

**115. Sitzung, Montag, 28. August 2017, 14.30 Uhr**

Vorsitz: Karin Egli (SVP, Elgg)

Verhandlungsgegenstände**21. Verlängerung Ökobonus für gewerblich genutzte Lieferwagen bis 3,5 Tonnen**

Parlamentarische Initiative Christian Müller (FDP, Steinmaur), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Jürg Sulser (SVP, Otelfingen) vom 16. Januar 2017
KR-Nr. 9/2017

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 10/2017, 11/2017 und 16/2017) Seite 3

22. Verkehrsabgaben für ÖV-Fahrzeuge

Parlamentarische Initiative Alex Gantner (FDP, Maur) und René Isler (SVP, Winterthur) vom 16. Januar 2017
KR-Nr. 10/2017

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 9/2017, 11/2017 und 16/2017) Seite 4

23. Reduktion bzw. Anpassung der Verkehrsabgaben für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen

Parlamentarische Initiative Jürg Sulser (SVP, Otelfingen), Christian Müller (FDP, Steinmaur) und Peter Häni (EDU, Bauma) vom 16. Januar 2017
KR-Nr. 11/2017

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 9/2017, 10/2017 und 16/2017) Seite 5

24. Senkung der Strassenverkehrsabgabe um 20%

Parlamentarische Initiative René Isler (SVP, Winterthur), Jürg Sulser
(SVP, Otelfingen) und Beat Huber (SVP, Buchs)
vom 23. Januar 2017
KR-Nr. 16/2017

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 9/2017,
10/2017 und 11/2017)..... Seite 6

31. Strategische Sicherung der Stromversorgung (Produktion)

Parlamentarische Initiative der Kommission für
Energie, Umwelt und Verkehr vom 3. Juli 2017
KR-Nr. 182/2017

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 183/2017
und 184/2017)..... Seite 33

32. Vereinbarung im Zusammenhang mit Beteiligungen an Elektrizitätsversorgungsunternehmen

Parlamentarische Initiative der Kommission für
Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Juli 2017
KR-Nr. 183/2017

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 182/2017
und 184/2017)..... Seite 34

33. Strategische Sicherung der Stromversorgung (Stromnetz)

Parlamentarische Initiative der Kommission für
Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Juli 2017
KR-Nr. 184/2017

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 182/2017
und 183/2017)..... Seite 34

25. Gerichtliche Kontrolle von gebundenen Ausgaben

Parlamentarische Initiative Davide Loss (SP, Adli-swil), Markus Späth-Walter (SP, Feuerthalen) und Cyrill von Planta (GLP, Zürich) vom 30. Januar 2017

KR-Nr. 30/2017 Seite 53

Verschiedenes

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 67

Geschäftsordnung

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

21. Verlängerung Ökobonus für gewerblich genutzte Lieferwagen bis 3,5 Tonnen

Parlamentarische Initiative Christian Müller (FDP, Steinmaur), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Jürg Sulser (SVP, Otelfingen) vom 16. Januar 2017

KR-Nr. 9/2017

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 10/2017, 11/2017 und 16/2017)

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Die Übergangsbestimmungen des Verkehrsabgabengesetzes (VAG, LS 741.1) werden wie folgt geändert:

Übergangsbestimmung zur Änderung vom 28. November 2011 § 2 Abs.1

Die Verkehrsabgaben für Lieferwagen, die nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstmals in Verkehr gesetzt werden und die den neusten geltenden Emissionscode aufweisen, werden für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung sowie die neun folgenden Kalenderjahre um 50% ermässigt, wenn die Lieferwagen a. (unverändert)

b. (unverändert)

Begründung:

Das Verkehrsabgabengesetz belohnt sparsame und leichte Fahrzeuge mit tiefen Abgaben.

Besonders effiziente Fahrzeuge werden zusätzlich durch einen befristeten Rabatt entlastet.

Auch für gewerblich genutzte Lieferwagen ist in den Übergangsbestimmungen ein solcher

Ökobonus während vier Jahren vorgesehen, von dem rund 90 Prozent der Lieferwagen mit Erstzulassung 2014 und später profitieren. Im Verhältnis zum Gesamtbestand beträgt der Anteil Lieferwagen mit Rabatt allerdings nur rund 20 Prozent.

