westen im Westen entwickelt sich weiter und er entwickelt sich erfolgreich. Und er entwickelt sich trotz Masseneinwanderungsinitiative weiter und das finden wir gut so. Aber die Entwicklung darf nicht unkoordiniert passieren. Deshalb braucht es die Identifikation einer neuen Tramlinie. Diese Identifikation bietet den neuen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten die Chance, sich richtig zu entwickeln. Denken wir lange zurück an meinen Wahlkreis. In Schwamendingen haben wir seit über 30 Jahren ein Tram. Als das Tram in Schwamendingen eingeführt wurde, wurde es noch abgelehnt von Schwamendingen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass das Limmattal in 30 Jahren seine Limmattalbahn weggenommen haben will. Deshalb müssen wir heute den Kredit für die Limmattalbahn sprechen. Am Freitag war ich noch einmal an der Spitalstrasse in Schlieren, weil ich Freunde in Urdorf besucht hatte, und bin mit dem Bus 311 dort durchgefahren. Die Situation ist okay. Sie ist nicht super, aber wir können das Tram dort durchführen und wir können das Tram oberirdisch durchführen. Die Limmattalbahn ist, wie wir gehört haben, nicht nur ein Tramprojekt, sondern ein Gesamtverkehrsprojekt. Viele Millionen werden auch in den Strassenverkehr investiert. Das freut uns natürlich nicht uneingeschränkt, aber es ist gut so. Es ist nötig, die Zentren von Dietikon, Urdorf und Schlieren vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten, um dort Platz für die Limmattalbahn zu schaffen, Platz für die Fussgänger, die zu Fuss zur Limmattalbahn hinkommen, Platz für die Busse, die die Limmattalbahn erschliessen. Nur so kann der Umsteigeverkehr funktionieren, ganz besonders im Zentrum von Dietikon. Das Tram ist ein guter Mittelverteiler, der zusätzlich zu S-Bahn und Bussen die Entwicklung im Limmattal aufnimmt und die Menschen zu

deren Arbeits- und Wohnplätzen bringt. Deshalb unterstützt die SP die Limmattalbahn uneingeschränkt und bittet Sie, dies auch zu tun. Herzlichen Dank.

Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Die FDP steht hinter diesem Generationenprojekt. Warum dem so ist, werde ich Ihnen in den kommenden Minuten aufzeigen. Dabei werde ich meine Ausführungen in drei Teile gliedern. Zuerst werde ich auf die Frage eingehen, welches die Vorgaben sind, nach denen wir das Wachstum und den Verkehr im Kanton Zürich gestalten, und dann auf die Frage, ob es Alternativen zur Limmattalbahn gibt. Als Drittes werde ich dann auf die zentralen Punkte der Vorlage eingehen.

Welches sind die Grundsätze, nach denen das Wachstum und der Verkehr im Kanton Zürich zu gestalten sind? Wenn wir heute über die Vorlage für den Bau der Limmattalbahn entscheiden, dürfen wir diese Vorlage nicht als isolierte Massnahme betrachten, sondern als wichtigen Baustein für die zukünftige Entwicklung unseres Kantons. Vor noch nicht einmal einem Jahr haben wir hier in diesem Rat den Richtplan verabschiedet. Der Richtplan enthält wichtige Aussagen und Vorgaben für die räumliche Entwicklung und die Verkehrserschliessung des Kantons Zürich. Ich erinnere an folgende Punkte: Die Zürcher Bevölkerung hat von 1995 bis 2012 um fast 20 Prozent zugenommen. Wenn der Bedarf nach Wohnungen und Arbeitsplätzen weiterhin steigt, soll dieses Wachstum vor allem durch ein zusätzliches Angebot in den definierten Zentrumsgebieten stattfinden. Dazu gehören auch Schlieren und Dietikon. Mit dem Wachstum nimmt aber auch der Verkehr zu und es stellt sich je länger desto mehr die Frage, wie dieser bewältigt werden soll. Der Richtplan sagt dazu: Zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage sind alle Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen. Der Richtplan präzisiert diese Aussage aber für die Zentrumsgebiete. Für diese gilt: Bei der Erschliessung der Zentrumsgebiete ist auf ein überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs zu achten. Genau dies soll mit der Limmattalbahn geschehen.

Damit komme ich zu meinem zweiten Punkt: Gibt es Alternativen zur Limmattalbahn? Ja, selbstverständlich gibt es Alternativen. Die erste Alternative lautet schlicht und einfach: Es wird nichts gemacht. Ja, man kann den Kopf in den Sand stecken und die reale Welt ausblenden. Dann aber muss die Bevölkerung weiterhin unter dem Verkehr

leiden und es wird die Chance vertan, die Zentren vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Dies lehnt die FDP ab. Ebenso wenig taugt die Idee, statt der Limmattalbahn ein anderes ÖV-Mittel einzusetzen, wie zum Beispiel einen Bus oder eine Hochbahn. Diese Varianten wurden am Anfang des Projektes geprüft und verworfen. Der Grund dafür ist ganz einfach: Die Limmattalbahn ist die beste Lösung.

Damit komme ich zu meinem dritten Punkt: Welches sind die kritischen Punkte bei dieser Vorlage? Im Rahmen der Kommissionsarbeit haben wir uns sehr intensiv mit dem Projekt auseinandergesetzt. Mich persönlich hat vor allem die Frage beschäftigt, wie die Anbindung an die Bahnhöfe erfolgt, die Linienführung beim Spital und die Kosten. Wie Sie wissen, gab es sowohl in Altstetten wie in Schlieren und Dietikon Diskussionen über die Linienführung. Die jetzt geplante Linienführung ermöglicht an allen drei Standorten ein Umsteigen auf die S-Bahn. Das ist gut und wichtig. Intensiv haben wir auch über die Linienführung beim Spital diskutiert. Ein Tunnel hätte nicht nur deutliche Kosten zur Folge gehabt, sondern auch andere Nachteile, unter anderem Sicherheitsaspekte. Aus diesem Grund stehe ich hinter der geplanten Variante.

Ein Wort zu den Kosten: Die rund 510 Millionen für die Limmattalbahn und die 136 Millionen für die ergänzenden Massnahmen am Strassennetz sind viel Geld, Geld, welches jedoch gut investiert ist. Die FDP unterstützt dieses Generationenprojekt.

Patricia Ljuboje (Grüne, Urdorf): Das Limmattal, auch mein Zuhause, braucht die Limmattalbahn, es gibt keine Alternative. Weder mit mehr Diesel- noch mit Trolleybussen werden wir das nötige Angebot im öffentlichen Verkehr bewältigen können. Urdorf ist in den letzten Jahren deutlich gewachsen. In Schlieren und Dietikon wurden und werden ganze Quartiere neu gebaut. Bis im Jahr 2030 soll das Limmattal gemäss Agglomerationsprogramm um 17 Prozent weiterwachsen, Arbeitsplätze gar um 29 Prozent. Immer mehr Menschen leben und kaufen im Limmattal ein. Immer mehr Menschen bringen mehr Mobilität und der Raum wird immer knapper. Die Lösung dafür heisst «Limmattalbahn», dazu gibt es keine Alternative. Beim Thema reagieren die einen mit Angst: noch eine Baustelle mehr, noch eine Bahn über den Kirchenplatz Dietikon. Dass die Limmattalbahn aber nun mal in die Zentren fahren muss, wo die Umsteigebeziehung gewährleistet wird, diese Faktoren sollten eigentlich jedem einleuchten. Die

Limmattalbahn kann nicht irgendwo durch Feld und Wald fahren, wo sie zwar niemanden stört, dafür aber an den Passagieren vorbeifährt. Der Erfolg der Limmattalbahn steht und fällt mit der vorgeschlagenen Linienführung auch in Dietikon. Auch dazu gibt es keine Alternative. Verantwortungsvolle Politiker zeigen hier Gestaltungswillen. Die Limmattalbahn ist eine Schlüsselinvestition in die Infrastruktur auf einer Strecke von 13,5 Kilometern mit 27 Haltestellen. Hier wird Gestaltung möglich. Einerseits müssen wir frühere Bausünden korrigieren, aber auch auf die zukünftige städtebauliche Qualität achten. Das Limmattal wurde im kantonalen Richtplan als Stadtlandschaft festgelegt. Hier soll und muss Wachstum und Verdichtung stattfinden. Eine zukunftsorientierte und verkehrsberuhigende Limmattalbahn tut hier dringend not. Diese Entwicklung löst im Limmattal nicht nur Freude aus. Noch mehr Wachstum, erhöhter Spekulationsdruck – das sind aber Themen, welche die Grünen beschäftigen. Darum sind flankierende Massnahmen in den Gemeinden zwingend. Die Limmattalbahn allein ist noch keine Garantie für städtebauliche Qualität. Dazu gehören Zonen für preisgünstigen Wohnungsbau, energetische Gebäudeerneuerungen und genug Grünflächen. Und hier fordern wir Grünen die Kantone Zürich, Aargau und die Stadt Dietikon eindringlich auf, das im Rahmen der regionalen Richtplanung und der kommunalen Nutzungsplanung zu berücksichtigen. Wir werden 136 Millionen Franken ins Limmattaler Strassennetz investieren, damit die Zentren von Schlieren und Dietikon vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Diese Vorlage ist also auch eine Strassenvorlage. Dieser Strassenvorlage werden wir nur in Kombination mit der Limmattalbahn zustimmen. Es gibt Limmattaler, die auf eine reine Strassenvorlage setzen. Diese wird es aber so nie geben.

Auf einen unschönen Punkt möchte ich noch hinweisen, es betrifft den Standort des Depots. Ursprünglich war das geplante Depot auf einer Altlast mit angrenzendem und bereits bestehendem Gewerbe vorgesehen. Doch dies hätte eine Altlastensanierung zur Folge und eine endlose Diskussion über die Kostenübernahme. Es kann nicht sein, dass hier zulasten der landwirtschaftlichen Nutzfläche weitergewurstelt wird. Verlorengegangene landwirtschaftliche Nutzfläche muss kompensiert werden. Ein Konzept für die Sanierung der Altlasten muss rasch erarbeitet werden.

Zusammengefasst: Das Limmattal verdient eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Diese heisst «Limmattalbahn», dazu gibt es keine Alternative. Es gibt keine Alternative, die Limmattalbahn ist dringend

nötig. Schauen wir zuversichtlich in die Zukunft und schaffen gemeinsam eine umweltverträgliche Verkehrspolitik. Lassen Sie uns mutig sein. Geben wir einer dynamischen Entwicklung des Limmattals eine Chance. Herzlichen Dank.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Wir Grünliberalen wollen dem Limmattal einen wichtigen Entwicklungsimpuls geben, der bis über die Mitte des Jahrhunderts wirkt. Wir befürworten den Bau der Limmattalbahn, inklusive der Massnahmen auf der Strasse. Das Limmattal liegt gemäss kantonalem Raumordnungskonzept weitgehend im Handlungsraum der Stadtlandschaften. Hier soll eine dynamische Entwicklung möglich sein, hier soll das für den Kanton Zürich prognostizierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum aufgenommen werden. Es ist deshalb richtig, hier einen leistungsfähigen Feinverteiler des öffentlichen Verkehrs zu bauen. Ohne einen solchen würde die Entwicklung nämlich buchstäblich im Verkehr steckenbleiben. Die neue Limmattalbahn wird die Zentren und ÖV-Knotenpunkte im Limmattal bedienen, was zwingende Voraussetzung dafür ist, dass das Angebot attraktiv und damit gut genutzt ist. Sie benötigt für ihr Trassee den bestehenden Strassenraum, weshalb im Baukredit auch flankierende und zentrumsentlastende Massnahmen auf der Strasse enthalten sind, welche die Konflikte mit der neuen Strassenbahn so weit als möglich verhindern. Insgesamt entsteht so mit Schiene und Strasse ein zukunftsfähiges Verkehrssystem, das dem Limmattal einen klaren Entwicklungsimpuls verleiht.

Wir Grünliberalen weisen darauf hin, dass eine dynamische Entwicklung der Stadtlandschaft Limmattal, wie sie mit der Limmattalbahn ermöglicht wird, auch einen Ausgleich braucht. Dieser soll, wie im kantonalen Raumordnungskonzept vorgesehen, in den Handlungsräumen der Kultur- und besonders der Naturlandschaften stattfinden. Diese Räume sollen ihren Charakter bewahren beziehungsweise sie sind zu schützen und zu bewahren. Diese räumliche Differenzierung ermöglicht, dass der Kanton Zürich auch mit Entwicklungsschwerpunkten, wozu auch der kommende Innovationspark Dübendorf zu zählen ist, ein attraktiver Lebensraum bleibt. Stimmen Sie mit uns Grünliberalen für die Limmattalbahn. Danke.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Sehr geehrte Gegner und Befürworter der Limmattalbahn auf der Tribüne, heute beraten wir über ein

Jahrhundertprojekt für das Limmattal. Dies nicht nur, weil wir heute über eine sehr hohe Kreditsumme zu beschliessen haben, sondern weil das Projekt weitreichende Auswirkungen auf die Region haben wird. Dies in Bezug auf den Gesamtverkehr, aber auch auf die Siedlungsstruktur.

Eine Strassenbahn im Limmattal ist eigentlich nichts Aussergewöhnliches. Die Limmattalbahn ist gewissermassen die Auferstehung des «Lisbethli», welches von 1900 bis 1931 im Limmattal verkehrte. Jetzt erlebt die Stadtbahn eine eigentliche Renaissance, und dies aus gutem Grund. Die Bevölkerungszahlen im Kanton sind gestiegen und die Wirtschaft prosperiert. Schlieren darf dies bereits seit längerer Zeit erfahren. Dietikon, einst die drittgrösste Stadt im Kanton, verlor zwar während Jahrzehnten an Einwohnern, in den letzten Jahren konnten wir jedoch, nicht zuletzt aufgrund der Umnutzung des Limmattfeldes, wieder zulegen. Deshalb ist es wichtig, dass wir für die zukünftige Entwicklung gerüstet sind und die entsprechenden Verkehrsströme fristgerecht auffangen können. Am Gubrist erfahren wir ja tagtäglich, was es bedeutet, wenn die benötigte Infrastruktur nicht zeitgemäss zur Verfügung steht, und wie unglaublich lange ein Planungsprozess und der Rechtsweg dauern können. Deshalb ist es wichtig, dass wir heute für ein zeitgemässes zukünftiges Verkehrsmittel sorgen. Es braucht die Limmattalbahn, damit das Limmattal auch rechtzeitig gerüstet ist und sich positiv weiterentwickeln kann. Damit steht die Vorlage auch im Einklang mit dem kantonalen Richtplan und dem Gesamtverkehrskonzept. Gemäss diesem sollen mindestens 50 Prozent des Mehrverkehrs vom ÖV getragen werden. Dies ist jedoch nur möglich, wenn wir leistungsstarke und effiziente Verkehrsmittel zur Verfügung stellen. Ebenso steht im Richtplan, dass 80 Prozent des Bevölkerungswachstums in den städtischen Gebieten aufgefangen werden soll, um richtigerweise die Zersiedelung zu bremsen.

Das Projekt «Limmattalbahn» ist eine grosse Kiste. Die damit einhergehenden Veränderungen werden häufig ausschliesslich als Bedrohung gesehen. Ein Aufbruch in Neues kann jedoch grosse Chancen mit sich bringen. Dies hängt auch sehr stark davon ab, wie man mit der Veränderung umgeht. Deshalb ist es wichtig, dass wir uns konstruktiv in diesen Veränderungsprozess einbringen, damit wir die unerwarteten Chancen bestmöglich nutzen können. Aus diesem Grund hatte ich zusammen mit Andreas Geistlich bei der Richtplandebatte für einen wichtigen zusätzlichen Eintrag gesorgt, der im Rat auch eine breite Zustimmung fand. Gemäss diesem muss die Linienführung der

Limmattalbahn im Dialog mit den betroffenen Gemeinden festgesetzt werden. Das bedeutet, dass die Projektverantwortlichen dazu angehalten sind, sich mit den Gemeinden zusammenzusetzen und einen echten Dialog mit den Betroffenen zu führen. Natürlich gibt es bei einem solchen Projekt immer unterschiedliche Vorstellungen und Meinungen. Alles wird nie von allen mitgetragen. Aber im aktuellen Projekt hat es mit Sicherheit noch einiges Verbesserungspotenzial. Dieses gilt es auszuschöpfen. Dazu ist auch auf das Wissen der Bevölkerung abzustützen. Und letztendlich muss die Limmattalbahn von der Bevölkerung getragen werden. Wir brauchen eine Bahn für und nicht gegen die Bevölkerung. Genau dies ist beispielsweise in Altstetten passiert. Auf Intervention des belebten Quartiers wurde bezüglich des 2er-Trams gemeinsam eine einvernehmliche Lösung gesucht und auch gefunden. Aber es gibt noch weitere, zurzeit noch ungelöste Knackpunkte. In Schlieren steht beispielsweise das Spitalquartier im Fokus. Erst gerade kürzlich unterstrich das Schlieremer Parlament, dass es mit der aktuellen Lösung nicht zufrieden ist. In Dietikon ist die Situation rund um den Bahnhof nach wie vor nur mässig befriedigend. Trotz angedachten Verbesserungen bleibt die Situation eng. Der Kirch- und Marktplatz wird noch ärger belastet und dass der Verkehrsfluss im Zentrum funktionieren wird, glaubt niemand wirklich. Es sei denn, man staut den Verkehr ausserhalb des Zentrums zurück. Dies dürfte jedoch nicht im Interesse der Anwohner und des Gewerbes sein. Aber auch die Steinmürlistrasse und der Aargauer Verkehr vom Mutschellen und aus dem Reusstal auf die Autobahn werden uns weiter fordern. Auch die Mutschellenstrasse, die Silbern und die Autobahnzubringer müssen gelöst werden. Aber wir alle wissen: Von der Kreditsprechung bis zur Realisierung beziehungsweise der Eröffnung wird es noch ein langer Weg sein. Im Abschnitt Dietikon ist die Fertigstellung der Bahn auf 2022 geplant. Bis dann wird noch viel geschehen und es wird noch notwendig sein, auf entsprechende Veränderungen und Erkenntnisse angemessen zu reagieren. Entsprechend muss das Projekt auch begleitet werden, damit im laufenden Prozess die notwendigen Anpassungen und Verbesserungen einfliessen können. Eine ganz entscheidende Rolle wird auch die zeitliche Koordination der Projekte wahrnehmen, denn immerhin werden auch über 100 Millionen für die Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Strasse oder die zweite Spur für die BDWM (*Transportunternehmen im öffentlichen Regionalverkehr*) eingeplant. Diese Projekte müssen äusserst sorgfältig aufeinander abgestimmt werden, damit der Verkehr wäh-

rend der Bauphase nicht vollends zusammenbricht. Es ist wichtig, dass die Projektverantwortlichen auf die Anregungen und Befürchtungen der Bevölkerung eingehen, denn letztendlich ist es ein Projekt für und nicht gegen die Bevölkerung. Doch ich bin zuversichtlich, dass sowohl Regierungsrat wie auch Projektleitung auf die örtlichen Begebenheiten Rücksicht nehmen werden. Denn auch sie stehen bei einem solchen Jahrhundertprojekt in der Verantwortung, dass dieses ein Vorzeigeprojekt mit vollem Erfolg wird.

Die CVP steht hinter der Vorlage und freut sich jetzt schon auf ein «Lisbethli reloaded».

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Wir beschliessen heute, nebst dem vor einem Jahr verabschiedeten Richtplan, über die grösste und vielleicht auch bedeutendste Vorlage, welche der KEVU in der zu Ende gehenden Legislatur zugewiesen wurde. Das Limmattal ist in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich stark gewachsen. Falls der Rat der Vorlage zustimmen wird, was ich nicht bezweifle, wird für das Limmattal ein entscheidender Meilenstein gesetzt, welcher eine optimale Lösung für die rasante Verkehrsentwicklung zeitigen wird. Wir befinden heute über ein ideales und intelligentes Bahnprojekt, das optimal in das Gesamtverkehrsnetz eingefügt werden kann und dabei gleichzeitig zum ÖV zusätzlich auch eine umfassende Anpassung der Strassen für den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) miteinbezieht. Bedenkt man dabei, dass auch für die beengten Verhältnisse an verschiedenen Stellen in den Dörfern und Städten mit akribischer Genauigkeit optimale Lösungen erarbeitet wurden, so ist das Resultat schon in der Planungsphase eine Meisterleistung. Dazu kann man den verantwortlichen Projektanten mit ihren Mitarbeitenden schon jetzt nur gratulieren und herzlich danken. Die Fahrzeuge der neuen Bahn werden trotz aller Schwernisse auf über 90 Prozent der Strecke auf eigenem Trasse verkehren, was eine gute Fahrplanstabilität erwarten lässt. Auch dies ist eine ausgezeichnete Voraussetzung für eine allseits befriedigende Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme.

Selbstverständlich habe ich Verständnis für die Kritik jener Anwohner an der neuen Strecke, welche durch die neue Bahn gewisse Nachteile in Kauf nehmen müssen. Wo immer möglich wurde aber auf die Anliegen der betroffenen Bevölkerung eingegangen und es konnten durch umfangreiche Variantenstudien akzeptable Lösungen gefunden werden. Dabei ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass der grosse,

überwiegende Teil der Bevölkerung ganz entscheidend von der neuen Bahn profitieren wird durch viel kürzere Distanzen zu den verschiedenen ÖV-Angeboten.