Trotz Rabattsystem benachteiligt die Berechnungsmethode des VAG gewerbliche KMU erheblich, weil sie nicht auf leichtere, kostengünstigere Fahrzeuge ausweichen können. Auch ist der Kauf von neuen Lieferwagen für ein KMU eine grosse Investition und verursacht einen erheblichen administrativen Aufwand. Lieferwagen werden daher erst ersetzt, wenn sie vollständig abgeschrieben sind oder ihr Ersatz unausweichlich ist. Wegen der grauen Energie, die in den Fahrzeugen steckt, wäre ein Neukauf alle vier Jahre ökologisch ohnehin umstritten.

Die Mehrheit der Zürcher KMU bezahlt heute deutlich höhere Abgaben wie vor der Revision. Die Verkehrsabgaben betragen in den Nachbarkantonen für das gleiche Fahrzeug nicht selten nur rund einen Drittel der Zürcher Kosten. Ansässige KMU haben deshalb einen Wettbewerbsnachteil. Dabei stehen nicht nur lokale Arbeitsplätze auf dem Spiel. Auch produzieren auswärtige Firmen beim Ausführen ihrer Aufträge im Kanton Zürich Mehrverkehr, was dem ökologischen Grundgedanken des VAG widerspricht. Zudem entgehen dem Kanton Zürich Einnahmen in unbekannter Höhe, weil Fahrzeuge in günstigen Nachbarkantonen eingelöst werden.

Mit einer Verlängerung der Übergangsbestimmungen von vier auf zehn Jahre wird dieser Umstand korrigiert, ohne dass der Grundgedanke des Gesetzes verwässert wird.

22. Verkehrsabgaben für ÖV-Fahrzeuge

Parlamentarische Initiative Alex Gantner (FDP, Maur) und René Isler (SVP, Winterthur) vom 16. Januar 2017

KR-Nr. 10/2017

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 9/2017, 11/2017 und 16/2017)

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Verkehrsabgabengesetz (VAG) wird wie folgt geändert:

§ 4

Absatz 1: Trolleybusse und ihre Anhänger ~~sowie die ausschliesslich im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr verwendeten Motorfahrzeuge und Anhänger~~ sind abgabefrei.

Absatz 2: streichen.

Begründung:

Die heutige Befreiung der ausschliesslich im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr verwendeten Motorfahrzeuge und deren Anhänger ist eine verdeckte und intransparente Subventionierung des öffentlichen Verkehrs, welche hiermit zu eliminieren ist.

Trolleybusse und ihre Anhänger sollen hingegen wie elektrisch betriebene Fahrzeuge als ökologischer Anreiz wie bisher abgabebefreit sein.

Die Streichung von Absatz 2 ist ebenfalls eine Subventionierung gewisser Fahrzeuge aufgrund ihrer Einsätze (teilweise im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr, gemeinnützige Zwecke, Transport von Gebrechlichen, andere besondere Verhältnisse). Somit werden die Verwaltung und der Regierungsrat von Bürokratie entlastet.

23. Reduktion bzw. Anpassung der Verkehrsabgaben für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen

Parlamentarische Initiative Jürg Sulser (SVP, Otelfingen), Christian Müller (FDP, Steinmaur) und Peter Häni (EDU, Bauma) vom 16. Januar 2017

KR-Nr. 11/2017

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 9/2017, 10/2017 und 16/2017)

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Verkehrsabgabengesetz (VAG) wird wie folgt geändert:

Anhang

1. unverändert
- a. Gesamtgewicht:

bis 4000 kg Gesamtgewicht	Fr. 250.00
Zuschlag für je weitere volle oder angebrochenen	
500 kg Gesamtgewicht bis 26000 kg	Fr. 26.00
Zuschlag für je weitere volle oder angebrochenen	
500 Gesamtgewicht über 26000 kg	Fr. 20.00

b. unverändert

Begründung:

Seit Inkrafttreten der Revision des Verkehrsabgabengesetzes (VAG, LS 741.1) sowie der Verkehrsabgabenverordnung per 1. Januar 2014 wurden die jährlichen Verkehrsabgaben für Motorfahrzeuge teilweise massiv erhöht. Vor allem Unternehmungen und KMU-Betriebe, welche Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen im Kanton Zürich eingelöst haben und diese für ihre Arbeitseinsätze und/oder Transporte benötigen, sind von diesen erhöhten Abgaben stark betroffen.

Da in vielen umliegenden Kantonen für die genannten Fahrzeugkategorien teils erheblich geringere Verkehrsabgaben entrichtet werden müssen, ist es von grosser Bedeutung, dass Firmen und KMU-Betriebe im Kanton Zürich gleich lange Spiesse erhalten und infolge Abgabennachteilen nicht in umliegende Kantone abwandern und/oder ihre Fahrzeuge ausserhalb des Kantons Zürich immatrikulieren.

24. Senkung der Strassenverkehrsabgabe um 20%

Parlamentarische Initiative René Isler (SVP, Winterthur), Jürg Sulser (SVP, Otelfingen) und Beat Huber (SVP, Buchs) vom 23. Januar 2017

KR-Nr. 16/2017

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 9/2017, 10/2017 und 11/2017)

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

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

1. unverändert
2. Übrige Motorwagen mit Hubkolbenmotor (§2 Abs. 1 lit. b) (vgl. Ziffer 5)
3. Motorräder mit Hubkolbenmotor (§2, Abs. 1 lit. c) (vgl. Ziffer 5)
4. Anhänger an Motorwagen (§2, Abs. 1 lit. D) (vgl. Ziffer 5)

Neu:

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

Begründung:

Der Strassenfonds (Leistungsgruppe 5925) wird seit Jahren geöffnet und weist per Ende

2015 einen Saldo von 962.4 Mio. Franken auf (gegenüber 2014 eine Erhöhung von 98.6 Mio.

Franken). Gemäss KEF 2017-2020 soll der Fondsbestand bis Ende 2020 auf 1479.9 Mio. Franken steigen, also nochmals jährlich um über 100 Mio. Franken. Diese Entwicklung ist inakzeptabel und bedarf einer vorübergehenden Korrektur, zumal in den nächsten Jahren nicht zu erwarten ist, dass neue grosse und teure Strassenbauprojekte (wie beispielsweise Uster West, Umfahrung Eglisau, Rosengartentunnel, etc.) durch den Kanton zu finanzieren sind.

Die Erträge aus der kantonalen Verkehrsabgabe (Leistungsgruppe 3200) liegen derzeit und für die KEF-Periode in der Grössenordnung von jährlich 325 – 334 Mio. Franken. Eine Reduktion der Verkehrsabgaben von 20% bedeutet, dass dem Strassenfonds jährlich 65 Mio. bis 67 Mio. Franken weniger zufließen. Der Fondsbestand wird durch die Reduktion immer noch jährlich um nur noch ca. 35 Mio. Franken zunehmen. Dies ist vertretbar und wird den Fonds in der Grössenordnung von zirka 1.2 Mia. Franken deckeln.

Ratspräsidentin Karin Egli: Das Wort hat der Erstunterzeichner der PI, KR-Nr. 19/2017.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Mit der Änderung des Verkehrsabgabengesetzes wurde die Besteuerung von leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen per 1.1.2014 auf ein neues System der Bemessung nach Hubraum und Gesamtgewicht umgestellt. Die seither gültige Besteuerung führte zu massiven Erhöhungen der Abgaben für diese Fahrzeuggruppe, welche hauptsächlich von Gewerbebetrieben eingesetzt wird. Wie hoch die neuen Abgaben ausfallen werden, war zum Zeitpunkt der Urnenabstimmung zum Verkehrsabgabengesetz noch nicht absehbar. Das Gewerbe hat die drohende Steigerung jedoch damals schon erkannt und sich entsprechend negativ zur Vorlage geäussert. Dass es nicht einfach war, zu erkennen, wie die Abgaben in Zukunft aussehen werden, zeigt schon die Tatsache, dass die genauen Beträge auch zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verkehrsabgabenverordnung noch nicht bekannt waren und die Rechnungen vom Strassenverkehrsamt entsprechend später versandt wurden. Ich kann mich noch gut erinnern, wie besorgte Unternehmer damals bei mir nachgefragt haben, ob ich die Höhe der neuen Verkehrsabgaben schon kennen würde. Die negative Überraschung war für das Gewerbe mit dem Erhalt der satten Rechnungen dann noch grösser als befürchtet.

In der Gewichtskategorie von 3,3 bis 3,5 Tonnen erfolgte eine Erhöhung von 140 bis 180 Prozent. Auch für neu in Verkehr gesetzte Fahrzeuge, welche noch von einem Bonus für besonders effiziente Fahrzeuge bis maximal vier Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung, profitieren können, müssen mehr Abgaben bezahlt werden. Hier fiel die Erhöhung etwas moderater aus, beträgt aber immer noch mehr als 30 Prozent. Neun von zehn Fahrzeugen, welche neu in Verkehr gesetzt werden, sind berechtigt für diesen Ökobonus. Vom Gesamtbestand der Fahrzeuge betrifft das jedoch nur rund 20 Prozent.