Bekanntlich gibt es aber im Limmatthal auch ablehnende Stimmen zum vorliegenden Projekt. Unter anderem geistert noch immer die Meinung herum, eine Buslösung sei besser und kostengünstiger. Da wird offensichtlich ausgeblendet, dass nur ein Bus mit Eigentrassee mit einer Schienenlösung, wie sie vorgesehen ist, vergleichbar wäre. Diese wiederum ist weder kostengünstiger noch benötigt sie ganz sicher weniger Raum als eine Schienenlösung, welche übers Ganze gesehen eindeutig die optimalere Lösung ist. Die Ablehnungsgründe eines Teils der SVP-Kommissionsmitglieder wurden uns in der Kommission weder mitgeteilt noch offen gelegt. Dies ist, gelinde gesagt, inakzeptabel, entbehrt einer seriösen und ernsthaften Kommissionsarbeit und lässt die Vermutung zu, dass wir als Kolleginnen und Kollegen nicht besonders ernst genommen werden. Vielleicht war der Grund ganz einfach der, dass in der Kommissionsarbeit alle gewichtigen Gegenargumente durch die fundierten Gegendarstellungen der Planung und Verwaltung schneller dahin schmolzen als der legendäre Schnee in der Frühlingssonne und am Schluss rein gar nichts Stichhaltiges mehr von den Gegenargumenten übrigblieb. Auch der neue Ablehnungsantrag zur Linienführung beim Spital Limmattal gehört zu dieser Kategorie, welcher allerhöchstens eine Verschlimmbesserung der Linienführung bringen würde.

Die EVP wird der Vorlage und damit dem geforderten Staatsbeitrag mit Überzeugung geschlossen zustimmen.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Die Zustimmung zum Bau der Limmattalbahn ist breit abgestützt, sinnvoll und im Richtplan ersichtlich. Lassen Sie mich gleich zum Punkt kommen: Um der grossen Entwicklung in diesem Gebiet gerecht zu werden, braucht es zukünftig diese Bahn. So einfach ist das. Die Linienführung liegt vorwiegend auf einem eigenen Trasse und hat relativ grosse Haltestellenabstände. Daher ist die Bahn auch als schneller Feinverteiler anzusehen. Die städtebauliche Aufwertung mit dem Bau der Limmattalbahn bildet einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der Region. Der Bund übernimmt voraussichtlich 35 Prozent der Gesamtkosten von rund 755 Millionen und bezahlt dies aus dem Infrastrukturfonds. Der Kanton Zürich wird sich mit rund 500 Millionen, also etwa 75 Prozent der

Gesamtsumme beteiligen. Darin enthalten sind auch das vorgesehene Depot und die Entlastung des Strassennetzes für die Zentren Schlieren und Dietikon. In den ersten Jahren wird mit rund 25'000 Fahrgästen gerechnet, später mit rund 40'000.

Wir alle haben von der SVP-Fraktion des Gemeinderates Schlieren eine Mail erhalten, mit der verlangt beziehungsweise positiv unterstützt wird, dass wir die Vorlage für den Staatsbeitrag an den Regierungsrat zurückweisen, weil sie mit der Linienführung nicht einverstanden ist. Sie möchte die Tunnelvariante im Spitalquartier. Die BDP-Fraktion spricht sich dagegen aus, weil wir wollen, dass es nun wirklich auch vorwärtsgeht. Trotzdem haben wir ein gewisses Verständnis für diese Tunnelforderung. Daher schlagen wir vor, dass sich der Regierungsrat trotz der heutigen Debatte und der zu erwartenden Zustimmung zu dieser Vorlage weiterhin kulant verhält und sich allenfalls mit der Tunnelvariante nochmals auseinandersetzt. Die BDP stimmt dem Staatsbeitrag zu.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Das Limmattal verzeichnete in den letzten Jahren ein starkes Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum. In der Raumentwicklungsstrategie wird davon ausgegangen, dass bis 2050 die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl bis um ein Drittel weiter wachsen dürfte. Die EDU sieht die Notwendigkeit für das Projekt der Limmattalbahn. Es freut uns aber auch, dass nicht nur eine Bahnvorlage, sondern auch die notwendigen Anpassungen am Strassennetz für einen besseren Verkehrsfluss im MIV getätigt werden. Wir stimmen dem Kreditantrag zu, erwarten jedoch im Gegenzug von den Umweltverbänden, dass sie die Anpassungen am Strassennetz nicht torpedieren und diese zeitgleich mit dem Bahnausbau realisiert werden können. Danke.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Nun hatten alle Fraktionssprechenden das Wort.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Ganz so unumstritten, wie die soeben gehaltenen, unisono befürwortenden und das Projekt «über den Klee» lobenden Voten vermuten lassen, ist dieser Projektkredit für eine parallel zu den vier Geleisen der SBB im Limmattal führende Schmalspur- und somit Langsambahn nicht. In der betroffenen Bevölkerung regt sich Widerstand. In Schlieren lehnen die meisten Ortspar-

teien und eine Mehrheit des Stadtparlaments das gesamte Projekt oder zumindest die geplante Linienführung ab. Das Stadtparlament von Schlieren hat vor zwei Wochen mit 19 zu 12 Stimmen ein Postulat überwiesen, welches den Stadtrat auffordert, sich weiter für eine unterirdische Linienführung im Spitalquartier einzusetzen. Es braucht keine Neuauflage der Spanisch-Brötli-Bahn, welche Mitte des 19. Jahrhunderts als erste Bahnstrecke der Schweiz von Zürich nach Baden führte. Es braucht keine Langsambahn von Altstetten in die Aargauische Provinz nach Killwangen. Das ist nicht Zukunft, das ist Vergangenheit. Und es braucht grundsätzlich keine weitere gefährliche, den motorisierten Verkehr und die Fussgänger behindernde Stadtbahn im Kanton Zürich. Die Glattalbahn lässt grüssen. Der derzeit auch zu Verkehrsspitzenzeiten mehr oder weniger fliessende motorisierte Individualverkehr in den Zentren von Altstetten, Dietikon und Schlieren würde durch den Bau dieses unnötigen Teilbusersatzes massiv behindert, wenn nicht sogar teilweise ganz zum Erliegen kommen. Das Projekt ist kein My innovativ, geschätzter Herr Regierungsrat Stocker (*Ernst Stocker*), auch wenn du es jetzt gleich wieder mit viel volkstümlicher Verve als das Ei des Kolumbus anpreisen wirst. Nein, bei dieser neuen Schmalspur-Spanisch-Brötli-Bahn handelt es sich vor allem um ein Verkehrs- und Stauvehikel für die Zentren des Limmattals, von dem sich gewisse lokale Interessenvertreter spekulativen Nutzen erhoffen und sich der eine oder andere Planer ein Denkmal setzen kann. Falls der Kanton Zürich wirklich in Geld schwimmen sollte und auf Teufel komm raus der eidgenössischen «Subventionitis» huldigend zu Bundesgeldern kommen will, so setzen Sie sich doch bitte im Sinne einer zukunftsorientierten Lösung und der Innovation für ein Netz von neuen, fahrleistungslosen Elektrobussen ein.

Ich fasse zusammen: Entgegen dem Willen eines grossen Teils der Lokalbevölkerung soll dieser Rat heute einen Kredit für ein rückwärts orientiertes und von einer mächtigen kommerziellen Immobilienlobby unterstütztes, unnötiges, teures und verkehrsbehinderndes Projekt sprechen. Auf die zukunftsorientierte Planung eines Netzes von fahrleistungslosen Elektrobussen wird verzichtet. Sechs Jahre soll der Bau der obsoleten Bahn dauern und während dieser Zeit ist das Verkehrschaos im Limmattal absehbar, soll doch der zur Entlastung der Zentren von Dietikon und Schlieren geplante Ausbau der Überlandstrasse nicht vor, sondern nach dem Bau der Langsambahn erfolgen. Zwei stark lokal verankerte Bürgerkomitees haben angesagt, gegen diesen Projektkredit das Referendum zu ergreifen. Das ist gut so, haben doch

dann das Volk und die Steuerzahler das letzte Wort. Das ist Demokratie. Aus all diesen Gründen kann ich dieses unnötige, rückwärtsorientierte und jeglicher verkehrsplanerischer Weitsicht ermangelnde Lobbyisten-Projekt nicht unterstützen und werde deshalb dagegen votieren. Ich danke Ihnen.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Das Limmattal braucht die Limmattalbahn, geschätzter Kollege Amrein. Das Limmattal hat – wir haben es gehört – ein Riesenwachstum. Was wäre die Alternative? Es mag schon sein, dass es, wenn man die Limmattalbahn baut, dann verkehrstechnisch eine schwierige Phase sein wird. Aber was wollen Sie denn, Herr Amrein? Den permanenten Verkehrskollaps? Da haben Sie aber sehr weit überlegt, das finde ich einen brillanten Einfall von Ihnen. Ich möchte Ihnen schon mal für diesen Einfall im Namen des Limmattals danken.

Natürlich ist die Limmattalbahn ein sehr anspruchsvolles Projekt, es wird nämlich nicht auf der grünen Wiese gebaut. Die Limmattalbahn wird durch das bestehende Limmattal, das durchgehend überbaut ist, geplant. Entsprechend hatten wir auch heftige Diskussionen über die Linienführung. Denn es geht nämlich neben jemandes Gärtchen vorbei. Deshalb wurde dann die Limmattalbahn ja nicht nur ein Bahnprojekt, sondern auch ein Strassenprojekt, damit das Ganze erträglich wird. Diese notwendigen strassenbaulichen flankierenden Massnahmen müssen wir aber auch mit Augenmass anschauen. Wir müssen schauen, dass sie gut umgesetzt werden. Denn man muss insbesondere schauen, dass die stark ausgebaute Überlandstrasse nicht das Limmattal und insbesondere den Bereich von Dietikon durchschneidet. Die Limmattalbahn wird grosse Veränderungen ins Limmattal bringen. Veränderungen, die heute schon angegangen wurden, werden noch verstärkt. Wir haben viele sanierungsbedürftige Altlasten aus den 50er- und 60er-Jahren. Und da wird es eine Riesenaufgabe für die Gemeinden sein, dass es keine planlose Gentrifizierung gibt und aus diesen heute lebendigen Städten seelenlose Agglomerationen werden. Denn das Limmattal soll auch mit Limmattalbahn ein Zuhause für sämtliche Bevölkerungsschichten bieten. Und da vertraue ich darauf, dass die anwesenden Gemeindevorsteherschaften darauf achten, dass eben nicht einfach der grösste Profit wuchert, sondern dass es eine gute Entwicklung gibt für alle Leute im Limmattal.

Etwas bedaure ich bei der Vorlage, weil ich denke, dass gerade auf Stadtzürcher Boden eine grosse Chance vertan wurde. Man hätte nämlich die Gelegenheit gehabt, das Tramnetz mit der Limmattalbahn und dem Bahnhof Altstetten zu verknüpfen. Das Beispiel Dietikon hat gezeigt, dass man auch bei umstrittenen Linienführungen, gerade zu Bahnhöfen, eine gute Lösung finden kann, wenn man nochmals zusammensitzt, wenn man die Vorlage verbessert. Leider scheint es, dass dieser politische Wille in der Stadt Zürich gefehlt hat, und man hat diese Chance gehen lassen. Ich bedaure das sehr, bin aber umso stolzer, dass wir das in Dietikon zustande gebracht haben. Dort haben sich nämlich sämtliche Parteien dann schlussendlich für diese Linienführung ausgesprochen. Es ist auch so, dass die Limmattalbahn für das Limmattal benötigt wird. Das zeigt auch, dass alle Bezirksparteien sich für die Limmattalbahn aussprechen. Und es werden heute auch alle Limmattaler Kantonsräte, so glaube ich, mit Inbrunst den Ja-Knopf drücken.

Zur Gegnerschaft: Ich weiss, Veränderungen machen häufig Angst und es wird viele Veränderungen geben. Ihnen wünsche ich, dass es Ihnen wie den Schwamendingern geht, die ja eben mehrheitlich ursprünglich gegen das Schwamendinger Tram waren, und dass auch Sie in einiger Zukunft sagen werden: Limmattalbahn weg – das geht nicht, wir wollen sie.

Andreas Geistlich (FDP, Schlieren): Als gebürtiger Schlieremer, als Grundeigentümer und als immer noch dort Wohnhafter habe ich, wie viele andere Einheimische und Zugezogene, ein grosses Interesse an einer prosperierenden und einer nachhaltigen Zukunft im Limmattal. Die übergeordnete Ausgangslage, die Megatrends sind klar: Sowohl das eidgenössische Raumplanungsgesetz wie auch die erfolgreiche kantonale Kulturlandinitiative der Grünen und der kantonale Richtplan, sie alle stossen ins gleiche Horn: Die Zersiedelung sei zu stoppen, verdichtetes Bauen sei angesagt. Städte und Agglomerationen haben das Potenzial zur Verdichtung und übernehmen so – darüber werden wir dann wohl beim Finanzausgleich auch sprechen müssen – diesen höchst anspruchsvollen, übergeordneten Auftrag des Stimmvolkes. Hinzu kommt, als weiterer Trend, ein stetig steigendes individuelles Mobilitätsbedürfnis. Herr Amrein, dass ein Wachstum nicht allen gefällt, ist klar. Und man spürt es auch. Ein Grossteil des Widerstandes gegen die Limmattalbahn kommt aus genau dieser Ecke. So kann man beispielsweise in Facebook nachlesen, dass einige Limmat-

talbahn-Gegner gleichzeitig auch die Ecopop-Initiative befürworteten. Sie argumentieren, die Limmattalbahn sei die Treiberin für das Wachstum. Dabei sind es, wie ich Ihnen vorhin gesagt habe, die übergeordneten Trends. Das Projekt Limmattalbahn als Ganzes, das heisst mit den flankierenden Massnahmen ist im Gegenteil ein Element, das mithelfen kann, das Wachstum positiv zu bewältigen und den Verkehr in eine verträgliche Richtung zu lenken. Es geht also um die Frage, was für ein Wachstum und was für eine Zukunft wir wollen. Und es geht nicht nur darum, ob uns eine Limmattalbahn heute etwas bringt oder nicht, sondern darum, wie sie die Entwicklung im Limmattal beeinflusst. Die Limmattalbahn wird nicht nur dazu beitragen, dass unsere Verkehrsströme wesentlich optimiert, weil entflechtet werden und dass die Zentren vom Durchgangsverkehr entlastet werden, sondern sie wird auch in einer zukunftsweisenden Art unsere attraktiven Adressen miteinander verbinden. Bahnhof Altstetten, Biotechnopark Schlieren, Stadtzentrum Schlieren mit dem Bahnhof und dem Stadtpark von Schlieren, das neu entstehende Schulhaus West, das neu entstehende, neu zu bauende Spital Limmattal, unsere hervorragende Kantonsschule Urdorf, das grosse Gewerbegebiet Luberzen, Bahnhof Dietikon und so weiter, diese und andere sind unsere Perlen, die es nun zu einer Kette zusammenzufügen gilt, eine Kette, welche als Ganzes ausstrahlen und das Limmattal verbinden wird. Diese Funktion der Kette – das ist meine Meinung – kann eine Bahn viel besser erfüllen als ein Bus. Zudem wird sie auch die Entwicklung prägen. So wie sich in der Zeit der industriellen Revolution Webereien, Spinnereien, Industrien und so weiter entlang den Flüssen und Kanälen angesiedelt haben, genau so werden in Zukunft Firmen und Menschen hierher ziehen, welche mit dem ÖV funktionieren wollen und können. Diese Zuzüger haben einen urbanen, auf Beweglichkeit und den ÖV ausgerichteten Lebensstil. Die Limmattalbahn wird kein Fremdkörper sein, sondern eine Lebensader. Ich erinnere Sie an den Protest der Altstetter Bevölkerung, als man ihr das 2er-Tram wegnehmen wollte. Genau so wird es bei uns auch einmal sein.

Meine Damen und Herren vor allem auch auf der Tribüne, als Politiker müssen wir nicht nur die Gegenwart im Auge behalten, sondern wir müssen auch den Mut haben, die Zukunft zu gestalten. Ich habe mich schon vor vier Jahren, vor den Kantonsratswahlen, als Befürworter der Limmattalbahn geoutet und somit bin ich auch als solcher in den Kantonsrat gewählt worden. Ich habe mich dann hier im Rat zum Beispiel mit Frau Carmen Walker Späh und anderen Kantonsräten für

die flankierenden Massnahmen und, wie es schon gesagt wurde, mit Josef Wiederkehr für den Dialog zur Verbesserung des Projektes starkgemacht. Unsere Anliegen sind in das Projekt eingeflossen und haben wesentlich zur Verbesserung beigetragen. Aber ich bin auch der Meinung: Der Dialog ist nicht fertig, er muss weitergehen. Sie wissen, Herr Stocker, ich wünsche mir eine Verlängerung der Limmattalbahn bis zum Hardplatz (*Heiterkeit*). Es liegt nun eine Vorlage auf dem Tisch, die ich Ihnen zur Annahme empfehlen kann. Das Limmattal braucht eine zukunftsfähige Infrastruktur ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Und sie bewegt sich doch, die Politik. Gewähren Sie mir nur einen kleinen Rückblick, eine kurze Bemerkung. Vor 20 Jahren, als ich mir noch erlaubte, mit Umweltbeschwerden des VCS (*Verkehrs-Club der Schweiz*) die ungenügende Erschliessung von grossen Einkaufszentren zu bemängeln und damals vorzuschlagen, im Limmattal ein schienengebundenes Verkehrsmittel zu planen. Ja, damals stiess ich bei versammelten Investoren, Betreibern von Einkaufszentren und vor allem auch bei Behörden auf Unverständnis und Kopfschütteln. Und heute stelle ich zu meiner grossen Freude fest: Beinahe alle hier drinnen werden zustimmen. Sie bewegt sich doch, die Politik.

Rochus Burtscher (SVP, Dietikon): Gabi, lieben Dank für die Nichtansiedlung der IKEA in Dietikon.

Dass man anderer Meinung ist, ist okay. Dass sich eine Gruppe formiert hat, die das Projekt kritisch hinterfragt, ist in Ordnung und sogar wünschenswert. So können sich Projekte verbessern. Erstaunlich ist, dass vier Altstadträte aus Dietikon den Lead der Gruppe übernommen haben. Wo waren die Visionen zur Entwicklung des Limmattals während ihrer Amtszeit? Meine Vorredner haben die Vorteile der Vorlage 5111 zur Genüge hervorgehoben. Wer glaubt, eine Strasse ohne Einbindung des öffentlichen Verkehrs in der heutigen Zeit auszubauen oder neu zu bauen, hat nicht verstanden, was heutzutage politisch überhaupt möglich ist. Diese ausgewogene Vorlage berücksichtigt neben dem öffentlichen Verkehr, die Limmattalbahn, und der Optimierung des motorisierten Individualverkehrs für 136 Millionen Franken auch den Langsamverkehr. Die Investitionen in diese flankierenden Massnahmen bedeuten eine klare Entlastung der Zentren vom Durch-

gangsverkehr – ohne die Limmattalbahn keine Entlastung. Die Schlierener Bevölkerung sowie die Bevölkerung rechts der Limmat können sich auf die seit 45 Jahren lang ersehnte Anpassung der Engstringer-Kreuzung und der Optimierung der Haller-Kreuzung freuen. Die Dietiker Bevölkerung bekommt den Ausbau der Überlandstrasse sowie eine deutlich erhöhte gestalterische Aufwertung der Zürcherstrasse. Die Urdorfer Bevölkerung, inklusive der Kantonsschülerinnen und -schüler erhalten einen guten Anschluss an das öffentliche Limmattaler Verkehrsnetz. Ein Nein zur Vorlage würde Folgendes bedeuten: ein ausgebautes Verkehrschaos in Schlieren und Dietikon. Und die Entwicklung des Limmattals würde wirtschaftlich und gesellschaftspolitisch für mindestens 30 bis 40 Jahre zurückgeworfen. Wollen Sie das? Diejenigen, die der Vorlage zustimmen, stimmen einem fortschrittlichen Gesamtverkehrskonzept – Strasse und Bahn – zu und unterstützen damit auch die überparteiliche strategische Allianz Limmattal, die sich für das Limmattal einsetzt. Danke.