Diese hohen Verkehrsabgaben sind eine starke zusätzliche Belastung für unsere KMU. Nicht nur dass sie teilweise mehrere tausend Franken höhere Abgaben leisten müssen, nein, erschwerend kommt noch hinzu, dass in den umliegenden Kantonen das Gewerbe teilweise von deutlich tieferen Abgaben profitiert. Selbst ein neueres Fahrzeug, welches noch vom Bonussystem profitiert, ist auf der anderen Seite der Kantonsgrenze bis zu 50 Prozent günstiger. Dieser Wettbewerbsnachteil belastet die Gewerbebetriebe noch zusätzlich. Ein Ausweichen auf günstigere leichtere Fahrzeuge ist nicht möglich, vielfach kämpfen die Unternehmen eh schon mit zu geringen Nutzlasten. Ein vorzeitiger Ersatz der Fahrzeuge ist auf Grund der hohen Investition ebenfalls nicht möglich und in Bezug auf die Energie, welche die Produktion von neuen Fahrzeugen benötigt, auch ökologisch nicht sinnvoll.

Unsere KMU befinden sich seit langer Zeit in einem schwierigen Umfeld. Der starke Schweizer Franken hat die Situation weiter verschärft. Wettbewerbsnachteile, welche durch Regulierungen und Abgaben verursacht werden, müssen wir zur Entlastung des Gewerbes korrigieren oder abschaffen.

Die hier vorliegende PI wurde nach eingehenden Abklärungen bei der Sicherheitsdirektion so ausgestaltet, dass sie mit wenig Aufwand umsetzbar ist. Insbesondere werden der Grundgedanke und das Konzept des neuen Verkehrsabgabengesetzes sowie der entsprechenden Verordnung beibehalten.

Mit der Umsetzung der PI erreichen wir, dass neuere Fahrzeuge, welche seit 1.1.2014 in Verkehr gesetzt wurden, weiterhin vom Bonus von 50 Prozent profitieren können und das bis zu maximal zehn Jahren nach der ersten Inverkehrsetzung. Dem ökologischen Gedanken bei den Verkehrsabgaben wird damit weiterhin Rechnung getragen, der Anreiz auf ein effizientes Fahrzeug der nächsten Generation zu wechseln, bleibt bestehen. Insbesondere wenn höhere Reparaturkosten anstehen, dürfte die Höhe der zu erwartenden Verkehrsabgaben in die Entscheidung miteinbezogen werden. Ebenfalls kann die hohe An-

fangsinvestition innert zehn Jahren verträglich amortisiert werden, wodurch auch aus dieser Sicht ein Fahrzeugwechsel möglich ist.

Die Abgaben bleiben mit dieser Anpassung zwar weiterhin höher als in den meisten Nachbarkantonen, jedoch auf einem erträglichen Mass. Da der Ökobonus über einen längeren Zeitraum bestehen bleibt, wird der Wettbewerbsnachteil für unser Gewerbe in diesem Bereich beseitigt.

Der zu erwartende Ausfall der Einnahmen bei den Strassenverkehrsabgaben ist verkraftbar, wird doch der Strassenfonds seit Jahren mit einem jährlichen Überschuss von 100 Millionen weiter geäufnet. Auch dürften mit dieser Lösung einige Fahrzeuge von Gewerbetreibenden, welche auch Standorte in Nachbarkantonen haben und alle Fahrzeuge in diesen einlösen, in Zukunft wieder im Kanton Zürich eingelöst werden, was die Höhe der Mindereinnahmen ebenfalls reduzieren wird.

Mit dieser PI haben wir die Möglichkeit, für die Gewerbebetriebe eine finanzielle Entlastung zu bewirken, indem die starke Erhöhung der Verkehrsabgabe teilweise reduziert wird. Ich bitte Sie, hier ein positives Signal zu senden und die PI vorläufig zu unterstützen.

Ratspräsidentin Karin Egli: Das Wort hat der Erstunterzeichner der PI, KR-Nr. 10/2017.

Alex Gantner (FDP, Maur): Wir halten einen Grundsatz sehr hoch, nämlich den der Kostenwahrheit im öffentlichen Verkehr. Haben wir Kostenwahrheit? Haben wir eine Basis für eine präzise und faire Diskussion und Debatte bezüglich Finanzierung und auch betreffend des Kostendeckungsgrades?