René Gutknecht (GLP, Urdorf): Ein Ja zur Vorlage «Limmattal» ist ein Ja zu einem Verkehrskonzept für das ganze Limmattal. Die Stadtbahn ist nur ein Teil des gesamten Verkehrskonzeptes. Es profitieren Fussgänger, Velofahrer und auch die Autofahrer vom Bau. Die Argumente der Gegner sind sehr flexibel. So zitiere ich aus dem hier verteilten Flyer von heute Morgen: «Die Limmattalbahn soll die Urbanisierung im Limmattal weiter fördern. Ist dies wirklich nötig? Wollen Sie aktiv dazu beitragen, dass auch die letzten Kulturlandreserven im Limmattal zubetoniert werden?» Die Grünliberalen haben bereits in der Richtplandebatte weitere Einzonungen im Limmattal verhindern wollen. Die gleichen Kräfte, die jetzt gegen die Urbanisierung kämpfen, haben damals Ja gesagt zur Urbanisierung, zu weiteren Einzonungen im Limmattal. Ich glaube, diese Argumentation ist so nach dem Motto «Was mir nützt, das hilft mir». Wir möchten da nicht weiter mitmachen und unterstützen wirklich den Bau der Limmattalbahn, aber auch der flankierenden Massnahmen, die wir seit dem Anfang unterstützen. Ich hoffe, der Rat folgt den Befürwortern der Limmattalbahn für ein zukunftsträchtiges Limmattal. Danke.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich melde mich einfach zum Votum von Herrn Amrein. Er hat gesagt, das Ziel der Limmattalbahn sei ja nur die Aargauer Provinz. Das ist nicht nur respektlos, das ist auch

ahnungslos. Das Limmattal hat nicht nur im Zürcher Teil eine hohe Dynamik, die Entwicklung findet auch im Aargauer Teil statt, mit der genau gleichen Dynamik. Ich pflege regelmässigen beruflichen Kontakt zum Parteisekretär der SVP Aargau, ein geschätzter Mosterkollege von mir. Er hat mir bestätigt, dass auch die SVP des Kantons Aargau klar hinter der Limmattalbahn steht. Sie sieht im Limmattal ganz und gar keine Provinz, sondern sie sieht hier, genauso wie wir auch, eine hohe Dynamik in der Entwicklung. Kommt dazu: Die Aargauer SVP ist sogar einverstanden damit, dass das aus dem Aargauer Strassenfonds bezahlt wird. Davon können Sie sich auch mal ein Stück abschneiden. Ich freue mich auf eine freundeidgenössische Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau. Die Kommissionsarbeit hat gezeigt, dass die beiden Kantone sehr gut zusammenarbeiten. Das ist erfreulich und das sollten wir unterstützen.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen) spricht zum zweiten Mal: In jeder Suppe braucht es Salz. Dieses Salz hat Hanspeter Amrein gestreut. Er hat die Brise richtig bemessen, mehr wäre zu viel gewesen (*Heiterkeit*). Und so nehme ich zur Kenntnis, dass ein Vertreter des Zürichsees dem Limmattal sagt, was zukunftsgerichtet ist. Hanspeter Amrein, es erstaunt mich natürlich schon etwas, dass du als ehemaliger Präsident der SVP-Verkehrskommission einem Strassenprojekt von 136 Millionen negativ gegenüberstehst. Du bist halt in deiner Geisteshaltung noch etwas verfangen (*Heiterkeit*) in jener Zeit, als die SVP noch fundamental gegen die Limmattalbahn war. Auch wir haben mutiert. Wir haben gemerkt, dass wir mit einer fundamentalen Opposition dagegen nicht mitgestalten können. Mittlerweile haben wir dies geändert. Wir haben uns aktiv in der Kommission eingesetzt – meine Haltung habe ich Ihnen dargelegt – und wir haben es fertiggebracht, dass wir als Vertreter der SVP an der Limmattalbahn mitgestalten können. Somit empfehle ich Ihnen nochmals, diesen Krediten zuzustimmen und ein Ja für die Limmattalbahn einzulegen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Ich möchte Ihnen noch einige Hintergrundinformationen zur Entwicklung dieses ganzen Projektes geben. Als ich vor fast 30 Jahren der Zürcher Planungsgruppe Limmattal vorstand, Einsitz nahm, vier Jahre später für 20 Jahre das Präsidium übernahm, da hatten wir ein Problem im Limmattal zu Beginn: Das gleiche wie heute. Es ging um den Verkehr. Es wurde nichts

gelöst. Keine Engstringer-Kreuzung, für die ein fertiges Projekt vorlag, hat beim Kanton Zuspruch gefunden. Der Kanton hat sogar die Entwicklung dann tiefer veranschlagt, als wir das im Limmattal selbst getan haben, und wir hatten einen grossen Wettstreit mit dem Statistischen Amt, bis wir diesen Fehler im Kanton ausbügeln konnten. Die Folge davon: Stagnation in den 90er Jahren. Das Limmattal bewegte sich nicht mehr. Die Verkehrsprobleme stiegen ständig. Und dann kam mit der Zweckmässigkeitsprüfung für die Limmattalbahn Bewegung in die ganze Sache. Ich habe damals als Präsident der ZPL wesentlich dabei mitgearbeitet, dass es soweit kam. Am Schluss, als immer noch ein zögerliches «Soll man oder soll man nicht?» da war, habe ich der Versammlung gesagt: Plant ihr für die nächsten drei Jahre oder was? Es geht um die nächsten 20 bis 30 Jahre, über die wir hier zu entscheiden habe! Das war der Durchbruch. Es kam dann der «Letter of intent» mit allen Unterschriften der Gemeinde- und Stadtpräsidenten, die auch Regierungsrätin Rita Fuhrer voll zu einer Lokomotive für das Limmattal gemacht hatten, zusammen mit ihrem Kollegen Peter Beyeler im Kanton Aargau. Wir haben aber nicht nur einfach das Verkehrsproblem gelöst im Limmattal. Wir hatten parallel dazu auch eine Planung für die Umwelt und für die Erholung auf die Beine gestellt. Der Agglomerationspark ist etappenweise von Zürich bis Baden in Umsetzung. Das Limmattal braucht diese Bahn, wenn es die Entwicklung fortführen will. Die Wirtschaft hat ab den 2000er Jahren bereits reagiert und hat sich entwickelt. Das ist nicht mehr rückgängig zu machen. Und wir haben eine wohnliche Limmattalgegend zum Leben entwickelt. Ich möchte Sie bitten, dies zu berücksichtigen in Ihrem Entscheid.

Noch eine kleine Bemerkung, warum ich heute so martialisch mit einer Hellebarde vor dem Rathaus stand. Diese Hellebarde hat mehr mit dem Kantonsrat zu tun, als Sie denken. Vor 21 Jahren, an meinem 50. Geburtstagsfest mit einer Zweihundertschaft hat die Delegation der SVP-Fraktion mir eine vom Fraktionskollegen Johann Jucker von Neerach geschmiedete Hellebarde überreicht mit den Worten: «Wenn du einmal ein wichtiges Geschäft vertreten musst, sollst du nicht wehrlos dastehen. Wir überreichen dir hiermit die Waffe, die schon die alten Eidgenossen bei Morgarten und Sempach gebraucht haben.» Stimmen Sie Ja zur Limmattalbahn (*Heiterkeit*).

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich bin froh, kämpfen wir hier drinnen mit Worten und Argumenten und nicht mit Hellebarden.

Sie haben heute schon viel Erfreuliches über die Limmattalbahn, über dieses Vorhaben gehört. Nun kann ich mich in einem Punkt auch anschliessen, und das ohne Bedauern, Herr Lais. Es ist sehr erfreulich, dass sich der Wille der interessierten Bevölkerung in Altstetten und des grossmehrheitlichen Gemeinderates der Stadt Zürich – ohne Grünliberale und Grüne – dem ursprünglichen Ansinnen des Stadtrates widersetzt hat und das Tram Nummer 2 nicht umgeleitet wird. Es ist auch interessant, dass der Sprecher der SP, Herr Hoesch, sagt, die SP unterstütze uneingeschränkt, und dann die Vertreterin des Limmattals, Frau Joss, dann mit Augenmass eine gute Entwicklung ortet. Sie sieht es so, dass die Altstetter eine Chance vertan haben. Ich kann Ihnen nur sagen: Dieses Votum im Wahlkreis II und Sie wären ab Mai (*in der neuen Legislatur*) nicht mehr dabei. Im Gegensatz zu anderen Gemeinden im Limmattal haben sich Bevölkerung und Gemeinderat in Altstetten durchgesetzt. Und diese Durchsetzung sollte auch den anderen Gemeinden im Limmattal als Vorbild dienen. Man kann etwas erreichen, wenn man das will. Wir lesen auch im Brief der Stadträte der betroffenen Gemeinden, der Behörden, dass sie dafür seien. Und wir lesen aus dem Brief der SVP Schlieren, dass auch eine stark abweichende Meinung besteht.

Grundsätzliches zur Vorlage 5111: Aus meiner Sicht gibt es noch Fragezeichen, das heisst mit anderen Worten Punkte des Anstosses, und das sind drei Punkte, die ich Ihnen auch etwas genauer beleuchten möchte.

Erstens: der Preis oder die Finanzierung des Bundes. Die erste Etappe ist eingestellt, das sehen Sie in der Weisung auf Seite 20. Es sind 66,7 Millionen Franken, die vom Bund kommen. Die erste Etappe ist gesichert. Die zweite Etappe ist nicht gesichert. Die zweite Etappe wird Ende 2018 im Bund um Mittel kämpfen, genauso wie der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen oder der Brüttenertunnel oder die steigenden Infrastruktur- und Unterhaltskosten der SBB um Mittel kämpfen werden. Die zweite Etappe ist nicht gesichert. Wenn Sie dann schauen, wie gross der Anteil des Bundes in dieser Vorlage ist, sind, realistisch genommen, 66,7 Millionen Franken von der Summe von 755 Millionen Franken gerade einmal 8,8 Prozent. Also ich bitte die Sprecherin der BDP, ihre Aussage zu korrigieren. Es sind nicht 35 Prozent. Im Moment haben wir Zusagen für 8,8 Prozent der totalen Summe. Was noch kommt, werden wir sehen. Beschlossen wird es 2018 in Bern und nicht hier in Zürich.

Es ist auch interessant – der zweite Punkt – die Linienführung. Uns wurde in der KEVU klar dargelegt, dass die Linienführung endlich gelöst ist, dass man weiss, wo das Tram durchführt, und dass auch die entsprechenden Einwendungen erledigt sind. Man muss jetzt klar feststellen: Die Einwendungen kommen ja wieder, wenn man Schlieren Gehör verschaffen will. Und die Kreuzungen sind noch nicht wirklich alle so gelöst, wie sie sollten. Es gibt hier im Rat Leute, die darauf hoffen, dass das Projekt nachgebessert wird. Ich glaube das nicht. Ich denke, wenn wir etwas festlegen, dann ist es so. Und ich denke auch, dass die Behinderung und die Beeinträchtigung des MIV ein grösseres Problem vor allem während der Bauzeit bis 2022 sein wird. Das gilt auch für Altstetten und da bin ich froh, dass bis 2019, also bis Ende der ersten Etappe, kein Tram oder keine Limmattalbahn zum Bahnhof Altstetten führt. Die erste Etappe endet am Farbhof, das muss hier drin gesagt werden und das soll auch so zur Kenntnis genommen werden. Das heisst, die erste Etappe von Schlieren bis nach Altstetten Farbhof wird bis 2019 umgesetzt werden. Beim Rest sehen wir, was da noch kommt.

Die Strassenbauvorhaben müssen dringend vorangetrieben werden, weil sonst der Kollaps droht. Hier herrscht ja plötzlich Einigkeit auch bei den Parteien, die im Strassenbauprogramm jedes Strassenbauprojekt bekämpfen wollten und verhindern wollten ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Werte Limmattaler auf der Tribüne, nur kurz: Lassen Sie mich im Namen der Mehrheit der SVP eine Heulebarde brechen für das Gesamtverkehrsprojekt im Limmattal. Andreas Geistlich hat es bildlich als Perlenkette dargestellt, die zusammengeführt wird, dieser Meinung bin ich auch. Ich denke, das Projekt ist eine geeignete Massnahme, um erwünschte Impulse in der Wirtschafts- und Wohnregion Limmattal zu erreichen. Es ist aber so, und das haben wir hier zur Kenntnis zu nehmen, dass es lokalen Widerstand gibt. Es gibt begründete lokale Fragezeichen. Ich mache aber darauf aufmerksam, dass wir heute über den Gesamtbetrag des Projektes abstimmen und nicht über Details der Linienführung. Ich rufe daher auch die Herren des ZVV, die auch auf der Tribüne sind, und die Volkswirtschaftsdirektion auf, darauf auch Rücksicht zu nehmen und diese Bedenken ernst zu nehmen und insbesondere die Linienführung im Bereich Schlieren-Spital nochmals detailliert zu prüfen. Nichtsdestotrotz, stimmen Sie dieser Perlenkette zu. Und auch wenn es beim

einen oder anderen etwas weniger Inbrunst ist, Frau Joss, werden wir der Vorlage aber mehrheitlich zustimmen. Ich danke.

Regierungsrat Ernst Stocker: Die Kantone Zürich und Aargau wollen mit dem Stadtbahnprojekt gute verkehrliche Rahmenbedingungen für die Zukunft oder, wie es der Titel im heutigen Tages-Anzeiger nennt, ein Rückgrat für das boomende Limmattal schaffen. Sie stimmen heute über eine wichtige Vorlage dieser Legislatur ab. Das zeigt auch die volle Tribüne, dass es ein wichtiges Geschäft ist. Die Gemeinden Zürich, Schlieren, Urdorf, Dietikon, Spreitenbach und Killwangen wollen diese 13 Kilometer lange Limmattalbahn. Sie wird das Limmattal mit einem guten, leistungsfähigen Feinverteiler erschliessen. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist nach wie vor eine Aufgabe, die sich der Regierungsrat auf die Fahne geschrieben hat, um das Ziel im Gesamtverkehrskonzept zu erreichen, mindestens 50 Prozent des neu anfallenden Verkehrs mit dem ÖV zu bewältigen. Und ich muss Ihnen sagen, der ÖV ist wichtig. Das habe ich jetzt insbesondere auch im Wahlkampf beim Tingeln durch unseren Kanton wieder einmal erfahren. Zu meinem Erstaunen wurde manchmal in Dörfern, von denen ich das gar nie gedacht hätte, gesagt, wie wichtig doch der Bus sei und wie wichtig es doch sei, dass man gute Verbindungen habe. Ich musste eher abwehren und sagen «Das kostet alles Geld, meine Damen und Herren», das ist manchmal nicht so einfach.

Die Limmattalbahn ist ja ein städtebauliches Projekt, wie es die Glattalbahn auch war. Wir haben ein erfolgreiches Beispiel in einer Region des Kantons und das wollen wir in der anderen jetzt auch machen. Das Gesamtverkehrsprojekt Limmattalbahn will die Verkehrsprobleme im Limmattal angehen und zukünftig lösen. Es konnten ja auch einige Lösungen gefunden werden und da komme ich gerade auf Kantonsrätin Keller und Kantonsrat Wiederkehr zurück, betreffend diese Linienführung. In der vorberatenden Kommission war klar, das kann der Kommissionspräsident bestätigen: Man wollte wissen, was jetzt die Gemeinden wollen. Und die Gemeinden haben in diesem Verfahren für die Linienführung entschieden, ihre Rekurse zurückzuziehen, sei es in Schlieren oder sei es in Dietikon. Die Rekurse waren das Mittel dieser Gemeinden, Einfluss auf die Linienführung zu nehmen. Sie wurden zurückgezogen und das möchte ich hier doch festhalten. Selbstverständlich kann man immer gute und verbesserte Lösungen anstreben, aber bei diesen beiden Orten, die jetzt angeführt wurden, ist die Entscheidung gefallen. Sie können also nicht Rekursverfahren füh-

ren, die das Bundesamt für Verkehr in Bern dann abschliessend beurteilt, Rekurse machen und diese zurückziehen und dann wieder neu anfangen, sonst werden wir nie fertig mit solchen Projekten. Ich fühle mich verpflichtet, diese Illusionen zu nehmen. Und ich weiss auch, dass diejenigen, die das angesprochen haben, es eigentlich wissen, aber ich möchte das nochmals klargestellt haben.

Betreffend die Finanzierung ist es richtig, dass der erste Teil vom Bund gesprochen ist, und der zweite Teil noch offen ist. Aber wir haben klare Signale und haben das auch mit Bundesrätin Leuthard (*Doris Leuthard*) vorbesprochen. Sie ist ja bekanntlich Aargauerin und ich denke, sie wird ihrem eigenen Kanton das Geld nicht abschneiden. Da kann Zürich mal davon profitieren (*Heiterkeit*). Aber – das möchte ich hier auch festhalten – diese Bahn kostet einiges und die Finanzierung ist eine wichtige und schwierige Aufgabe für den Kanton Zürich. Deshalb muss ich zu Kantonsrat Geistlich auch noch sagen: Die Verlängerung oder die Wünsche – was soll ich sagen, es ist noch nicht Weihnachten –, ich glaube, da wird man schon noch lange warten müssen, bis das kommen wird.

Noch zwei, drei Bemerkungen zur Debatte: Herr Kantonsrat Amrein, diese Bahn ist unsere Antwort auf die Verkehrsprobleme und das Verkehrsaufkommen im Limmattal. Ich kann es nicht anders sagen, ich möchte es noch in drei Punkte aufgliedern. Erstens: Es gibt zwei Regionen in diesem Kanton – das hat der ZVV, der weiss, wovon er spricht, genau abklärt –, wo die nötige Dichte für Stadtbahnen vorhanden ist. Eine Region ist das Glatttal und die zweite Region ist das Limmattal. Darum sind wir der Meinung, dass diese Bahn dorthin gehört. Und dann ist es – ich habe es schon gesagt – unsere Antwort auf 2025 und später, sonst werden wir diesen Verkehr nicht mehr bewältigen können. Und der dritte Punkt ist für mich zentral und äusserst wichtig: Wir reden immer von Gemeindeautonomie. Sie haben in diesem Saal mit dem Gemeindegesetz wahrscheinlich diesen Ausdruck «Gemeindeautonomie» mehr als strapaziert. Und diese Bahn wird von diesen Gemeinden getragen. Die sitzen da oben (*auf der Tribüne*) und die Gemeindepräsidenten und die Gemeindeexekutiven sind vom Volk gewählt und vertreten ihre Gemeinden und haben bei all unseren Treffen – und es waren nicht wenige – dem Volkswirtschaftsdirektor klipp und klar gesagt und signalisiert, auch gegen aussen: Wir wollen diese Bahn. Deshalb denke ich: Das sind gute Gründe, dass man für diese Bahn einsteht. Aber ich bin froh, dass es auch zwei, drei Stimmen gibt, die den Leuten, die zum Teil auch auf der Tribüne sitzen

(gemeint sind die Gegner), auch Gehör verschaffen. Sonst wäre es mir ja fast unheimlich, wenn sich kurz vor den Wahlen alle einig wären in diesem Rat. Denn es ist ja, wie es aussieht, schon sehr erstaunlich, was für ein Resultat heute zu diesem grossen Vorhaben kommen wird. Darum bin ich auch der Meinung – ich wurde manchmal ja auch betreffend Abstimmung und Demokratieverständnis angegangen – und muss Ihnen sagen: Die Hürden, um eine Abstimmung zu erhalten, sind im Kantonsrat nicht hoch und sind auch mit 3000 Unterschriften nicht hoch. Ich störe mich nicht daran, wenn es eine Volksabstimmung gibt. Denn ich bin überzeugt, dass sie positiv ausgeht, insbesondere auch wegen des deutlichen Ja beispielsweise der Dietiker zur Tramverbindung Hardbrücke, und dass dieses Ja über die ganze Bauzeit alle einigen wird, dass diese Bahn ein Zukunftsprojekt ist. Wir haben ja schon manchmal gesehen – insbesondere im Zusammenhang mit «Stuttgart 21» wurde von unseren deutschen Nachbarn immer wieder angeführt, sie hätten jetzt auch eine Volksabstimmung gemacht wie die Schweizer –, wenn man eine Volksabstimmung hat, dann einigt man sich und sagt «Das Volk hat entschieden». Deshalb bin ich einer Volksabstimmung nicht abgeneigt. Wir werden sehen, ob sie kommen wird, aber ich bin zuversichtlich, dass auch diese Volksabstimmung klar und deutlich zugunsten der Limmattalbahn ausgehen wird, sofern sie stattfindet.

Ich möchte dem Rat beantragen: Unterstützen Sie den Kreditantrag zur Limmattalbahn zusammen mit den strassenseitigen Massnahmen. Besten Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180

Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 165 : 2 Stimmen (bei 3 Enthaltungen), Ziffer I der Vorlage 5111 zuzustimmen. Das erforderliche Quorum von 91 Stimmen ist erreicht worden.

II.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Auch hier stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Auch hier braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 162 : 4 Stimmen (bei 1 Enthaltung), Ziffer II der Vorlage 5111 zuzustimmen. Das erforderliche Quorum von 91 Stimmen ist erreicht worden.

III.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Auch hier stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Auch hier brauchen wir wieder mindestens 91 Stimmen, damit die Vorlage zustande kommt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 161 : 0 Stimmen (bei 4 Enthaltung), Ziffer III der Vorlage 5111 zuzustimmen. Das erforderliche Quorum von 91 Stimmen ist erreicht worden.

IV.–VIII.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

Fraktionserklärung der EVP zum Fall «Dürnten»

Johannes Zollinger (EVP, Wädenswil): Eine Nachlese zum Fall «Dürnten»: Ein Mitbürger in einer kleinen Gemeinde steht mit jeglichem Papierkram auf Kriegsfuss. Er sei Legastheniker, könne kaum lesen und schreiben. Steuererklärungen füllt er deshalb seit Jahren nicht aus. Aus Scham und weil er sich nicht mehr zu helfen weiss, bezahlt er die Rechnungen des Steueramtes. Diese werden jedoch immer höher, bis sie den bisher unbescholtenen Mann in den Ruin treiben. Die Behörden waren offenbar nicht in der Lage, die wirtschaftliche Fähigkeit eines in der Gemeinde bestens bekannten Mitbürgers zu beurteilen. 2001 waren es 70'000 Franken, die sie forderten, was ungefähr seinem realen Einkommen entspricht, 2008 bereits 160'000 Franken. Und 2012 wird dann die Einschätzungslust des Steueramtes grenzenlos, schamlos und auch mit wenigen Restbeständen an gesundem Menschenverstand absolut nicht nachvollziehbar: 480'000 Franken sei das steuerbare Einkommen.

In seiner Antwort auf eine Anfrage zu diesem Fall hat uns der Regierungsrat erklärt, dass das alles rechtmässig war und alle ihre Pflichten ordentlich erfüllten. Nur der Steuerpflichtige hat die ihm zumutbare Sorgfaltspflicht offenbar nicht erfüllt. Aus unserer Sicht haben auch die Steuerverwaltungsprofis ihre Pflichten nicht erfüllt. Sie haben den Handlungsbedarf in diesem Fall nicht erkannt, deshalb kam es nach pflichtgemässer Einschätzung zu diesem völlig absurden Resultat. Fehler können überall passieren, wo gearbeitet wird, daran stören wir uns nicht. Unverständlich ist es jedoch, dass es nicht möglich sein soll, nach Vorliegen neuer Fakten richtig zu handeln, da die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Korrektur nicht erfüllt seien. Fülle jemand keine Steuererklärung aus, sei die Gemeinde gesetzlich verpflichtet, den Steuerpflichtigen einzuschätzen. Wenn gar keine Akten vorhanden seien, sei dies laut Mediensprecher der Finanzdirektion schwierig. Ja, natürlich ist das schwierig. Aber ein Mensch war vorhanden, dessen Adresse man kannte und mit dem man hätte reden können. Vermutlich haben alle nach gesetzlichen Vorgaben alles recht gemacht, aber was dabei herauskam, war nicht richtig. Das System weist offensichtlich eklatante Mängel auf. Wer Recht spricht, muss dabei die Verhältnismässigkeit beachten. Wir fordern den Regierungsrat auf, dies zu beachten und gegenüber der Verwaltung auch zum Ausdruck zu bringen. Danke.

11. Einführung eines «ZVV-Abo-light»

Antrag des Regierungsrates vom 11. Juni 2014 zum Postulat KR-Nr. 399/2008 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 23. September 2014 **5102**

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Wir haben freie Debatte beschlossen. Die Redezeit für die Ratsmitglieder beträgt zwei Minuten. Ich bitte Sie um Aufmerksamkeit für den Kommissionspräsidenten.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Rat hat dieses Postulat am 18. Juni 2012 mit 90 zu 72 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen. Dieser beantragte uns am 11. Juni 2014, es als erledigt abzuschreiben. Die KEVU hat die Vorlage an zwei Sitzungen beraten und stimmt diesem Abschreibungsantrag einstimmig zu.

Das am 15. Dezember 2008 eingereichte Postulat regt an, dass im ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) Massnahmen zur besseren Auslastung des ÖV im Tagesverlauf getroffen werden. Insbesondere sollte die Einführung eines «ZVV-Abo-light» geprüft werden. Dieses wäre gegenüber bisherigen Abonnements billiger, würde aber während den Morgen- und Abendspitzenzeiten nicht gelten. Das neue Abo sollte auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Westumfahrung Zürichs eingeführt werden. Die Westumfahrung wurde am 4. Mai 2009 eröffnet. Um das Potenzial des angeregten neuen Abos abzuklären, gab der ZVV eine Marktstudie in Auftrag. Sie sollte ergeben, wie sich das Reiseverhalten von ÖV-Pendlern und ZVV-Netzpass-Abonnenten verändern würde, wenn es das Abo bereits gäbe. Die Zielgruppe wurde befragt, ob sie bereit wäre, nur noch in den Nebenverkehrszeiten zu pendeln und ob sie dies auch dürfte. 69 Prozent der Befragten dürften es nicht und wären dazu auch nicht bereit. 19 Prozent dürften, wollen aber nicht, und 7 Prozent würden gerne, dürfen aber nicht, vom Arbeitsplatz her gesehen. Lediglich 5 Prozent der Befragten bejahten beide Fragen und würden also zur Zielgruppe des «ZVV-Abo-light» gehören. Werden alle Netzpassbesitzer befragt, bei welchem Rabatt sie auf ein «ZVV-Abo-light» wechseln würden, so müsste der Rabatt über 50 Prozent betragen, um nur einen Viertel dieser Kundinnen und Kunden für das Billig-Abo zu gewinnen. Ein solcher Rabatt würde den ZVV 27 Millionen Franken kosten. Zum geringen Umsteigepotenzial kommt ein befürchteter Mitnahme- oder Kannibalisierungseffekt hinzu.

fekt des «ZVV-Abo-light» gegenüber dem bestehenden «9-Uhr-Pass». Eine Kundenlenkung via Abo-Preise ist im grossen Stil für den ZVV erst möglich, wenn ein gesamtschweizerisches Ticketsystem jede einzelne Fahrt elektronisch erfasst und automatisch abrechnet. Als ersten Schritt zu einem solchen System soll bis Ende 2017 eine Basisplattform für den Ticketvertrieb aller ÖV-Unternehmen in der Schweiz realisiert werden. Im Gegensatz zu andern Betriebsfeldern ist der Schweizer ÖV hier nicht besonders modern. Dem ZVV ist aber zuzustimmen, dass sein Allein- oder Vorausgang keine Option darstellt.

Die KEVU schliesst sich dem Befund und auch dem Antrag des Regierungsrates an. Im Namen der Kommission beantrage ich Ihnen Zustimmung zu seinem Abschreibungsantrag. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Konrad Langhart (SVP, Oberstammheim): Mit dem «9-Uhr-Pass» besteht bereits ein Angebot, das während der morgendlichen Hauptverkehrszeit nicht gültig ist und einen hohen Rabatt gewährt. Die Einführung eines vergünstigten «ZVV-Abo-light» mit Sperrzeiten, die beide Hauptverkehrszeiten abdecken würden, fände ihre Grenzen an den heutigen Pendlermöglichkeiten und hätte daher insgesamt nur eine sehr geringe Verlagerungswirkung. Daran hat sich seit der Einreichung des Postulates vor sieben Jahren nichts geändert. Die Reiseplanung mit einem «9-Uhr-Pass» ist noch einigermaßen machbar, mit einer zweiten Sperrzeit von 17.00 bis 19.00 Uhr wird es unmöglich. Kommt dazu, dass sich abends die Pendlerströme etwas besser verteilen als am Morgen. Ein verschwindend kleiner Teil der Pendler hat einen «9-Uhr-Pass». Wohl noch weniger Personen wären in der Lage, ihre Reiseplanung dem «ZVV-Abo-light» anzupassen, oder wären bereit, dies für einen Preisnachlass bei den Fahrtkosten zu tun. Die Einführung dieses Abos wäre somit wirkungslos, was die Kapazitätsengpässe betrifft. Es wäre lediglich eine weitere ungerechtfertigte Preissenkung im Tarifdschungel, die allenfalls zu zusätzlichen Fahrten animiert und bestehende Angebote konkurrenziert. Durch diese Massnahme würden die Einnahmen und somit der Kostendeckungsgrad des ZVV weiter gesenkt, was um jeden Preis verhindert werden muss. Im Übrigen verweise ich auf die Stellungnahme der Regierung, die zu Recht bereits 2009 die Entgegennahme dieses Postulates ablehnte. Es kann abgeschrieben werden. Besten Dank.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Vielen Dank für die ausführliche Beantwortung der Fragen in diesem Postulat, vor allem auch die Befragung des ZVV und die Machbarkeitsstudie zu diesem Netzpass, den wir gefordert hatten. Wir unterstützen nun die Abschreibung des Postulates. Natürlich wären wir froh, wenn die Forderung erfüllt werden könnte, aber wir sehen ein, dass es keinen Sinn macht. Ich finde es einfach wichtig, dass man sieht, wie lange hier die Ratsmühlen wieder einmal gemahlen haben. Das Postulat wurde zur Einführung der Westumfahrung 2009 gefordert, es wurde 2008 eingereicht. Zeitnah sind wir leider nicht, aber das ist halt der Ratsbetrieb. Das heisst, wir müssen auch weiterhin langfristig denken in diesem Rat. Wir werden weiterhin auf den «9-Uhr-Pass» setzen und hoffen, dass der ZVV auch hier weiterhin Werbung macht und den «9-Uhr-Pass» weiter promotet und schaut, dass er noch öfter eingesetzt wird. Und ansonsten hoffen wir auf die Einführung des «Swiss Pass» und sehen, was sich da in der gesamtschweizerischen Technik der SBB tut. Deshalb unterstützen wir nun die Abschreibung. Herzlichen Dank.

Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Wenn man weiss, wie wenig der «9-Uhr-Pass» des ZVV gekauft wird, überrascht die Antwort des Regierungsrates auf dieses Postulat nicht wirklich. Ein neues Abo mit einer Sperrzone am Morgen und am Abend ist einfach zu wenig attraktiv und könnte nur zu einem Dumpingpreis verkauft werden. Das Postulat kann als erledigt abgeschrieben werden.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Der Postulantin und dem Postulanten danken wir für das Postulat «ZVV-Abo-light», das versuchte, mit tariflichen Anreizen eine Änderung des Pendlerinnen- und Pendler-Reiseverhaltens herbeizuführen. Wir danken auch, dass das Postulat dazu führte, dass vertiefte Abklärungen zum Reiseverhalten der Pendler und Pendlerinnen gemacht wurden. Ein wirklicher Bedarf des «ZVV-Abo-light», der zu einer Verlagerung der Reisegewohnheiten führen sollte, konnte durch die Studie nicht belegt und nachgewiesen werden. Das Reiseverhalten richtet sich bei gut drei Vierteln der Pendlerinnen und Pendlern nach den Ansprüchen der Arbeitgebenden, die den Arbeitsbeginn und das Arbeitsende zur Hauptsache bestimmen. Weiter sprechen die Möglichkeiten einer Kannibalisierung anderer Angebote, wie zum Beispiel des «9-Uhr-Passes» gegen ein neues Abo. Kostenausfälle wegen allfälliger Abo-Umlagerungen können zu

Mindereinnahmen beim ZVV führen – mit negativen Wirkungen für Pendlerinnen und Pendler durch Preiserhöhungen, die Erhöhung der Gemeinde- und Kantonsbeiträge für den ZVV. Zusammenfassend stellt die Studie abschliessend fest, dass die Einführung eines «ZVV-Abo-light» eine zu geringe Verlagerungswirkung hat und wegen des Kannibalisierungseffekts mit noch nicht bezifferbaren Mindereinnahmen gerechnet werden muss. Wir von der Grünen Fraktion schreiben das Postulat ab.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Kein Kannibalismus im Kanton Zürich! Natürlich geht es im Zusammenhang mit verschiedenen Billettkategorien des ZVV nicht gerade um Fleisch und Blut oder Haut und Haar. Aber es geht immerhin um einen Teil der finanziellen Basis des ZVV. Diese würde wegbrechen, ohne dass die Morgen- und Abendspitzen spürbar entlastet würden, wenn wir neu ein «Abo-light» mit Sperrzeiten einführen würden. Oder anders gesagt: Das «Abo-light» würde das Norm-Abo kannibalisieren und das wollen wir nicht. Die Postulatsidee war prüfenswert. Die Prüfung hat jetzt aber ein negatives Resultat ergeben, die Idee kann deshalb abgeschrieben werden.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Das eingereichte Postulat hat bereits einige Jahre auf dem Buckel. Es wurde Ende 2008 eingereicht und vor knapp drei Jahren überwiesen. Trotzdem, die Grundproblematik des Vorstosses ist nach wie vor aktuell: die extrem hohen Auslastungen an den Spitzen in den Morgen- und Abendstunden gegenüber einer wesentlich tieferen Auslastung in den Randstunden. Genau diese Spitzen lösen sehr hohe Investitionskosten aus, währenddem die Randstunden die Rentabilität drücken. Das Interesse ist also gross, dass wir eine ausgeglichene Auslastung erreichen können. Dieses Ziel wollten wir mit dem «ZVV-Abo-light» erreichen. Nun, der Regierungsrat führt verschiedene Gründe an, weshalb das «ZVV-Abo-light» sich hierfür nicht eigne. Ich vermisste jedoch seitens des Regierungsrates etwas den Mut, die Problematik aktiver anzugehen. Zwar kündigten die SBB immer wieder an, einen «Swiss Pass» einzuführen und der Verwaltungsratspräsident der SBB unterstrich am Sonntag im Interview mit der «SonntagsZeitung», dass dies ein erster bescheidener Schritt hin zu einem elektronischen Ticketsystem sei und dass man sich langfristig Gedanken zu einer zeitlichen Preisdifferenzierung ma-

che. Dies dürfte aber wohl noch Jahrzehnte dauern. Eigentlich schade, wenn man beispielsweise sieht, wie gut diese Preisdifferenzierung beim TGV (*Train à grande vitesse*) klappt. Natürlich ist es zweckmässig, dass diesbezüglich nationale Lösungen gesucht werden. Aus diesem Gesichtspunkt können wir der Abschreibung des Postulates zustimmen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Das Postulat geht in die Zeiten zurück, als dieses Anliegen wirklich berechtigt war, und wurde von der EVP mitunterzeichnet. Das Fazit ist ernüchternd und lautet: Man müsste den «9-Uhr-Pass» massiv toppen durch noch höhere Rabatte bei einer höheren Einschränkung. Es hat sich bestätigt, dass das Potenzial schon zum grossen Teil ausgeschöpft ist. Das vorgeschlagene «ZVV-Abo-light» mit seinen Sperrzeiten schränkt zu sehr ein. Die Zukunft gehört dem E-Ticket, was jedoch den Einstieg in eine neue Welt bedeutet. Dort könnten die individuellen Fahrten berechnet und eigene Preise dafür gemacht werden. Was damit alles ansteht, ist im Moment noch völlig offen. Die Einführung des «Swiss Pass» kostet 40 bis 50 Millionen Franken. Die Sache überhaupt zu implementieren, kostet rund 20 Millionen Franken. Der ZVV ist bereits überall beteiligt. Das ist aber wohl alles noch Zukunftsmusik für das nächste Jahrzehnt.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Nach nun sieben Jahren kann die Idee eines «ZVV-Abo-light» aus Sicht der BDP abgeschrieben werden. Die Zukunft, wie wir es bereits gehört haben, soll mit der schweizweiten Regelung mittels der ÖV-Chipkarte «Swiss Pass» geprüft werden, eine zeitgemässe und moderne Form des Ticketing, das sicher Potenzial hat. Schreiben Sie mit der BDP dieses Postulat ab.

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

Das Postulat 399/2008 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

12. Gleitanflugverfahren auf dem Flughafen Zürich-Kloten (CDA-System)

Antrag des Regierungsrates vom 20. August 2014 zum Postulat KR-Nr. 231/2009 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 11. November 2014 **5118**

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Ich erinnere auch hier nochmals daran, die Redezeit für die Ratsmitglieder beträgt zwei Minuten.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Rat hat dieses Postulat am 10. September 2012 mit 89 zu 66 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen. Der Regierungsrat beantragte uns am 20. August 2014, es als erledigt abzuschreiben. Die KEVU hat die Vorlage an zwei Sitzungen beraten. Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen, der Abschreibung des Postulates zuzustimmen.

Mit dem Postulat forderte der Rat den Regierungsrat auf, sich bei der Flughafen Zürich AG, damals noch Unique, dafür einzusetzen, dass für Anflüge das sogenannte Gleitanflugverfahren oder «Continuous Descent Approach», CDA, als Standard eingeführt wird. In seinem Bericht erklärt der Regierungsrat, was unter CDA zu verstehen ist. Es erlaubt ein Absinken des Flugzeugs mit vermindertem Treibstoffverbrauch und weniger Lärm. Vor allem am Ersten sind die Fluggesellschaften natürlich interessiert, aber auch die Flughafen Zürich AG, Skyguide (*Flugsicherung*) und BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) unterstützen CDA. Die Lärmverminderung durch CDA ist allerdings nur bis 20 Kilometer vor dem Flughafen respektive 1000 Meter über Grund möglich. Die darauf folgende Strecke legt das Flugzeug schon heute auf einem standardisierten Leitstrahl zurück. So weit entfernt von der Piste ist der Fluglärm nicht im Bereich, wo der Regierungsrat sein Vetorecht bei Gesuchen an den Bund gemäss Paragraf 10 des Flughafengesetzes ausüben kann. Die Anwendung des CDA beim Anflug auf Zürich-Kloten ist sehr erschwert durch die Komplexität der Flugstrassen und Warteräume sowie durch die bei uns sehr abwechslungsreiche Topografie und Windverhältnisse. Ausserdem sind sehr unterschiedliche Flugzeugtypen und Gesamtgewichte von grosser Bedeutung. Dennoch hat die Flughafen Zürich AG 2010 versucht, Standardflugwege von den Warteräumen zu den Leitstrahlen vorzuschreiben, auf denen der CDA gelten würde. Für die Pisten 28 im Osten und

34 im Süden verfügte das BAZL diese Wege am 30. September 2013. Um die anderen wird nach Auskunft des Regierungsrates noch zwischen den schweizerischen und deutschen Flugsicherungs- und Luftaufsichtsbehörden verhandelt.

Die KEVU nahm von diesem noch nicht idealen Zwischenstand Kenntnis und vertraut darauf, dass alle beteiligten Stellen an der Einführung von CDA interessiert sind, welches die Randgebiete des vom Fluglärm betroffenen Umkreises massgeblich entlasten könnte. Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen die Abschreibung des Postulates. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir unterstützen nun auch die Abschreibung. Natürlich sind wir nicht glücklich, denn wir wären froh, wenn die Zürcher Bevölkerung durch einen Gleitflug besser vom Lärm geschützt würde. Aber leider können sich der Kantonsrat und leider auch nicht der Regierungsrat nachhaltig dafür einsetzen, dass die Zürcher Bevölkerung so geschützt wird. Ausserdem würde es beim heutigen Flottenmix und bei der Topografie, die Ruedi Lais gerade angesprochen hat, zu einer Kapazitätseinbusse führen. Und dagegen wehren sich der Flughafen, die Fluggesellschaften, aber auch der Zürcher Regierungsrat mit Händen und Füssen. Deshalb werden wir weiterhin mit Lärm leben müssen. Die SP wird weiterhin auf allen Staatsebenen dafür kämpfen, dass die Zürcher Bevölkerung geschützt wird. Trotzdem werden wir heute dieses Postulat abschreiben. Herzlichen Dank.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Das Postulat stellt eine an und für sich gute und berechtigte Forderung. Durch die Luftraumgegebenheiten und die verschiedenen Flugzeugtypen ist es jedoch schwer, Kloten ständig mit dem lärmschonenden CDA, dem «Continuous Descent Approach», anzufliegen, ausser, was aus Umwelt- und Lärmschutzgründen sehr zu begrüssen wäre, man nimmt Kapazitätseinschränkungen in Kauf. Würde man Kloten nur noch mit dem CDA anfliegen, käme noch verstärkter die Forderung nach Belärmung der Bevölkerung rund um die Uhr – natürlich meinte ich, nach Flugbetrieb rund um die Uhr. Bei allem Verständnis für die gesetzliche Lage und die Zuständigkeiten im Flugbetrieb versteckt sich der Regierungsrat leider einmal mehr hinter dem BAZL. Einmal mehr schwadroniert der Regierungsrat von Massnahmen, die er nicht trifft. Einmal mehr wird der ZFI (*Zürcher Fluglärmindex*) bemüht, der seit Jahren folgenlos über-

schritten wird. Bei der Einführung des ZFI wurden beim Überschreiten desselbigen Massnahmen versprochen. Nun ist das Bevölkerungswachstum schuld, obwohl schon bei Verabreichung – pardon, Einführung – der Beruhigungspille «ZFI» die Siedlungsgebiete bekannt waren. Beim Nichtstun bezüglich Fluglärms respektive im Bemühen, ihn zu reduzieren, sind Sie, Herr Volkswirtschaftsdirektor, im Gleichschritt mit Ihrer Vorgängerin (*Altregierungsrätin Rita Fuhrer*). Dass die Flughafen-Partner, gegenüber denen ich persönlich grösstes Misstrauen hege, und der Kanton wenigstens nach dem Wort sich für einen lärmgünstigen Flugverkehr einsetzen, ist schön. Aber es müssen endlich Taten folgen. Wir von der Grünen Fraktion schreiben das Postulat ab.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Das Uralt-Postulat von Marcel Burret aus dem Jahr 2009 behandelt den «Continuous Descent Approach». Dieser ist ideal und auch ökonomisch, deshalb wird er, wann immer möglich, von den Fluggesellschaften auch angewendet und praktiziert. Ich bitte jetzt einfach die Ratslinke, auch zur Kenntnis zu nehmen, dass es gewisse Voraussetzungen braucht. Und zum Lärmschutz, den Sie ansprechen: Sie bringen mit dem CDA keine Entlastung für Kloten hin, wie es vorhin gesagt wurde, sondern die Kapazitätsbeschränkung, die es gibt, gilt im gesamten schweizerischen Luftraum. Wenn Sie den CDA praktizieren, müssen Sie weit über die Landesgrenze hinaus bereits mit dem Sinkflug beginnen. Dort produzieren Sie den Kapazitätsengpass und nicht auf dem Flugplatz. Aber Sie rennen mit dem Postulat offene Türen ein und der Bericht des Regierungsrates zeigt das vollständig auf. Übrigens stehen dort die Fakten, die ich Ihnen schon bei der ersten Debatte hier im Rat erklärt habe. Eigentlich hätte man es damals dabei bewenden lassen können. Wir sind für das Abschreiben. Danke.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich bin etwas erstaunt über das Votum von Herrn Kantonsrat Dietschi. Also wenn Sie abschreiben unter dem Absingen wüster Lieder, könnte das für mich ja okay sein. Aber einfach nochmals praktisch, rein praktisch, es wurde vom Kommissionspräsidenten gesagt – Sie fliegen ja wahrscheinlich nicht, der eine oder andere hier drin fliegt –: Wenn man Kloten anfliegt, denkt man immer «Jetzt geht es dann runter», dann macht der Flieger wieder eine Kurve und wieder eine und so weiter. Und im Gleitanflug sind wir meistens

über dem Nachbar-Hoheitsgebiet Deutschland. Das ist eine der grossen Schwierigkeiten. Da können Sie noch lange sagen, der Volkswirtschaftsdirektor müsse das regeln, das muss die deutsche Flugsicherung bewilligen. Und die deutsche Flugsicherung wird das nur bewilligen, wenn der deutsche Verkehrsminister und die Landräte irgendwelchen Entflechtungsmassnahmen zustimmen. Sonst passiert gar nichts, es wird gar nichts passieren. Und wenn Sie gehört haben, was die Aussagen in Waldshut-Tiengen waren, dann passiert relativ wenig. Und zum Ruf nach Kapazitätsabbau muss ich einfach sagen: Wenn man in diesem Land momentan schon von Massnahmen zur Frankenstärke redet und wie wir unsere Arbeitsplätze, unsere Rentenverpflichtungen sichern können, dann möchte ich als Volkswirtschaftsdirektor hier einfach festhalten: Wir brauchen diesen Flughafen, und zwar nicht nur hier in Zürich. Denn jede dritte Übernachtung in diesem Land im Tourismusbereich kommt über den Flughafen herein. Deshalb bitte ich Sie doch: Das Thema «Flughafen» ist momentan erfreulicherweise nicht das Riesenthema, zum Glück für Sie, für mich auch, ich sage es offen und ehrlich. Aber es zeigt für mich auch eine gewisse Akzeptanz in diesem Ballungsraum. Diese Leute, die vorher auf der Tribüne sassen und die gegen die Limmattalbahn waren, sagten auch teilweise «ja, dann fährt mir immer ein Tram vor dem Haus vorbei, das gibt auch Lärm». Es macht alles Lärm, wo wir uns bewegen, ausser vielleicht zu Fuss, es sei denn, Sie tragen «Stögelische» (*Heiterkeit*). Nein, der Lärm gehört ein Stück weit zum Ballungsraum und deshalb glaube ich, dass wir momentan gar nicht so schlecht unterwegs sind. Und Sie wissen es ja auch, sonst würden Sie dieses Postulat nicht abschreiben. Besten Dank.

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

Das Postulat 231/2009 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

13. Genehmigung der Änderung der Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz (Kleinläden)

Antrag des Regierungsrates vom 24. September 2014 und gleichlautender Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 2. Dezember 2014 **5127**

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Wir können hier Nichteintreten, Rückweisung, Ablehnung und natürlich Zustimmung beschliessen. Wir können an der Verordnung selber jedoch nichts ändern.

Hans Heinrich Rath (SVP, Pfäffikon), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben beantragt Ihnen mehrheitlich, der Änderung der Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz zuzustimmen.

Die regierungsrätliche Vorlage ist eine Folge des dringlichen Postulats Kantonsratsnummer 270/2010, welches der Kantonsrat am 21. Januar 2013 im Rahmen der Vorlage 4841 abgeschrieben hat. Darin erklärte sich der Regierungsrat bereit, die Sortiments- und Lagebeschränkung für Kleinläden in der kantonalen Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz aufzuheben und die Änderung dem Kantonsrat zur Genehmigung zu unterbreiten.

Heute muss ein Kleinladen kumulativ folgende drei Voraussetzungen erfüllen, damit er vom Verbot der Ladenöffnungszeiten an öffentlichen Ruhetagen ausgenommen ist: Erstens gilt eine Lagebeschränkung. Geöffnet haben dürfen nur Läden, die zu Tankstellen gehören oder bei Autobahnraststätten oder an Hauptverkehrswegen mit starkem Reiseverkehr liegen. Zweitens ist eine Sortimentsbeschränkung zu beachten. Geöffnet haben dürfen nur jene Läden, die ein Waren- und Dienstleistungsangebot führen, das überwiegend auf die spezifischen Bedürfnisse der Reisenden ausgerichtet ist. Drittens gilt eine Flächenbeschränkung. Es dürfen nur Läden mit einer Verkaufsfläche von höchstens 200 Quadratmetern geöffnet haben.

Die heutigen Kriterien führen durch die sehr offene Formulierung zu Rechtsunsicherheiten. Zudem ist der Vollzug für die Gemeinden nicht einfach. Die Begrenzung der Verkaufsfläche ist hingegen einfach messbar und bewirkt eine wirkungsvolle Sortimentsbeschränkung auf sogenannte schnell drehende Produkte. Das sind Konsumgüter des täglichen Bedarfs, wie Nahrungsmittel, Körperpflegeprodukte, Reinigungsmittel et cetera, die schnell im Verkaufsregal wechseln. Die Än-

derung der Verordnung ermöglicht es, dass künftig von Familien betriebene Kleinläden mit einer Verkaufsfläche von höchstens 200 Quadratmetern an öffentlichen Ruhetagen, nicht aber an den hohen Feiertagen, wie Karfreitag, Ostersonntag, Pfingstsonntag, Eidgenössischer Betttag und Weihnachtstag, geöffnet haben dürfen. Verkaufspersonal darf keines beschäftigt werden. Für dieses gilt nach wie vor das Sonntagsarbeitsverbot gemäss dem Arbeitsgesetz des Bundes.

In der Kommission wurden verschiedene Fragen in Bezug auf die Kontrollen durch das Amt für Wirtschaft und Arbeit gestellt und beantwortet. Die Kommissionsmehrheit stimmt der Verordnungsänderung zu. Die Änderung führt insbesondere nicht zu einer allgemeinen Lockerung oder gar Abschaffung des Ladenöffnungsverbots an Ruhetagen. Mit ihr wird einzig die bereits bestehende Ausnahme vom Ladenöffnungsverbot an Ruhetagen liberaler und vollzugstauglicher ausgestaltet. Für Unternehmerinnen und Unternehmer, die einen eigenen Detailhandelsbetrieb führen, ohne aber Angestellte zu beschäftigen, bedeutet die Abschaffung der Lage- und Sortimentsbeschränkung eine Erleichterung und für die vollziehenden Gemeinden eine Vereinfachung.

Die Kommissionsminderheit sieht nicht zuletzt mit Blick auf die Ablehnung der Volksinitiative «Der Kunde ist König» vom 17. Juni 2012 keinen Bedarf, die Ladenöffnungszeiten weiter zu liberalisieren. Ihrer Ansicht nach besteht eine Gefahr, dass mit der Verordnungsänderung ein höherer Anreiz besteht, das Arbeitsgesetz zu umgehen, und dadurch das Sonntagsarbeitsverbot ausgehöhlt wird.

Die WAK beantragt Ihnen mit 9 zu 4 Stimmen, der Änderung der Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz zuzustimmen.

Peter Preisig (SVP, Hinwil): Die SVP stimmt dieser Vorlage zu, so wie ihr auch die Kommission zugestimmt hat. Die Verordnung ist für Kleinläden mit einer maximalen Grösse von 200 Quadratmetern. Diese Läden sind oft Familienbetriebe oder Tankstellen-Shops. Diese Geschäfte werden entlastet und dürfen das Sortiment anbieten, was auch Sinn macht. Es wird nur noch die Grösse des Geschäfts beschränkt. Sie können sich an Ruhetagen mit allem versorgen. Sie brauchen keine Zeitungen mehr zurechtzuschneiden, wenn das WC-Papier ausgeht. Für die Bedenken der Linken: Das Arbeitsgesetz muss eingehalten werden. Bitte stimmen Sie dieser Vorlage zu.

Mattea Meyer (SP, Winterthur): 2012 erlitt die FDP-Initiative «Der Kunde ist König» mit über 71 Prozent Nein-Stimmen klar Schiffbruch. Keine einzige Gemeinde stimmte der Initiative zu, welche eine vollständige Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten auch an Sonn- und Feiertagen gefordert hatte. Dieses klare Volksverdict gegen liberalisierte Ladenöffnungszeiten soll nun erneut Schritt für Schritt ausgehöhlt werden. Zu Recht und offensichtlich im Sinne der Mehrheit der Bevölkerung verbietet die aktuelle Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz, dass Läden an Ruhetagen geöffnet haben, mit Ausnahme von Kleinläden, die zu Tankstellen, Autobahnraststätten oder an Bahnhöfen liegen und damit auf die Bedürfnisse von Reisenden ausgelegt sind. Neu sollen Kleinläden, die mit bis zu 200 Quadratmetern so klein gar nicht sind, an Sonntagen und Feiertagen auch mitten in der Altstadt offenstehen, ganz unabhängig von ihrer Lage und ihrem Sortiment. Weil das Arbeitsgesetz die Beschäftigung von Verkaufspersonal an Ruhetagen stark einschränkt und grundsätzlich verbietet, wird sich die Änderung zwar in erster Linie nur auf Läden auswirken, die keine Arbeitnehmenden im Sinne des Arbeitsgesetzes beschäftigen, also insbesondere Familienbetriebe. Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen, dass längere Ladenöffnungszeiten nicht per se mehr Konsum und Umsatz bringen. 50 Franken können nicht plötzlich zweimal ausgegeben werden, nur weil die Geschäfte auch sonntags geöffnet haben, und niemand braucht statt eines neu zwei Staubsauger, nur weil er diesen auch am Sonntag kaufen könnte. Doch die Ausdehnung der Ladenöffnungszeiten für Kleinläden wird Druck auf mehr Liberalisierung bringen. Es wird vermutlich keine fünf Jahre dauern, bis verlangt wird, dass auch grössere Läden offen haben dürfen, da die Grösse von 200 Quadratmetern schlicht willkürlich sei. Und es wird auch keine fünf Jahre dauern, bis auf Bundesebene gefordert wird, dass das Arbeitsgesetz gelockert werden soll, da sonst diejenigen benachteiligt sind, die keine Familienbetriebe sein können.

Darüber hinaus stört das passive Verhalten des AWA (*Amt für Wirtschaft und Arbeit*) und ist sehr besorgniserregend. Es ist scheinbar nicht gewillt, bei einer Verordnungsänderung dann auch vermehrt zu kontrollieren, dass wirklich nur Familienangehörige sonntags arbeiten. Das ist nahezu ein Freipass für all diejenigen, die auf Kosten ihrer Angestellten noch mehr Profit machen wollen. Dass die Stimmberechtigten dieser bürgerlichen Salamtaktik bei fast allen kantonalen Liberalisierungsvorlagen der vergangenen Jahre eine deutliche Abfuhr erteilt haben, neulich gerade in Solothurn, scheint egal zu sein. Volks-

wille hin oder her, liebe SVP, Hauptsache der Markt wird liberalisiert. Und weil das Volk immer wieder klar Nein gesagt hat, wird es nun halt auf der Verordnungswegsebene versucht, um so eine mögliche Volksabstimmung zu umgehen. Die SP wehrt sich gegen diese Salami-taktik und wird die Vorlage ablehnen. Ich danke Ihnen.

Regine Sauter (FDP, Zürich): Die FDP-Fraktion wird auf die Vorlage eintreten und der Verordnungsänderung zustimmen. Das Anliegen geht zurück auf einen Vorstoss unserer Fraktion. Kantonsrätin Gabriela Winkler hat mit einem Postulat das angeregt, worüber wir nun diskutieren. Einfach um der linken Seite zu entgegnen: Es geht hier um eine Konkretisierung einer bereits geltenden Bestimmung, darum, Ausnahmen klarer verständlich zu machen. Der Ermessensspielraum wird eingeschränkt. Es muss nicht mehr darüber diskutiert werden, ob ein Produkt für den Reisenden geeignet ist oder nicht, was nämlich sehr schwierig zu beurteilen ist, sondern es ist dem Ladenbesitzer freigestellt, was er auf seine 200 Quadratmeter stellt und was er dort verkaufen will. Ich kann Ihnen garantieren, das werden keine Staubsauger sein, sondern das werden Produkte, die tatsächlich auch gekauft werden. Hier von einer Salami-taktik zu sprechen, ist völlig fehl am Platz. Wir diskutieren heute über diese Verordnung, darüber, wie wir das konkret ausgestalten. Es hat auch nichts damit zu tun, dass die Ladenöffnungszeiten am Sonntag nun geändert werden sollen. Wie gesagt, die Bestimmungen des Arbeitsgesetzes werden weiterhin gelten. Sollte es ein Bedürfnis der Bevölkerung sein, weitergehende Liberalisierungsschritte zu machen, dann kann man das wieder anschauen. Dann wird im konkreten Fall darüber diskutiert werden müssen. Ich glaube, Mattea Meyer, die Bevölkerung ist sehr wohl imstande, zu beurteilen, ob sie einer konkreten Vorlage, die dann neu ist, zustimmen will oder nicht. Heute geht es darum, gleichlange Spiesse für alle zu schaffen, damit nämlich jedes kleine Geschäft, das diese Bedingungen erfüllt, geöffnet haben darf und nicht mehr verschiedene andere Dinge auch noch erfüllen muss. Das müsste eigentlich auch in Ihrem Sinne sein, denn das ist letztlich auch gerecht. In diesem Sinne: Wir werden zustimmen und begrüßen diese Verordnung. Danke.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Ich erlebe jetzt Ladenöffnungsdiskussionen seit fast 25 Jahren in diesem Ratssaal, in den 90er Jahren im Gemeinderat und jetzt im Kantonsrat. Die Diskussionen sind immer

etwa dieselben. Diese Unterscheidungen seien ein bürokratischer Unsinn, heisst es. Früher hiess es beim Shopville, Landjäger dürfe man verkaufen, das sei Reiseproviant, und etwas anderes nicht. Das ist alles Blödsinn, hören Sie mal auf. Wir müssen da ein bisschen liberalisieren, heisst es, es geht nur um ein paar wenige. Aber wenn man ein Fazit zieht nach den letzten 25 Jahren, muss man sagen: Wir haben hier im Kanton Zürich ja die liberalsten Öffnungszeiten der ganzen Deutschschweiz. Und die Grossverteiler, sowohl Coop als auch Migros, nützend das aus weidlich aus. Die haben heute ja meistens von 7.00 Uhr bis 21.00 Uhr offen. Das ist die Realität. Das Einzige, was man retten konnte, war das Sonntagsverbot, und das auch nur, weil der Bund da immer noch relativ rigoros ist mit dem Verbot der Sonntagsarbeit. Aber wir wissen: Die Liberalisierer oder diejenigen, die meinen, sie würden liberalisieren, die Anhänger von Ladenöffnungszeiten rund um die Uhr, lassen ja nicht locker. Jedes Mal, auch wenn eine Volksabstimmung verloren ging, hat man dann wieder weitergemacht und weitergemacht. Und wir werden auch hier nicht die letzte Diskussion führen mit dieser Verordnung. Es wird auch dann weitergehen und Sie werden keine Ruhe geben, bis die Geschäfte siebenmal 24 Stunden offen haben können und 24 Stunden Personal beschäftigen können. So wird das weitergehen.

Nun, bei dieser Geschichte hier geht es ja um die sogenannten Familienbetriebe. Das tönt ja gut und recht. Quasi die Migrantenfamilien, die Mutter und der Vater und dann noch die Kinder und alle arbeiten, die sollten dann eben den ganzen Sonntag offen haben dürfen. Das sei dann erlaubt. Ich möchte aber erwähnen, dass eine Kontrolle da natürlich sehr schwierig ist. Und auch wenn man in die Statistik schaut: Sowohl die Gemeinden wie der Kanton haben sich nie gross Mühe gegeben, hier dem Gesetz zum Durchbruch zu verhelfen. Man hat sehr lange kontrolliert, wir haben diese Zahlen ja eingeholt, und das wird auch in Zukunft so sein. Das wird nicht kontrollierbar sein.

Und dann führen Sie natürlich mit diesen 200 Quadratmetern auch wieder zu Ungleichheiten. Jede Grenze ist willkürlich. Und dann, kann ich Ihnen sagen, wird es auch Missmut geben. Die einen sagen dann «Wir, die Leute anstellen und Arbeitsplätze schaffen, wir dürfen nicht offen haben, aber da die Familie, die Selbstausbeutung macht und Kinder, altersmässig von 10 bis 20, mitarbeiten lässt und die Grossmutter und alle, die dürfen dann». Das ist auch eine Ungerechtigkeit und dann wird es so weitergehen, bis dann diese Barriere auch

wieder fällt. Das ist das, was uns zum Widerstand gegen diese Verordnung bringt.

Schlussendlich muss man doch nochmals sagen, warum wir gegen eine weitere Liberalisierung generell in diesen Ladenöffnungszeiten sind. Das haben wir jetzt gesehen: Der Druck auf das Personal nimmt ja enorm zu. Sie haben heute vor allem bei den Grossverteilern geteilte Dienste. Wenn Sie an einem Samstag in den Coop gehen, haben Sie plötzlich abends um fünf oder abends um sechs eine Spitze und am Morgen haben Sie eine Spitze. Sie können die Leute nicht mehr acht Stunden am Stück beschäftigen, das wäre nicht mehr lukrativ. Das wird immer weiter gesplittet und Sie haben da die Prekarisierung der Arbeitsbedingungen, die nimmt enorm zu. Dann haben Sie den Druck natürlich sowieso auf den Detailhandel, das wissen wir alle. Der Preisdruck der Konkurrenz aus dem Norden, die Abwanderung in den Norden, all das wird zu einer massiven Verschlechterung der Arbeitsbedingungen führen. Deshalb wissen wir ganz genau, ob das jetzt Salami-taktik oder was auch immer für eine Taktik ist: Das ist nicht das Ende. Deshalb müssen wir hier Stopp sagen und ich bitte Sie deshalb, diese Verordnung abzulehnen.

Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg): Ja, wir haben es bei der Überweisung schon mal gesagt: Gewisse Beschränkungen sind schlichtweg überholt oder ungerechtfertigt. Heute geht es um zwei ganz kleine und spezifische Änderungen, nämlich die Aufhebung der Sortimentsbeschränkung und die Aufhebung der Lagebeschränkung. Es geht nur um diese zwei Punkte. Wir halten die Anpassung für eine sehr, sehr moderate Lockerung der Sonntagsöffnungszeiten. Hier den Zusammenhang zur Volksinitiative «Der Kunde ist König» zu machen, die damals ja die völlige Liberalisierung der Sonntagsöffnungszeiten forderte, ist nicht gerechtfertigt und unverhältnismässig. Wir bleiben dabei, wir unterstützen diese moderate Lockerung. Und auch das Arbeitsrecht bleibt bestehen. Den Vermutungen, dass diese massiv verschlechtert werden, kann nicht Folge geleistet werden. Wir werden auf die Vorlage eintreten.

Silvia Steiner (CVP, Zürich): Wir werden dieser Vorlage ebenfalls zustimmen. Sie ist vernünftig und schafft eine Chancengleichheit für Kleineläden. Auf die Details gehe ich hier nicht mehr ein. Vielleicht nur noch dies: Es irritiert mich ein wenig dieser Generalverdacht, der

heute wieder geäußert wurde. Das Gewerbe wird einer Generalverdächtigung ausgesetzt. Sie votieren zwar einerseits gegen den Überwachungsstaat, wollen aber flächendeckende Kontrollen der Gewerbetreibenden und sind überhaupt der Meinung, dass Gewerbetreibende sich grundsätzlich strafbar machen. Dem schauen wir mit gewisser Sorge entgegen, aber das ändert nichts daran, dass diese Vorlage anzunehmen ist. Danke.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Auf den ersten Blick tönt der Vorschlag gut, die kumulativen Voraussetzungen durch eine einfache Grössenbeschränkung auf 200 Quadratmeter zu ersetzen. Die Lage- und Sortimentsbeschränkung ist oft schwer erklärbar. So hätte ein Mitglied des Kantonsrates am Sonntag eher Bedarf nach Kopierpapier statt «Schoggistängeli». Doch das Kopierpapier zählt nicht zu den spezifischen Bedürfnissen der Reisenden. Was wir mit dieser Verordnungsänderung befürchten, ist, dass selbst mitten in der Stadt zahlreiche 200-Quadratmeter-Läden entstehen. Die EVP war immer der Meinung, diese Kleinläden, die von Familienmitgliedern gemeinsam geführt werden müssen, seien eine zu grosse Belastung für das Familienleben. Das Familienleben gedeiht besser, wenn die Eltern in einem Grossverteiler arbeiten und genügend Zeit für ihre Kinder und füreinander haben. So ein Kleinladen mit sehr langen Arbeitszeiten und stets drohendem finanziellem Zusammenbruch mit Verlust des privaten Vermögens ist ein familienfeindliches Unternehmen. Die EVP möchte die potenziellen Kleinladenfamilien vor solch einem Schicksal als Prekaristen bewahren. Mir persönlich sind einige Schicksale von Kleinladenbesitzern bekannt. Statt einen Kleinladen aufzutun, hätten die Betroffenen besser die Qualifikation dafür erworben, in einem Grossverteiler angestellt zu werden. Es müsste auch sichergestellt werden, dass die Kleinläden vom Amt für Wirtschaft und Arbeit regelmässig darauf überprüft werden, ob wirklich nur Familienmitglieder mitarbeiten.

Das Volk hat schon mehrmals Stellung dazu genommen, was es von einer weiteren Aufweichung der Sonntagsruhe hält. In der EVP sehen wir in der Änderung der Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz nur eine unerfreuliche Salamtaktik und lehnen sie ab.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Mit der heutigen Vorlage möchte der Regierungsrat die in seiner Antwort auf das Postulat 270/2010,

Vorlage 4841, angekündigte Absicht umsetzen. Mit der Neuerung werden die Voraussetzungen geändert, die ein Kleinladen, das heisst per Definition Läden mit einer Fläche bis zu 200 Quadratmetern, gemäss Verordnung zu erfüllen hat, um vom Verbot der Ladenöffnung an öffentlichen Ruhetagen ausgenommen zu sein. Die BDP begrüsst es sehr, dass mit der vorliegenden Änderung die offen formulierte Lagebeschränkung abgeschafft wird und die noch unmöglichere Sortimentsbeschränkung endlich wegfällt. Mit der vorliegenden Änderung wird der Vollzug einheitlicher und klarer, ohne dass sie zu einer allgemeinen Lockerung des Ladenöffnungsverbots an Sonntagen führt. Die BDP stimmt der Ordnungsänderung zu. Besten Dank.

Heinz Kyburz (EDU, Männedorf): Es wird Sie nicht überraschen, die EDU wird selbstverständlich diese Verordnung ablehnen. Wir erleben heute Morgen, was man immer wieder erlebt, wenn sich die Vertreter des Gewerbes mit den liberal denkenden Fraktionen einig sind und das Geld über den Menschen stellen und Lösungen suchen, die wirtschaftsfreundlich, liberal sind, aber das Wohl des Menschen vernachlässigen. Genau das passiert. Leute, die am Sonntag ihre Ruhe wollen, werden nicht mehr berücksichtigt. Familien müssen arbeiten, Menschen gehen mehr einkaufen, statt ihre Ruhe zu haben, und das lehnen wir ab. Wir unterstützen ganz klar die Voten, die die Kollegen Bischoff und Meyer gebracht haben. Sie haben das sehr gut formuliert, warum die Menschen am Sonntag vor einer unnötigen Einkaufstour zu schützen sind. Die Verordnung wird dazu führen, dass mehr eingekauft wird, dass am Sonntag mehr Betriebsamkeit ist, und das wollen wir nicht. Wir werden deshalb die Verordnung ablehnen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Eigentlich hätte ich gedacht, dass diese kleine Ordnungsänderung nicht wieder in Grabenkämpfen endet. Aber ich sehe, die Gräben sind tief, fast unüberwindbar, obschon ich glaube, wir reden jetzt wirklich von sehr wenig. Herr Kantonsrat Kyburz, in meiner Gemeinde hatte der «Chilebeck», so nannten wir ihn jeweils, bereits vor 20 Jahren am Sonntag offen, sodass man noch ein Brot oder einen Zopf nach Hause nehmen konnte. Deswegen war das Familienleben nicht gestört. Und heute geht es wirklich nur darum, dass man das einfacher definiert, weil niemand genau weiss, was eine Strasse mit hohem Verkehrsaufkommen ist und was die Bedürfnisse der Reisenden sind. Das ist der ganze Inhalt. Es geht nicht um das

Nichtakzeptieren der «Kunde-ist-König»-Abstimmung, es geht wirklich nur um diese Verordnungsänderung. Zu den Missständen, die in diesem Gewerbe geortet werden, und zur Forderung, dass man mit kantonalen Angestellten alles kontrollieren sollte, auch am Sonntag: Die haben vielleicht auch Familien, könnte ja sein. Ich glaube einfach, man darf den Teufel nicht an die Wand malen in diesem Bereich. Ich bitte Sie deshalb, dieser kleinen Verordnungsänderung zuzustimmen.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 105 : 64 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5127 zuzustimmen und die Änderung der Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz (Kleinläden) zu genehmigen.

14. Lohndumping am HB Zürich und die Rolle des AWA

Interpellation von Markus Bischoff (AL, Zürich), Raphael Golta (SP, Zürich) und Esther Guyer (Grüne, Zürich) vom 28. Oktober 2013

KR-Nr. 324/2013, RRB-Nr. 1333/27. November 2013

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Auf der Baustelle für den neuen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse am Hauptbahnhof Zürich arbeiteten seit Sommer 2012 mindestens 30 scheinselbstständige Polen und Litauer zu Tiefstlöhnen von 5 bis 11 Euro pro Stunde. Sie führten über ein kompliziertes System von Subunternehmen Brandschutzarbeiten für die Winterthurer AB Brandschutz

AG aus, welche den Millionenauftrag von der SBB bekam. Die genaue Anzahl der betroffenen Arbeitnehmenden sowie deren Arbeitgeber sind bis heute nicht vollständig bekannt. Die AB Brandschutz AG verpflichtete sich am 24. Oktober in einer Vereinbarung, die vollumfängliche Haftung für die Einhaltung der entsprechenden gesamtarbeitsvertraglichen Bestimmungen auf dieser Baustelle zu übernehmen und bezahlte zur Sicherung der Ansprüche 700000 Franken auf ein Sperrkonto ein.

Auffallend ist die passive Haltung des AWA und die abweisende Haltung des Amtsvorstehers Bruno Sauter.

Die betroffenen Arbeitnehmenden erhielten vom AWA alle ohne Probleme eine Meldebestätigung als Selbständige für die Baustelle HB Zürich, obwohl ihre «Ich-AG» beispielsweise als Firmen für Strassengütertransporte oder für die Produktion von Küchenmöbeln eingetragen waren. In einem anderen Fall erhielt ein Mitarbeiter der Unia ohne Verzögerung eine Meldebestätigung als Selbständiger mit einer aus dem Telefonbuch abgeschriebenen Firmenadresse aus der Slowakei und einer erfundenen Baustelle im Gewerkschaftssekretariat.

Spätestens am 17. Oktober 2013 hatte das AWA, aufgrund einer Mitteilung der Gewerkschaft Unia, Kenntnis vom Sachverhalt. Trotzdem ordnete das AWA keinen Arbeitsunterbruch gemäss Art. 1 EntsG an, um die betroffenen Mitarbeitenden und deren Arbeitgeber ausfindig zu machen. Amtschef Sauter liess in einem Schreiben an die Unia vom 21. Oktober sowie in mehreren Medien verlauten, eine Zuständigkeit des AWA sei in diesem Fall nicht gegeben und es bestehe keine rechtliche Grundlage für eine angeordnete Arbeitsunterbrechung.

In einem Interview in der NZZ vom 24. Oktober 2013 sagte der Amtschef, dass als Beweis für die Selbstständigkeit das Vorlegen von drei leicht zu beschaffenden Papieren ausreiche. Das AWA habe diesbezüglich keinen Ermessensspielraum. Diese Aussage steht im Widerspruch zu den Ziffern 5.2 und 5.3 SECO-Weisung, welche im Verdachtsfall zusätzliche Abklärungen (Meldung des AWA an die Arbeitsplatzkontrollstelle Zürich) verlangen. Dabei kommt dem AWA bei der Feststellung des Arbeitsgebers eine wichtige Rolle zu (Art. 1 EntsG).

Der Regierungsrat wird eingeladen, folgende Fragen zu beantworten:

1. Gibt es beim AWA eine Prüfung der eingegangenen Meldungen von Selbstständigen, auf Plausibilität und auffällige Häufungen z.B.

auf einer bestimmten Baustelle, wie dies vom SECO verlangt wird? Wenn ja, wie wird diese geprüft? Wenn nein, weshalb nicht?

2. Welche internen Massnahmen hat das AWA getroffen, um die seit 1. Januar 2013 verschärften Bestimmungen des Entsendegesetzes (EntsG) über die Selbstständigkeit und die damit verbundene Weisung des SECO auf kantonaler Ebene umzusetzen?

3. Warum wurde nach Eingang der Meldung der Unia nicht umgehend gemäss Art. 1 Abs. 2 EntsG eine Arbeitsunterbrechung oder eine andere wirksame Massnahme angeordnet, um die betroffenen Arbeitnehmenden sowie deren Arbeitgeber festzustellen?

4. Teilt der Regierungsrat die im Interview in der NZZ vom Amtschef des AWA getätigte Meinung, wonach entgegen den gesetzlichen Grundlagen gemäss EntsG und entgegen der SECO-Weisung «Vorgehen zur Überprüfung der selbständigen Dienstleistungserbringern» vom 1. Januar 2013 bei Vorliegen der entsprechenden Papiere kein Ermessenspielraum bestehe? Wenn ja, weshalb? Wenn nein, weshalb nicht? Wann liegt gemäss Ansicht des Regierungsrates der Verdacht von Missbrauch vor und wie hat das AWA entsprechend zu reagieren?

5. Wie kann das AWA mit dieser Haltung garantieren, dass sich im Kanton Zürich hinter den Meldungen von Selbständigen nicht zahlreiche weitere Fälle von Scheinselbstständigkeit verbergen?

6. Wie viele Meldebestätigungen von selbständig Erwerbstätigen hat das AWA seit Beginn des Jahres ausgestellt?

7. Teilt der Regierungsrat die von Amtschef Sauter in der NZZ vom 24. Oktober 2013 gemachte Einschätzung, dass Lohndumping im Kanton Zürich kein Problem darstelle? Wenn ja, weshalb? Wenn nein, warum nicht?

8. Wie will das AWA künftig die Arbeitnehmenden und die korrekten Firmen besser vor Lohndumpingfällen durch Subunternehmerketten und Scheinselbstständigkeit schützen und Fälle wie am HB Zürich verhindern?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Das System der flankierenden Massnahmen setzt auf eine gut funktionierende Zusammenarbeit der Sozialpartner und der Kantone. Beim Vollzug der flankierenden Massnahmen ist zwischen Branchen mit einem allgemeinverbindlich erklärten Gesamtarbeitsvertrag (ave

GAV) und solchen ohne ave GAV bzw. mit Normalarbeitsverträgen (NAV) zu unterscheiden. Die Lohn- und Arbeitsbedingungen sowie die Scheinselbstständigkeit werden in Branchen mit ave GAV durch die Paritätischen Kommissionen (Sozialpartner, d.h. Arbeitgeberorganisationen und Gewerkschaften), in Branchen ohne ave GAV und mit NAV durch die Tripartiten Kommissionen (Vertretungen Bund/Kanton, Arbeitgeberorganisationen und Gewerkschaften) kontrolliert. Grundlage für die Kontrollen bilden die Meldungen auf der Onlineplattform des Bundesamtes für Migration (BFM). Das von den meldepflichtigen Kurzaufenthalterinnen und -aufenthalten verrichtete Arbeitsvolumen betrug gemäss Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) im Kanton Zürich rund 0,4% und gesamtschweizerisch rund 0,6% der Gesamtbeschäftigung (vgl. FLAM-Bericht vom 26. April 2013).

Stellt in einer Branche mit ave GAV die zuständige Paritätische Kommission eine Lohnunterbietung fest, so verhängt sie eine Konventionalstrafe. Handelt es sich dabei um Entsandte, verhängt das Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) in einem zweiten Schritt eine Sanktion gemäss Entsendegesetz (EntsG, SR 823.20). Der Vollzug erfolgt stets nach den geltenden rechtlichen Grundlagen und dazugehörigen Weisungen der Bundesbehörden.

In der Interpellation ist von mindestens 30 scheinselbstständigen Polen und Litauern die Rede, die für eine Brandschutzfirma auf der Baustelle für den Durchgangsbahnhof Löwenstrasse gearbeitet hätten. Gemäss den vorstehenden Ausführungen war in diesem Fall die Regionale Paritätische Berufskommission Isoliergewerbe für die Kontrolle der Lohn- und Arbeitsbedingungen sowie der Scheinselbstständigkeit zuständig. Sie wird vom Bund für die Erfüllung dieser Aufgabe finanziell entschädigt. Die Unia ist in dieser Paritätischen Berufskommission vertreten und führt deren Geschäftsstelle. Vor diesem Hintergrund ist die undifferenzierte Schuldzuweisung der Unia an das AWA befremdlich.

Zu Fragen 1, 2, 4, 5 und 8:

Prüfung von Meldungen selbstständiger Dienstleistungserbringer

Selbstständige Dienstleistungserbringer mit Staatsangehörigkeit eines EU-25/EFTA-Staates können in der Schweiz ohne Bewilligung, aber mit obligatorischer Meldung, während bis zu 90 Arbeitstagen pro Kalenderjahr arbeiten. Die Meldung hat über eine Onlineplattform des Bundesamtes für Migration (BFM) zu erfolgen. Je nach Einsatzort

werden die Meldungen zur weiteren Bearbeitung an die Arbeitsmarktbehörden der betroffenen Kantone weitergeleitet. Das AWA bearbeitet die entsprechenden Meldungen gemäss den einschlägigen Weisungen und Erläuterungen des BFM über die schrittweise Einführung des freien Personenverkehrs (Weisungen VEP). Bei der Bearbeitung der Meldungen wird überprüft, ob diese die gesetzlich vorgeschriebenen Angaben enthalten und ob die ausländischen Dienstleistungserbringer das 90-Tages-Kontingent noch nicht ausgeschöpft haben. Damit eine Arbeitskontrolle durchgeführt werden kann, wird besonders darauf geachtet, dass eine Einsatzadresse bekannt ist. Die bearbeiteten Meldungen übermittelt das AWA täglich und tagesaktuell der kantonalen Tripartiten Kommission bzw. in Branchen mit ave GAV der jeweils zuständigen Paritätischen Kommission.

Die kantonale Behörde kann im Rahmen der Meldungsbearbeitung summarische Vorabklärungen hinsichtlich des Status des gemeldeten Selbstständigen treffen und die zuständigen Kontrollorgane bei der Übermittlung der Meldungen entsprechend informieren. Vertiefte Abklärungen bezüglich des Erwerbsstatus von selbstständigen ausländischen Dienstleistungserbringerinnen und -erbringern sind im Rahmen des Meldeverfahrens nicht vorgesehen und erfolgen grundsätzlich an Ort und Stelle auf der Baustelle. Im Übrigen ist festzuhalten, dass die in der Presse erwähnten fünf betroffenen Personen alle ohne Meldung auf der Baustelle angetroffen wurden. So gesehen, hätte man ohnehin nicht bereits im Meldeverfahren auf sie aufmerksam werden können.

Prüfung der Selbstständigkeit

Die Paritätischen Kommissionen sind für die Überprüfung der Selbstständigkeit von in ihrer Branche tätigen selbstständigen ausländischen Dienstleistungserbringern zuständig. Sie prüfen also aufgrund der ihnen übermittelten Meldungen Indizien für scheinselbstständige Erwerbstätigkeit (Plausibilität der Meldungen, auffällige Häufungen am selben Einsatzort) und veranlassen entsprechende Kontrollschwerpunkte.

Gemäss Botschaft zum Bundesgesetz über die Anpassung der flankierenden Massnahmen zur Personenfreizügigkeit (BBl 2012, 3397) ist das Phänomen der Scheinselbstständigkeit insbesondere im Ausbaugewerbe (Baunebengewerbe) zu beobachten. Dessen Branchen verfügen fast alle – wie auch das im Fall Bahnhof Löwenstrasse betroffene Isoliergewerbe – über einen ave GAV. Die Kontrolle der Lohn- und Arbeitsbedingungen bezüglich der Scheinselbstständigkeit erfolgen

somit durch die Sozialpartner. Stellt die zuständige Paritätische Kommission unter Würdigung der gesamten Umstände des Einzelfalles eine Scheinselbstständigkeit fest, muss sie die scheinselbstständige Person einem Auftraggeber oder Besteller zuordnen und die Einhaltung der minimalen Arbeits- und Lohnbedingungen bzw. die Einhaltung des ave GAV prüfen. Im Fall eines Verstosses erfolgen eine Sanktion durch die Paritätische Kommission und eine Meldung an das AWA. Mit der Meldung durch die Paritätische Kommission erhält das AWA Kenntnis der Lohnunterbietung und kann je nach Situation eine Sanktion für den Verstoß gegen die Arbeits- und Lohnbedingungen gemäss Entsendegesetz aussprechen.

Prüfung der Einhaltung der Dokumentationspflicht

Von der Überprüfung des tatsächlichen Erwerbsstatus, die durch die zuständigen Paritätischen Kommissionen erfolgt, ist die im revidierten Entsendegesetz eingeführte sogenannte Dokumentationspflicht zu unterscheiden. Verletzungen der Dokumentationspflicht durch ausländische selbstständige Dienstleistungserbringer werden durch das AWA sanktioniert. Können nicht alle Dokumente vorgewiesen werden, wird den betroffenen Personen eine Nachfrist von längstens zwei Tagen angesetzt, innerhalb derer sie diese nachreichen können. Werden die Dokumente oder vergleichbare Unterlagen auch innerhalb der Nachfrist nicht beigebracht, kann die kantonale Behörde einen Arbeitsunterbruch anordnen, bis die geforderten Unterlagen eingereicht werden. Verstösse gegen die Dokumentationspflicht können von der kantonalen Behörde auch mit einer Verwaltungssanktion von bis zu Fr. 5000 geahndet werden. Seit 1. Januar 2013 hat das AWA 268 Bussen wegen Dokumentationspflichtverletzungen ausgesprochen (Stand 30. Oktober 2013). Arbeitsunterbrüche werden erst bei einem wiederholten Verstoß gegen die Dokumentationspflicht angeordnet. Ein solcher Fall liegt bisher nicht vor.

Mit der Einführung der Dokumentationspflicht wollte der Gesetzgeber eine einfachere Überprüfbarkeit von selbstständig erwerbstätig gemeldeten Personen erreichen und den zuständigen Tripartiten oder Paritätischen Kommissionen eine dokumentarische Ausgangsbasis für deren Abklärungen hinsichtlich des tatsächlichen Erwerbsstatus in Zweifelsfällen verschaffen (Weisung «Vorgehen zur Überprüfung der selbstständigen Erwerbstätigkeit von ausländischen Dienstleistungserbringern» des SECO vom 1. Januar 2013, nachfolgend SECO-Weisung 2013, Ziff. 5.9). Vor diesem Hintergrund ist auch die Aussage des Amtschefs des AWA in der NZZ vom 24. Oktober 2013 zu verstehen:

Wird bei einer kontrollierten Person trotz Erfüllung der Dokumentationspflicht eine Scheinselbstständigkeit festgestellt, so hat das AWA gemäss Entsendegesetz keine Kompetenz, die Scheinselbstständigkeit als solche zu sanktionieren. Diesbezüglich gibt es keinen Ermessensspielraum. Bei der Überprüfung des Erwerbsstatus durch die zuständigen Tripartiten oder Paritätischen Kommissionen können hingegen Beobachtungen an Ort und Stelle einbezogen und weitere Auskünfte und Unterlagen eingeholt werden. Bezüglich der Frage, ob Selbstständigkeit vorliegt oder nicht, besteht somit durchaus Ermessensspielraum.

Die flankierenden Massnahmen sind ein geeignetes Instrument, um gegen Verstösse gegen die minimalen Arbeits- und Lohnbedingungen vorzugehen. Sie funktionieren grundsätzlich gut und haben sich bewährt. Die Massnahmen werden jedoch laufend beurteilt und wenn nötig verbessert. So haben die Kantone in Zusammenarbeit mit der Konferenz Kantonaler Volkswirtschaftsdirektoren (VDK) und dem Verband Schweizerischer Arbeitsmarktbeförden (VSAA) dem SECO einen Forderungskatalog unterbreitet, wie die Umsetzung der flankierenden Massnahmen verbessert werden kann.

Zu Frage 3:

Die Arbeitskontrollstelle Kanton Zürich (AKZ) führt im Auftrag des AWA sowie Paritätischer Kommissionen verschiedener Gewerbe im ganzen Kanton Arbeitsmarkt- und Schwarzarbeitskontrollen durch. Sie kontrolliert im Interesse der Paritätischen Kommissionen die Einhaltung der ave GAV sowie – für die Tripartite Kommission – die Lohn- und Arbeitsbedingungen von in- und ausländischen Betrieben in Bereichen ohne ave GAV. Seit dem 1. Januar 2013 kontrolliert die AKZ im Auftrag des AWA sowie verschiedener Paritätischer Kommissionen selbstständige ausländische Dienstleistungserbringer gestützt auf das Entsendegesetz.

Die Unia hat sich am 17. Oktober 2013 gegenüber dem AWA mit dem Verdacht geäussert, dass auf der Baustelle Bahnhof Löwenstrasse scheinselbstständige Personen zu Dumpinglöhnen tätig seien. Gleichentags wurde amtsintern geprüft, ob die AKZ oder die zuständige Paritätische Kommission dem AWA entsprechende Rapporte übermittelt hatten. Dabei stellte sich heraus, dass auf der betreffenden Baustelle am 26. Juli 2012 eine Kontrolle durchgeführt wurde, bei der sich kein Verdacht auf scheinselbstständige Aktivitäten ergab. Eine zweite Kontrolle erfolgte am 7. Oktober 2013. Über deren Ergebnis war das

AWA zu diesem Zeitpunkt (17. Oktober 2013) noch nicht orientiert worden, sondern erst am 23. Oktober 2013. Die Bearbeitung der gemeldeten fünf Dokumentationspflichtverstösse wurde umgehend aufgenommen. Gemäss Praxis des AWA wird im Falle eines erstmaligen Verstosses gegen die Dokumentationspflicht eine Busse gemäss Art. 9 Abs. 2 Bst. a EntsG ausgesprochen. Diese fünf Personen erhielten am 24. Oktober 2013 das rechtliche Gehör, um sich zum Vorwurf des Dokumentationspflichtverstosses zu äussern, bevor eine entsprechende Sanktion gegen sie ergehen wird.

Dessen ungeachtet, sieht das Gesetz die Möglichkeit vor, einen Arbeitsunterbruch anzuordnen. Ein solcher bezieht sich gemäss Entsenderecht auf die jeweilige Person, nicht auf die gesamte Baustelle oder das betroffene Unternehmen und kann nur in den zwei gesetzlich vorgesehenen Fällen und nach Meldung des zuständigen Kontrollorgans erfolgen (SECO-Weisung 2013, Ziff. 7). Soll ein Arbeitsunterbruch als Folge der Verletzung der Dokumentationspflicht angeordnet werden, muss die der kontrollierten Person eingeräumte Nachfrist von zwei Tagen ungenutzt verstrichen sein. Soll ein Arbeitsunterbruch angeordnet werden, wenn das zuständige Kontrollorgan (Tripartite oder Paritätische Kommission) eine Scheinselbstständigkeit festgestellt hat und der Arbeitgeber der scheinselbstständigen Person unbekannt ist, so muss das Kontrollorgan dokumentieren können, dass es ohne Erfolg unter Vornahme der möglichen Abklärungen versucht hat, den Arbeitgeber einer scheinselbstständigen Person zu ermitteln. Arbeitsunterbrüche sind als einschneidende Massnahme nach dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit anzuordnen und dürfen nicht länger andauern als vom Gesetz vorgesehen.

Die Voraussetzungen für die Anordnung eines Arbeitsunterbruchs waren im Fall der Baustelle Durchgangsbahnhof Löwenstrasse nach dem Gesagten nicht gegeben, was auch von einem Geschäftsleitungsmitglied der Unia öffentlich bestätigt wird (vgl. Kommentar des Geschäftsleitungsmitglieds und Leiters Sektor Bau der Unia in der NZZ vom 5. November 2013). Im Übrigen ist zu bedenken, dass der wirtschaftliche Schaden, der bei einer Ausdehnung der Möglichkeiten zur Baustellenschliessung entstehen kann, für die betroffenen Unternehmen beträchtlich und gegebenenfalls sogar existenziell sein könnte. Damit wäre die Verhältnismässigkeit infrage gestellt. Eine Ausdehnung der Möglichkeiten zur Baustellenschliessungen ist daher abzulehnen.

Zu Frage 6:

Vom 1. Januar bis 30. September 2013 sind beim AWA 22282 Meldungen von selbstständigen Dienstleistungserbringern aus dem EU/EFTA-Raum eingegangen und bearbeitet worden.

Zu Frage 7: Auch im Kanton Zürich kann es zu Fällen von Lohndumping kommen. Der Regierungsrat teilt jedoch die Meinung des SECO, wonach die Öffnung des Schweizerischen Arbeitsmarktes gegenüber Europa nicht zu einem generellen Absinken des Lohnniveaus geführt hat. Die Folgen der Personenfreizügigkeit werden vom SECO insgesamt als gering und nur in gewissen Berufsgruppen als negativ beurteilt.

Die flankierenden Massnahmen zur Personenfreizügigkeit mit der EU sind ein wichtiges Instrument, um negativen Begleiterscheinungen der Personenfreizügigkeit auf die Arbeits- und Lohnbedingungen in der Schweiz begegnen zu können. Sie werden im Kanton konsequent umgesetzt. Lohnunterbietungen und weitere Verstösse gegen das Entsenderecht werden sanktioniert. Alleine im Jahr 2012 hat das AWA in

- 135 Fällen Bussen wegen Verletzung der Mindestlohnvorschriften durch ausländische Entsendebetriebe ausgesprochen. In diesen Fällen wurden die Betriebe ausserdem zur Nachzahlung der vorenthaltenen Lohndifferenzen aufgefordert;
- 235 Fällen Bussen wegen Verletzung der Vorschriften über die Meldepflicht ausgesprochen;
- 81 Fällen ein Dienstleistungsverbot in der Schweiz wegen groben Verstössen gegen die minimalen Arbeits- und Lohnbedingungen, wegen Verletzung der Auskunftspflicht oder wegen Nichtbezahlung rechtskräftiger Bussen ausgesprochen.

Seit Inkrafttreten der neuen Bestimmungen zur Bekämpfung der Scheinselbstständigkeit am 1. Januar 2013 hat das AWA ausserdem in 268 Fällen Bussen wegen Verletzung der Dokumentationspflicht durch ausländische Dienstleistungserbringer, die sich auf selbstständige Erwerbstätigkeit berufen, ausgesprochen (Stand 30. Oktober 2013). Diese Statistiken zeigen klar, dass das AWA seinen Auftrag, die minimalen Arbeits- und Lohnbedingungen durchzusetzen, sehr ernst nimmt und Missbräuche konsequent sanktioniert.

Die Verhinderung von Lohndumping und Scheinselbstständigkeit bzw. der Vollzug der flankierenden Massnahmen ist eine komplexe Aufgabe. Der Gesetzgeber hat dafür ein System der geteilten Zuständigkeiten mit einem starken Einbezug der Sozialpartner gewählt. Für

ein gutes Funktionieren ist es daher unabdinglich, dass alle Partner ihre Rolle im Gesetzesvollzug kennen und ihren Pflichten gewissenhaft nachkommen. Das AWA nimmt die ihm zukommenden Aufgaben verantwortungsvoll und effizient wahr. Dies wird auch von den Bundesbehörden und den Arbeitgeberverbänden im Kanton bestätigt (vgl. auch Medienmitteilung der Arbeitgeberverbände vom 6. November 2013).

Markus Bischoff (AL, Zürich): Dieser Lohndumpingfall vom November 2013 hat ja damals einigen Staub aufgewirbelt. Und wir wissen auch dank der Gewerkschaft Unia, dass das ja nicht der letzte Fall von Lohndumping war. Es haben sich da noch verschiedene weitere Fälle abgespielt, die aufgedeckt wurden. Vielleicht noch ein kurzes Résumé, was am HB überhaupt passiert ist: Eine Kleinfirma mit zwei Angestellten in Winterthur hat einen Grossauftrag von 4,36 Millionen erhalten. Es war ja offensichtlich, dass diese Kleinfirma diesen Auftrag nicht selber ausführen konnte. Sie hat diesen an einen Subunternehmer weitergegeben und schliesslich wurde er von sogenannten selbstständigen Arbeitskräften ausgeführt, welche nur rund 5 bis 11 Euro pro Stunde verdienten. Es war offensichtlich, dass es sich hier um Scheinselbstständige handelte, weil alle am gleichen Ort angemeldet waren. Das Baunebengewerbe ist besonders auffällig und anfällig für diese Fälle von Lohndumping. Es ist auch ein Fall bekannt vom November 2013 in Wädenswil, als 14 polnische Monteure mit derselben Adresse aus Frankfurt an der Oder eine Fotovoltaik-Anlage montierten. Alle waren auch scheinselbstständig. Und es gibt noch einen interessanten Fall von der Messe Basel, Basel World 2013, wo man einmal kontrolliert hat, wer die Stände auf- und abgebaut hat. Da hat man kontrolliert und es waren 80 Prozent Scheinselbstständige. Nun, es geht da ja immer um ziemlich viel Geld. Beim Hauptbahnhof musste dann dieser Hauptunternehmer 700'000 Franken nachzahlen. Dann gab es bald, ein halbes Jahr später, eine Meldung und der Amtschef, Herr Sauter (*Bruno Sauter, Chef des Amtes für Wirtschaft und Arbeit, AWA*), hat dann wieder gemeint, er könne frohlocken, und gesagt, das Geld sei gar nie an die Leute ausbezahlt worden. Es seien nur sehr wenige, die in den Genuss von diesem Geld gekommen seien. Das hat sich dann als eine weitere Zeitungsente entpuppt. Über 500'000 Franken konnte man den Betroffenen nachzahlen. Das ist die Realität, die wirtschaftliche Realität, und sie wird uns noch weiterverfolgen. Aber interessant ist: Wer ist der Verlierer bei diesen Scheinselbstständigen?

Und da, muss ich sagen, stehen zwei Verlierer im Vordergrund: Der Hauptverlierer ist das einheimische Gewerbe. Es ist ja auch kein Zufall, woher der Anstoss für diesen Fall im Hauptbahnhof kam. Es waren nicht die Arbeitnehmenden, die zur Gewerkschaft gegangen sind und gesagt haben «Wir kriegen zu wenig Lohn», sondern es war das einheimische Gewerbe, das reklamierte und die Gewerkschafter darauf aufmerksam machte. Denn das Gewerbe zieht ja immer den Kürzeren, wenn ausländische Scheinselbstständige kommen. Da kann das einheimische Gewerbe nie konkurrenzieren. Darum begreife ich auch Ihre Seite (*rechte Rasseite*) nicht ganz, wieso Sie da nicht mal Hand bieten für vernünftige Lösungen. Das sind nämlich Ihre Leute, die immer beschissen werden. Und das andere ist der Lohndruck, der kommt, wenn Leute für so einen geringen Stundenlohn arbeiten können. Das bringt das ganze Gefüge der Löhne natürlich durcheinander. Und es ist auch kein Zufall, wenn dann die Leute kritisch sind zur Personenfreizügigkeit und einer Masseneinwanderungsinitiative zustimmen, wenn sie sagen «Die Leute können ja kommen, die werden nicht kontrolliert» et cetera.

Und der dritte Verlierer in dieser ganzen Geschichte ist der Staat. Der Kanton hat ja bis jetzt immer abgewimmelt und gesagt «Wir können nichts machen, die anderen müssen etwas machen, das ist die Paritätische Kommission, das ist die Arbeitszeitkontrolle, das sind die Sozialpartner, wir haben ja gar nichts zu tun». So einfach ist das nicht. Erstens hat der Kanton doch mehr Möglichkeiten, die Fäden laufen auch bei ihm zusammen. Alle Meldungen von Selbstständigerwerbenden kommen zuerst ans AWA. Man könnte durchaus kontrollieren. Und wenn alle 30 Leute am selben Ort angemeldet sind, dann muss das einem ja ins Auge stechen. Und das andere ist natürlich das Bild, das der Staat gegen aussen macht. Der Staat will ja überall alles und jedes kontrollieren. Und wenn jemand über die Gesetze haut, dann gibt es eine Strafe. Und hier erweist sich der Staat als ziemlich zahnlos und machtlos und der Kanton Zürich nutzt den bescheidenen Spielraum, den er hat, auch nicht zu seinen Gunsten aus. Wenn man etwas machen will und wenn der Staat hier aufräumen will und Ansehen gewinnen will, dann kann man nicht mit der Fahne hinten nachlaufen und sagen «Wir können nichts tun und eine Baustellenschliessung wäre unverhältnismässig, das wäre ja furchtbar» et cetera. Ich meine, überall wo Gesetzesverstösse sind, handelt der Staat. Und er schlägt auch mal mit der repressiven Seite zu. Nur hier legt er die Hände in den Hosensack und sagt, er könne nichts machen. Das gibt ein extrem

schlechtes Bild für die Bevölkerung ab, wenn der Staat nicht handelt. Ich weiss, es ist liegt nicht nur an der kantonalen Politik, auch die nationale Politik ist gefordert. Die ganze Geschichte der Kontrolle ist nicht ganz einfach. Und es ist kein Meisterwerk von National- und Ständerat, das ganze Kontrollsystem, das man da gemacht hat. Das ist hochkompliziert und wir wissen auch, dass genau diese ausländischen Subunternehmer natürlich unheimlich gerissene Typen sind, die sich da nicht von irgendwelchen zahnlosen Kontrollen irgendwie in die Schranken weisen lassen. Da muss man eben ziemlich massiv einfahren und da braucht es weit stärkere Kontrollmechanismen. Da ist der Kanton gefordert, da ist aber vor allem auch der Bund gefordert. Nur wenn es der Politik und dem Staat gelingt, hier Ordnung im Stall zu machen, dann kann man auch das Vertrauen der Bevölkerung in diese bilateralen Verträge wieder gewinnen. Wenn es nicht gelingt, hier Ordnung im Stall zu machen, dann sagen die Leute: «Was wollen wir denn? Wir sind gegen die Personenfreizügigkeit. Wir sind gegen die bilateralen Verträge. Die können ja eh machen, was sie wollen, und wir kommen immer nur zu kurz.»

Die Kontrolle ist die Aufgabe des Staates. Und hier erwarte ich vom Kanton, dass er seine passive Haltung endlich ablegt und sagt «Wir haben einen Spielraum, wir nutzen diesen Spielraum und wir schauen, dass es keine weiteren Gesetzesverstösse gibt».

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Lohndumping findet in der Schweiz und namentlich im Kanton Zürich kaum statt und die Löhne sind nachweislich nicht unter Druck. Grundsätzlich sind die Meldeverfahren das grösste Problem und nicht die Lohnunterbietungen, das hat ja Markus Bischoff selber festgestellt. Diese Fakten sind Indiz dafür, dass die meisten Schweizer Arbeitgeber ihre sozialpartnerschaftliche Verantwortung wahrnehmen sowie der Kanton Zürich die flankierenden Massnahmen zur Personenfreizügigkeit sehr gut und äusserst effizient umsetzt und damit entschieden gegen Lohnunterbietungen vorgeht. Im Übrigen ist festzuhalten, dass die in der Presse erwähnten fünf betroffenen Personen im HB Zürich alle ohne Meldung auf der Baustelle angetroffen wurden. So gesehen, hätte man ohnehin nicht bereits beim Meldeverfahren auf sie aufmerksam werden können. Selbstverständlich gibt es schwarze Schafe. Sie stellen aber kein generelles Problem dar, wie von der Unia fälschlicherweise kolportiert wird. Die Fakten stehen damit in krassem Widerspruch zu den Vorwürfen und Behauptungen einzelner Gewerkschafter. Im Fall «HB

Zürich» war die Paritätische Berufskommission des Isoliergewerbes zuständig, wo die Unia vertreten ist und sogar die Geschäftsstelle führt, lieber Markus Bischoff. Vor diesem Hintergrund ist die Schuldzuweisung der Unia an das AWA eine bodenlose Frechheit (*Unruhe im Saal*). Die Unia hat also eine eigene Paritätische Kommission umgangen, um ihre politischen Ziele zu erreichen. Es wird mit anderen Worten gelogen. Der Unia geht es um staatlich verordnete Mindestlöhne. Sie ritzt immer mehr am Arbeitsfrieden. Ihr Ziel ist es nicht, für die Arbeitnehmenden das Beste herauszuholen, ihr Ziel ist es, auf Teufel komm raus – und da ist ihr jedes Mittel recht – mehr Macht und Publizität für ihre Funktionäre, wie einen Roman Burger (*Geschäftsleiter Sektion Zürich*), herauszuholen. Leute wie er wollen bestimmen, wer Chef im AWA ist. Er will einen möglichst gefügigen Amtschef, der sofort handelt, ohne zu prüfen, wenn ein Roman Burger anruft. Mit seinen Aktionen will er Macht erlangen und Macht demonstrieren. Er will keine detaillierten Abklärungen. In diesem Bereich interessieren ihn das Recht und der Rechtsstaat keinen Deut. Das hat sich auch schon bei anderen Gelegenheiten gezeigt. Und diese mafösen Machenschaften müssen ein für allemal transparent gemacht werden. Die Interpellanten sind der verlängerte Arm der Unia (*Unmutsäusserungen und Heiterkeit*). Sie möchten den nicht gefügigen Amtschef Bruno Sauter desavouieren und kaltstellen. Gell, Markus Bischoff, das möchtest du am liebsten? Oder man will gesamtschweizerisch Mindestlöhne durchsetzen. Ob dabei die Schwächsten ihren Job verlieren, ist Leuten wie einem Roman Burger gleichgültig. Sie wollen auf Kosten der Schwächsten an Macht gewinnen, das ist ihr eigentliches Ziel. Das zitierte Beispiel in eurer Interpellation mit dem scheinsebstständigen Gewerkschafter spricht Bände. Sie bringen ein Beispiel von Urkundenfälschung und wollen damit aufzeigen, wie einfach das AWA auszuhebeln ist. Mit krimineller Energie kann man fast jeden austricksen. Da dem AWA einen Vorwurf zu machen, ist nicht redlich, Markus Bischoff. Meine lieben Interpellanten, das kann ja nicht euer Ernst sein, dass ihr euch so einfach vor den Karren einiger dubioser und ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Mattea Meyer (SP, Winterthur): Herr Noldi Suter (*Arnold Suter*), nur weil Sie hier drin herumschreien, wird Ihr Gesagtes nicht wahrer und auch nicht unbedingt besser. Wie Sie als Gewerbevertreter hier hinstehen und sagen können, dass es kaum Lohndumping gebe, das frage ich mich schon sehr angesichts all dieser Fälle, die fast tagtäglich ans

Licht kommen und Lohndumping zum Inhalt haben. Hier mischen leider eben auch staatliche Stellen kräftig mit, wie dieses Beispiel am HB in Zürich zeigt. Im Herbst 2013 wurde dieser Lohnskandal am Durchgangsbahnhof Löwenstrasse bekannt, bei dem rund 30 schein-selbstständige Osteuropäer zu Tiefstlöhnen von 5 bis 11 Euro pro Stunde arbeiten mussten. Die betroffene Firma hat erst auf massiven Druck der Gewerkschaften, Lohn von über 600'000 Franken nachgezahlt, auch wenn dies Amtschef Sauter nicht akzeptieren möchte.

Mehr als befremdend wirkt die passive Haltung des AWA. Die Arbeitnehmenden erhielten vom AWA ohne Probleme eine Meldebestätigung als Selbstständige für die Baustelle, obwohl ihre «Ich-AG» als Firmen für die Produktion von zum Beispiel Küchenmöbeln eingetragen waren. Da hätten bei Angestellten, die sich für die Einhaltung der flankierenden Massnahmen interessieren und Lohndumping echt verhindern wollen, längst die Alarmglocken läuten müssen (*grosse Unruhe im Saal*). So verlangt eine Weisung des SECO (*Staatssekretariat für Wirtschaft*) eine summarische Kontrolle aller Meldungen durch das AWA. Damit hätte man der Sache eben auch auf die Spur kommen können. Aber auch als das AWA Kenntnis des Sachverhaltes hatte, hat es nicht alle ihm zur Verfügung stehenden Mittel genutzt, um das Lohndumping zu verhindern. Das AWA hatte gemäss Entsendegesetz die Möglichkeit, einen Arbeitsunterbruch anzuordnen. Hat es aber nicht. Und es hat sich vollständig aus der Verantwortung genommen und mit Fingern auf alle möglichen anderen gezeigt, statt selber zu handeln. Das ist das, was es offenbar am besten kann.

Auch die regierungsrätliche Interpellationsantwort spricht diese Sprache des Wegschauens, ungeachtet der jährlich zigtausenden Meldungen von Selbstständigen und der zahlreichen Lohndumpingfälle im Raum Zürich, die deutlich zeigen, dass es Probleme gibt. Das AWA ist offensichtlich nicht gewillt, tätig zu werden und sich für die flankierenden Massnahmen einzusetzen. Mehr noch, das AWA gibt in der Antwort unumwunden zu, dass es die summarische Vorprüfung nicht macht, und hat sich – das ist eine Frechheit – sogar noch beim SECO dafür eingesetzt, die Regeln dahingehend zu ändern, dass es sich noch weniger in der Verantwortung steht. Bei aufgedeckten Fällen von Selbstständigkeit hätte das AWA die Möglichkeit, einen Arbeitsunterbruch anzuordnen, um die Verhältnisse zu klären. Auch das hat es in diesem Fall nicht genutzt, obwohl dieses Instrument möglich gewesen wäre. Statt sich also für bessere Arbeitsbedingungen und gegen Lohndumping einzusetzen, hat sich das AWA hier einmal mehr hinter Fir-

men gestellt, die Arbeitsrechte mit den Füßen treten und auf Kosten von Arbeitnehmenden und rechtschaffenem Gewerbe abzocken. Deshalb wurde die Volksinitiative gegen Lohndumping lanciert. Damit erhalten die Behörden die Möglichkeit, bei dringendem und begründetem Verdacht auf Lohndumping und auf Begehren der Paritätischen Kommissionen oder der Tripartiten Kommission die Arbeit einzustellen, bis der Arbeitgeber die geschuldeten Löhne nachzahlt oder zweifelsfrei belegen kann, dass die korrekten Löhne bezahlt wurden. Nur so kann Lohndumping der Riegel geschoben werden.

Sie, Herr Arnold Suter, stellen sich eben hinter diese schwarzen Schafe in der Branche und nicht hinter das Gewerbe, das rechtschaffen arbeitet und das seinen Leuten Löhne bezahlt, die sich ans Arbeitsgesetz halten. Die Gewerkschaften, die Sie hier als Missetäter geisseln, arbeiten mit diesem Gewerbe zusammen, um eben genau solches Lohndumping von Firmen zu verhindern, die nicht nur ihre Arbeitnehmenden ausbeuten, sondern auch das Gewerbe in Mitleidenschaft ziehen. Wir brauchen eben nicht Abschottung, Fremdenfeindlichkeit und Ausgrenzung, wie Sie das wollen, sondern eine Öffnung und Freiheit. Das bedingt aber flankierende Massnahmen, damit eben alle davon profitieren können und nicht die Firmen, hinter die Sie sich stellen und die nur für ein paar wenige abzocken. Das AWA steht in der Pflicht, aufzuzeigen, wie gegen Lohndumping vorgegangen werden kann und die flankierenden Massnahmen umgesetzt werden ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Beni Schwarzenbach (GLP, Zürich): Lohndumping ist in gewissen Branchen inzwischen gängige Praxis, Markus Bischoff hat einige Beispiele genannt. Lohndumping ist inakzeptabel. Es geschieht nicht nur bei kleinen privaten Bauprojekten, nein, auch bei Prestigebauten eines grossen öffentlichen Unternehmens wie den SBB läuft vieles falsch. Wir müssen Lohndumping mit aller Konsequenz verhindern. Die Paritätische Kommission, namentlich die Unia und das AWA, schieben sich gegenseitig den schwarzen Peter zu in der Frage, wer denn nun bei den aufgedeckten Fällen der Scheinselbstständigkeit beim HB Zürich beziehungsweise der Sanktionierung dieser Fälle den grösseren Fehler begangen hat. Es erstaunt nicht, dass die Antwort des Regierungsrates auf die Interpellation vor allem darauf abzielt, das Verhalten des AWA zu rechtfertigen und festzuhalten, dass keine juristisch relevanten Pflichtverletzungen vorliegen. Der Regierungsrat weist ausserdem darauf hin, dass für die Kontrolle der Einhaltung der Ge-

samtarbeitsverträge die Kommissionen zuständig sind und das AWA lediglich die Erfüllung der Dokumentationspflicht kontrolliert. Nun, diese Aussagen sind formal korrekt. Rechtfertigungen bei Schuldzuweisungen sind natürlich. Nichtsdestotrotz kann sich das AWA auch in Bereichen, wo die Paritätischen Kommissionen zuständig sind, nicht völlig aus der Verantwortung herauswinden. Das Thema «flankierende Massnahmen» ist im Zusammenhang mit der Masseneinwanderungsdiskussion ein delikates. Die Ängste in der Bevölkerung vor Jobverlust und Lohndrückerei müssen ernst genommen werden. Die regelmässig wiederkehrenden Meldungen über grobe Verstösse gegen dieselben, besonders erwähnt sei hier das Baunebengewerbe mit seinen Subunternehmerketten, offenbaren eine systematische Umgehung und damit ein strukturelles Problem, das behoben werden muss, bevor es in andere Branchen einsickert. Wir sprechen hier also nicht über ein juristisches Problem, sondern ein in erster Linie politisches. Lieber Noldi Suter (*Arnold Suter*), bezüglich der Entwicklung des Lohnniveaus weisst du so gut wie ich, dass das AWA hierzu keine Daten für einzelne Branchen erhoben hat, sondern nur auf gesamtwirtschaftlicher Ebene. Somit ist diese Aussage hier nicht zulässig. Auch wenn wir nicht bezweifeln, dass das AWA seinen gesetzlichen Pflichten nachkommt, erachtet die GLP eine aktive Rolle des AWA in der Lösung struktureller Arbeitsmarktp Probleme als notwendig. Das AWA kann als Kompetenzträger zur Optimierung der Kontrolltätigkeiten beitragen, zum Beispiel durch die Initiierung von Vorabklärungen. Die Grünliberalen erwarten, dass die Volkswirtschaftsdirektion mit dem AWA zusammen mit den Sozialpartnern – und hier will ich insbesondere die Arbeitgeberseite erwähnen – das Problem des Lohndumpings in den Griff bekommt. Andernfalls wird es künftig immer schwieriger werden, das Vertrauen der Bevölkerung in die Arbeitsmarktpolitik aufrechtzuerhalten. Liebe Arbeitgeberseite, liebe Volkswirtschaftsdirektion, liebes AWA, es liegt auch an Ihnen, der Bevölkerung zu beweisen, dass die Einwanderung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in die Schweiz und insbesondere in den Kanton Zürich nicht zu sinkenden Löhnen für alle führt. Es liegt auch an Ihnen, das einheimische Gewerbe vor Dumpingangeboten aus dem Ausland zu schützen. Die Beweisführung beginnt mit einer Verhinderung und konsequenten Sanktionierung von Lohndumping. Besten Dank.

Silvia Steiner (CVP, Zürich): Die Bekämpfung von Schwarzarbeit und Lohndumping ist offensichtlich uns allen wichtig in diesem Saal.

Schwarze Schafe müssen zur Verantwortung gezogen werden. Wir sind also auch für einen wirksamen Schutz der Arbeitnehmenden. Dabei ist aber die Sozialpartnerschaft von entscheidender Bedeutung. Wie die Kontrollen durchzuführen sind, das ist genau und gesetzlich geregelt. Es passiert durch die Paritätischen Berufskommissionen beziehungsweise die Tripartiten Kommissionen. Diese sorgen für die Kontrollen, nicht allein das AWA. Ich bin überzeugt, dass Regierungsrat Stocker (*Ernst Stocker*) nochmals einen Anlauf starten wird, um Ihnen zu erklären, wie hier die Abläufe gesetzlich geregelt sind. Die Aktionen der Unia bedeuten aber nichts anderes, als eben diese vereinbarten Abläufe der Paritätischen beziehungsweise Tripartiten Kommissionen zu verletzen. Die medialen Auftritte im Zürcher Hauptbahnhof hatten hohe Zahlungen zur Folge, der Druck auf Bauherren und Unternehmer war dermassen gross. Die Zahlungen wurden wohlverstanden bezahlt, obwohl keine Untersuchungsergebnisse vorlagen, geschweige denn, dass ein rechtsgenügender Nachweis von Lohndumping in behauptetem Ausmass erbracht werden konnte. Das ist meines Erachtens nichts anderes als eine krasse Verletzung der Unschuldsvermutung und jeglicher prozessualen Rechte. Von einem fairen und gesetzesmässigen Verfahren und der Wahrung des rechtlichen Gehörs kann wirklich keine Rede sein. Ich bin etwa überrascht, wie man seit neustem offensichtlich den Nachweis illegalen Verhaltens auch erbringen kann. Für mich waren bisher immer die klaren prozessualen Regeln der Massstab und nicht die Ausrichtung auf ein möglichst gefälliges Resultat oder auf Werbewirkung.

Wie wir der Antwort der Regierung entnehmen können, war die Aktion der Unia eher ein Schuss ins Leere, also eine gezielte Aktion. Statt, wie anfänglich behauptet, es seien mindestens 30 scheinselbstständige Polen und Litauer betroffen gewesen, muss es sich am Schluss dann noch um etwa fünf gehandelt haben. Diese Aktion ist also nicht erfolgreich gewesen. Sie ist aber ein gezielter Angriff auf die Sozialpartnerschaft. Und dieser Errungenschaft unseres Landes sollten wir Sorge tragen.

Werner Scherrer (FDP, Bülach): Diese Interpellation stellt Fragen. Das ist legitim. Massiver Ärger kommt in mir aber hoch, wenn ich die haltlosen Behauptungen in der Interpellation lese, die erstens durch ständiges Wiederholen nicht wahrer werden und zweitens durch die zuständigen Stellen problemlos entkräftet werden können. Ein Beispiel dafür sind die in der Einleitung der Interpellation aufgeführten –

ich zitiere – «mindestens 30 Scheinselbstständigen», deren Anwesenheit auf der Baustelle werbewirksam dem AWA vorgeworfen werden. Dieser Punkt wird in der Antwort deutlich klargestellt: Die Zuständigkeit liegt bei der entsprechenden Paritätischen Kommission, die Unia ist vertreten und führt zudem noch die Geschäftsstelle. Wer hat denn nun hier wo nicht richtig hingeschaut? Oder wurden die Probleme extra nicht bemerkt, damit man später den eigenen politischen Vertretern gute Munition für einen weiteren Rundumschlag bereitstellen kann? Wie auch immer, Seriosität und Qualität der Arbeit der involvierten Unia-Leute sind massivst infrage zu stellen. Ebenfalls merkwürdig erscheint mir hier auch das «Buebetrickli» oder die «Wallraffiade» (*nach Günter Wallraff, deutscher Enthüllungsjournalist, der oft unter Zuhilfenahme falscher Identitäten recherchierte*) eines Unia-Mitarbeiters, der sich im System mit unwahren Angaben einschleicht. Nun stellt sich natürlich die Frage, warum die Gewerkschaften beziehungsweise ihre Vertreter hier im Rat trotz besseren Wissens diese Interpellation eingereicht haben. Es ist eine wohlgeplante Marketingmassnahme: Einmal mehr geht es um die altbekannte Forderung nach möglichst flächendeckenden Gesamtarbeits- und Normalarbeitsverträgen und um die Durchsetzung von Mindestlöhnen. Bisher hat das ja so nicht ganz geklappt, aber das Gesetz – Artikel 360a OR (*Obligationenrecht*) – gibt nun ja auch klar vor, wie man zum Ziel kommt: Zeige auf, dass etwas schief läuft, Punkt 1. Punkt 2: Negiere oder torpediere die Verständigungsverfahren. Punkt 3: Zeige wiederholte Verstösse auf, aber weigere dich weiter, eine Verbesserung zu ermöglichen. Punkt 4: Zum Schluss gibt's – quasi automatisch – endlich die gewünschten Mindestlöhne.

Der Auftrag der Gewerkschaftsstrategen an ihre Frontarbeiter ist klar: Jede Möglichkeit muss genutzt werden, um diese zentrale Forderung der Gewerkschaften zu positionieren. Auch heiligt das Ziel für die Unia die Mittel, egal, wie viel Schaden für die Wirtschaft und die Partner entsteht. Dieses dumme und schädliche Powerplay ohne Rücksicht auf den angerichteten Schaden ist ärgerlich und ich erwarte, dass die Unia künftig auf solche Aktionen verzichtet und dafür mithilft, die Probleme auch tatsächlich zu lösen. Dankeschön.

Thomas Marthaler (SP, Zürich): In der Antwort des Regierungsrates heisst es, die Verhinderung von Lohndumping und Scheinselbstständigkeit beziehungsweise der Vollzug der flankierenden Massnahmen

sei eine komplexe Aufgabe. Da ist dem Regierungsrat uneingeschränkt zuzustimmen. Der Gesetzgeber habe dafür ein System der geteilten Zuständigkeit mit einem starken Einbezug der Sozialpartner gewählt. Das stimmt auch. Für ein Funktionieren sei es daher unabdinglich, dass alle Partner ihre Rolle im Gesetzesvollzug kennen und ihren Pflichten gewissenhaft nachkommen. Und dann heisst es: Das AWA nimmt die ihm zukommenden Aufgaben verantwortungsvoll und effizient wahr. Dies werde auch von den Bundesbehörden und den Arbeitgeberverbänden im Kanton bestätigt. Das ist der Schluss der Antwort.

Wir haben jetzt in der Kommission neu die Lohndumpinginitiative der Unia und da wurden wir von Gewerblern angeschrieben, Gipsermeister und von Verbänden, dass dringend etwas gemacht werden müsse, damit die Bedingungen besser eingehalten würden. In der Kommission haben wir diese Debatten schon lange geführt, wer da jetzt zuständig sei für den Vollzug. Dann hat es immer geheissen, das seien die Verbände, die Sozialpartner, die Paritätische Kommission oder dort sei wieder jemand anders zuständig. Es ist für einen Dritten relativ unklar, dort hineinzusehen. Aber die Verantwortung ist nie beim AWA oder es ist niemand konkret zuständig. Und es sei ja überhaupt nicht so schlimm. Und wenn ich natürlich höre, dass die Löhne in der Schweiz zu hoch seien – das ist der normale Interessenkonflikt: Der Arbeitgeber ist daran interessiert, dass der Lohn so tief wie möglich ist, und der Arbeitnehmer möchte gern einen existenzsichernden Lohn. Jetzt können wir lange darüber streiten, ob die Löhne in Branchen, die keine Gesamtarbeitsverträge haben, existenzsichernd sind. Das ist ja die vorbildliche Aufgabe der Unia, dass sie sich für diese Arbeitnehmerbedingungen einsetzt. Dafür haben sie Mitglieder. Und jeder, der in einer Gewerkschaft ist, macht das darum. Die Bedingungen wären in der Schweiz, hier im Kanton Zürich noch viel, viel schlechter, wenn die Gewerkschaften sich nicht positiv, gut, erfolgreich eingesetzt hätten. Aber existenzsichernde Löhne haben wir in den Niedriglohnbranchen deswegen noch lange nicht, das wird es auch nicht geben in den nächsten Jahren. Aber wie wir in diesen Antworten sehen – und es ist natürlich ein Thema, das wirklich brennt unter den Fingernägeln – wird der schwarze Peter weitergereicht.

Es stellt sich jetzt die Frage: Wie werden wir diese Probleme lösen? Liebe SVP, ihr arbeitet ja auf dieser Schiene. Seit 2007 haben wir die Personenfreizügigkeit. Und es ist sicher so, dass das für einen Arbeitnehmer ein Negativum ist, wenn er eine Riesenkonkurrenz hat und

viele Leute bereit sind, für den gleichen oder tieferen Lohn eine Arbeit zu leisten. Dann wird man mit den Löhnen nicht hochgehen müssen. Denn wenn man zu wenige Leute hat, dann muss man irgendwann hochgehen mit dem Lohn, sonst wird diese Arbeit nicht mehr gemacht. Also ist es umso wichtiger, dass diese Rahmenbedingungen oder die flankierenden Massnahmen, die wir von links ja gefordert haben, auch eingehalten werden und dass man nicht die Augen verschliesst. Darum werden wir dann die Gelegenheit haben bei dieser Initiative, für den Vollzug dieser Massnahmen ein Gerüst zu schaffen, das brauchbar ist. Klar, ihr könnt jetzt sagen «Das ist eine Glaubensfrage, es gibt gar keine Verstösse». Wenn man nicht hinschaut, dann kann man auch keine Sanktionen feststellen, dann ist alles in Ordnung. Es ist immer eine Frage des Standpunkts und der Brille, die man aufsetzt.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Da wir unsere erfolgreiche Volksinitiative «Schutz der Ehe» um 12.15 Uhr bei der Justizdirektion abgeben wollen, verzichte ich auf mein Votum, möchte aber anfügen, dass das differenzierte Votum der CVP auch unsere Einschätzung teilt. Danke.

Martin Arnold (SVP, Oberrieden): Selbstverständlich ist es so, dass Arbeitgeber gerne Hinweise entgegennehmen, wo sie sich noch verbessern könnten, vorzugsweise aber von anderen Arbeitgebern, die Erfahrungen haben auf diesem Gebiet und nicht von Leuten, die in ihrem Leben kaum noch je selber einen Franken verdient haben, geschweige denn Löhne gezahlt haben. Die Unia gefährdet mit ihrem Verhalten, das sie in letzter Zeit an den Tag legt, die Sozialpartnerschaft auf das Gefährlichste. Sie unterläuft die Sozialpartnerschaft und ich frage mich manchmal, wie lange das von der Arbeitgeberseite noch so akzeptiert wird und wie lange die Unia als Gesprächspartner für Lohnverhandlungen, für Gesamtarbeitsverträge überhaupt noch zugelassen ist. Tatsache ist nämlich, dass die Unia einen fortlaufenden Erfolg hat. Mit den Massnahmen, die sie in jüngster Zeit ergreift, macht sie billiges Marketing und zu denken muss einem da noch geben, dass ein Regierungsratskandidat (*Markus Bischoff*), der sich sonst auf Podien lammfromm gibt, Fürsprecher für dieses widerrechtliche und teilweise sogar erpresserische Verhalten der Unia ist. Ich habe geschlossen.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Irgendwie bin ich schon etwas erstaunt darüber, wie sich die bürgerliche Seite so extrem am Vorgehen der Unia stört, bei dem sie etwas aufgedeckt hat, das wirklich nicht in Ordnung war. In der Theorie hätte das AWA diese Scheinselbstständigkeit kontrollieren sollen. Gegenüber dem Kantonsrat und gegenüber der Öffentlichkeit hat es immer wieder behauptet, dem sei so. Was macht man, wenn man das Gefühl hat, es werde eine Theorie dargelegt, die nicht stimmt? In den Naturwissenschaften nennt man das ein Falsifikationsprinzip, das heisst, man macht ein Experiment, mit dem man beweisen will, dass diese Theorie eben nicht stimmt. Letztendlich wurde genau das gemacht. Es wurde ein Experiment gemacht, ob jetzt wirklich der Fall sei, was die Unia behauptet hat und von dem immer behauptet wurde, dem sei nicht so. Dummerweise war dann das Experiment erfolgreich und jetzt ist genau die Behauptung der Gewerkschaft zutage getreten, dass diese Scheinselbstständigkeiten eben nicht sauber angeschaut werden. Und da finde ich es dann doch etwas irritierend, dass man sich dann hauptsächlich am Experiment stört. Dabei sollte doch das Ergebnis stören. Das Ergebnis ist, dass da etwas schiefgelaufen ist im AWA. Darum sollten wir uns kümmern, vor allem Parteien, die sagen, sie wollten endlich dafür schauen, dass die flankierenden Massnahmen besser umgesetzt werden, Parteien, die sagen, sie wollten gegen die Masseneinwanderung kämpfen. Das finde ich schon etwas irritierend. Kümmern Sie sich ums Problem und nicht um diejenigen, die es aufgedeckt haben!

Markus Bischoff (AL, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich bin schon erstaunt über die Ideologisierung dieser Debatte (*Heiterkeit*). Ich glaube, ich habe in meinem Votum relativ klar gesagt, wo die Probleme liegen. Früher wurde mir ja noch vorgeworfen, ich sei der verlängerte Arm von Moskau, das ist jetzt auch schon lange verstorben. Jetzt bin ich der verlängerte Arm der Unia. Die Unia ist immerhin eine schweizerische Organisation, das ist mindestens schon ein Fortschritt. Aber ich betone eigentlich nach wie vor meine Unabhängigkeit. Aber dieses Tribunal, das Sie da über die Unia veranstaltet haben – ich glaube, Sie sind in Ihren Schützengräben weit weg von der Realität.

Ich habe ja gesagt, es gebe drei Verlierer in dieser ganzen Geschichte. Der erste Verlierer ist das Gewerbe, der zweite Verlierer sind die Arbeitnehmenden und der dritte Verlierer ist der Staat, wenn er dieses Problem nicht in den Griff bekommt. Und Sie können jetzt schon alles der Unia vorwerfen, aber Sie werfen ihr sogar noch den Erfolg vor. Es

wird ihr vorgeworfen, sie habe erreicht, dass diese fehlbaren Arbeitgeber Geld hätten nachzahlen müssen. Die hätten das ja nicht freiwillig getan, wenn es nicht so gewesen wäre, dass sie nachzahlen mussten. Sogar der Erfolg wird der Unia missgönnt. Dann übersehen Sie noch etwas anderes: Diese Volksinitiative zum Lohndumping, die die Unia gestartet hat, für Ordnung im Stall, diese Volksinitiative wurde an einem Wochenende gesammelt. Man hat an einem Wochenende 7000 gültige Unterschriften gesammelt, das ist zürcherischer Rekord. Noch keine andere Organisation hat 7000 Unterschriften an einem Wochenende geschafft, auch die SVP nicht, die ja sagt, sie habe sogar mehr als 7000 Mitglieder im Kanton Zürich. Also mit anderen Worten: Hier ist die Unia relativ nah bei den Leuten und sie spürt, dass hier ein grosses Missbehagen ist. Und wenn Sie nicht aus diesen Schützengräben rauskommen, dann verlieren wir alle, das kann ich Ihnen nochmals sagen. Es ist kein Zufall, wenn der Herr Meier (*Reinhard Meier*) vom Gipsermeisterverband Winterthur Briefe schreibt und sagt «Wir können uns nicht wehren in diesen Paritätischen Kommissionen, wir haben zu wenig Macht». Es braucht wirklich ein Zusammenspiel aller Beteiligten, um dieses Problem in den Griff zu bekommen, und keine Ideologien.

Regierungsrat Ernst Stocker: Wenn ich auf die Uhr schaue, könnte ich nur kurz etwas sagen. Die Interpellationsantwort war meines Erachtens ausführlich und ich möchte nochmals festhalten, von was wir hier reden. Und das hat nicht das AWA geschrieben, sondern das ist vom SECO. Wir reden da von den meldepflichtigen Kurzaufenthalterinnen und -aufenthalten. Das von ihnen verrichtete Arbeitsvolumen betrug gemäss SECO im Kanton Zürich rund 0,4 Prozent und gesamtschweizerisch 0,6 Prozent der Gesamtbeschäftigung, und so weiter und so fort, und zwar 2013. Wir reden nicht von allem, aber wenn ich Ihnen zuhöre, dann reden Sie von allem.

Ich möchte doch festhalten: Für mich ist Lohndumping nicht akzeptabel, das ist so, das will niemand. Aber es geht um das Vorgehen. Ich habe jetzt tausendmal das Wort «AWA», «AWA», «AWA» gehört. Wir haben ein Bundesgesetz, das das regelt und da bin ich – ich bin es ja nicht immer – mit Markus Bischoff einig, aber er hat es bestätigt: Das Gesetz ist komplex, schwierig zu vollziehen. Und fast niemand begreift, wie das überhaupt läuft. Und ich muss auch sagen, wenn Markus Bischoff sagt, das Gewerbe sei der Verlierer: Das Gewerbe ist in diesen Paritätischen Kommissionen zusammen mit den Gewerk-

schaften. Und es ist nun halt mal so geregelt im Bundesgesetz. Wir haben jetzt immer von Gesamtarbeitsverträgen geredet. In den Gesamtarbeitsverträgen ist geregelt, dass in der Paritätischen Kommission das Gewerbe und die Gewerkschaften oder die Arbeitgeber und die Arbeitnehmer organisiert sind und sagen «Da schauen wir hin». Anscheinend wissen ja alle, wo die Missstände sind. Dann muss man hinschauen. Sie geben die Aufträge an die AKZ, an die Arbeitskontrollstelle, und diese geht in die Betriebe und schaut hin – und nicht das AWA. Das ist so geregelt und das kann ich auch nicht ändern, das muss man in Bern ändern.

Ich glaube, es ist einfach falsch, wenn man immer Schuldzuweisungen macht. Wir wollen auch kein Lohndumping, das wollen wir nicht. Und wir akzeptieren, dass die Unia für die Initiative sehr schnell, ausserordentlich schnell gesammelt hat. Aber ich glaube, unser Land und auch unser Kanton sind bis jetzt gut gefahren mit der Sozialpartnerschaft. Und wenn wir diese aufgeben, gibt es keine Gewinner, das garantiere ich Ihnen. Dann gibt es nur Verlierer.

Und apropos Löhne: Vielleicht haben Sie es in der Zeitung gelesen, das Lohnbuch 2014 des AWA ist letzte Woche herausgekommen, das müssen Sie mal anschauen. Ich stelle dem Kantonsrat gern zwei, drei Bücher zur Verfügung. Sie haben etwa 600 Seiten. Da sehen Sie jeden Lohn ganz genau und das AWA ist gesamtschweizerisch das einzige Amt in diesem Bereich, das diese Lohnerhebung macht. Da können Sie doch nicht sagen «Die haben keine Ahnung, was mit den Löhnen passiert». Das kann ich nicht akzeptieren. Herr Schwarzenbach, ich gebe Ihnen so ein Exemplar. Sie müssen aber eine grosse Mappe mitnehmen und schauen, dass Sie keinen Rückenschaden haben auf dem Heimweg (*Heiterkeit*). Nein, ich will nicht mehr länger werden. Jedem, der es interessiert, kann ich eine Kopie geben mit den Abläufen. Es ist unheimlich kompliziert, wer wann was wie machen muss.

Und einfach noch zum Abschluss an alle, die sagen «Das AWA macht nichts», aber zuerst noch eine Vorbemerkung zu den Zahlen: Die Höchstbusse, die wir machen können, beträgt 5000 Franken. Der Bund hat jetzt vorgeschlagen, man solle auf 30'000 Franken gehen. Das hat der Regierungsrat unterstützt. Jetzt ist das Projekt gestoppt momentan, soweit ich gehört habe, wegen der Frankenstärke. Aber dann könnten wir höher einfahren (*grosse Unruhe im Saal*). Das müssen Sie Ihren Kolleginnen und Kollegen in Bern, im Nationalrat sagen. 2014 hat das AWA 86 Bussen à 5000 Franken an Entsendebetriebe ausgesprochen, 220 Bussen à 5000 Franken wegen Melde-

pflichtverletzungen, 154 Dienstleistungsverbote für fünf Jahre, dass man nicht mehr in die Schweiz kommen kann, und 177 Fälle wegen Verletzung der Dokumentationspflicht. Aber das können wir erst machen, wenn wir diese Meldungen der Sozialpartner haben. Ich akzeptiere einfach nicht, wenn man sagt «Die machen nichts», das sind fast 1000 Bussen, die ich jetzt angesprochen habe. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit, es ist ja eine Interpellation. Ich wünsche «en Gue-te».

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

Schluss der Sitzung: 12.20 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 30. März 2015

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 20. April 2015.