Das heutige Regime bei den ÖV-Bussen, die auf den Gemeinde- und Staatsstrassen fahren, ist jenes, dass sie nämlich abgabebefreit sind. Und ich nehme an, dass die meisten von Ihnen vor Einreichung dieser PI das gar nicht gewusst haben. Das ist nämlich nichts anderes als eine verdeckte und intransparente Subventionierung. Busse fahren gratis herum, und wir fragen uns, weshalb es diese Spezialbehandlung geben soll. Es gibt ja zum Beispiel auch nicht ein Tempo-Regime für ÖV-Busse. Busse sind Schwergewichte auf unseren Strassen, sie beanspruchen die Strassen ohne Passagiere und natürlich viel mehr mit Passagieren. Und Sie können gerne auch beim Tiefbauamt des Kantons Zürich nachfragen, was es heisst, Kantonsstrassen zu unterhalten, wo eben täglich dutzende von Bussen hin und her fahren.

Durch die nicht mehr Abgabebefreiung der ÖV-Busse leisten diese auch einen Beitrag an den Unterhalt, an die Sanierung unserer Staatsstrassen, und wir glauben, das ist gerechtfertigt.

Ratspräsidentin Karin Egli: Das Wort hat der Erstunterzeichner der PI, KR-Nr. 11/2017.

Jürg Sulser (SVP, Otelfingen): Im Kanton Zürich werden seit der Revision des Verkehrsabgabengesetzes, das im Januar 2014 in Kraft trat, die Fahrzeugsteuern nach Hubraum und Gewicht berechnet. Letzteres sei massgebend für den Treibstoffverbrauch und die Strassenbelastung. So befand der Regierungsrat. Der Gedanke dahinter, dass leichte und sparsame Fahrzeuge weniger Verkehrsabgaben bezahlen sollen, während schwere Fahrzeuge mit höheren Abgaben belastet werden, geht aber nicht auf. Diese von Regierung und der Mehrheit des Parlaments propagierte Zauberformel hat für Unternehmen fatale Auswirkungen, denn mit dem revidierten Gesetz haben sich die jährlichen Verkehrsabgaben für Motorfahrzeuge teilweise massiv erhöht. Vor allem Unternehmungen und KMU-Betriebe, welche Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen im Kanton Zürich eingelöst haben und diese für ihre Arbeitseinsätze oder Transporte benötigen, sind von diesen erhöhten Abgaben stark betroffen. Dabei verfehlt das Gesetz die beabsichtigte ökologische Lenkungswirkung, weil die Mehrheit der Betriebe und KMU finanziell keine Möglichkeit haben, sich in kurzer Frist neue, ökologisch effizientere Fahrzeuge anzuschaffen. Für die Gewerbetreibenden im Kanton Zürich bedeutet das neue Verkehrsabgabengesetz (*VAG*) einen deutlichen Wettbewerbsnachteil im Vergleich mit den anderen Kantonen.

Es liegt aber auf der Hand, dass das Gewerbe nicht ohne weiteres auf leichtere und kostengünstigere Fahrzeuge ausweichen kann. Kaum ein KMU ist in der Lage, seine Fahrzeugflotte alle vier Jahre zu erneuern. Daher greift auch der sogenannte Ökobonus nicht. Die fehlende Lenkungswirkung des neuen VAG führt weiter dazu, dass das Gesetz nicht saldoneutral ist. De facto wurde eine neue Ökosteuer geschaffen. Ökosteuern, LSVA (*Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*), VOC-Abgaben (*Volatile organic compounds* = *flüchtige organische Verbindungen*) und CO₂-Abgaben wurden zudem bereits auf Bundesebene eingeführt.

Die heutigen Steuersätze im Bereich der Sattelschlepper und Lastwagen sind im Kanton Zürich markant höher als in anderen Kantonen, insbesondere als in den Nachbarkantonen. Hieraus resultieren unerwünschte Auswirkungen: Zahlreiche Firmen haben heute einen grossen Teil ihres auf Zürcher Boden stationierten Fahrzeugbestandes in anderen Kantonen eingelöst, wodurch dem Kanton erhebliche Steuereinnahmen entgehen. Die Unternehmen sollen mit der vorliegenden Änderung des VAG dazu motiviert werden, Fahrzeuge, die bereits heute ihren Standort im Kanton Zürich haben, auch hier einzulösen und die rückläufige Entwicklung der immatrikulierten Fahrzeuge soll gestoppt werden. Es ist daher von grösster Bedeutung, dass Firmen und KMU-Betriebe im Kanton Zürich gleich lange Spiesse erhalten und infolge Abgabennachteile nicht in umliegende Kantone abwandern oder ihre Fahrzeuge ausserhalb des Kantons Zürich in einem günstigeren Nachbarkanton einlösen. Wenn diese Fahrzeuge wieder mit einem Zürcher Nummernschild unterwegs sind, fliesst das Geld auch wieder in unsere Zürcher Strassen. Ich hoffe, Sie werden uns hierbei unterstützen, geschätzte Anwesende, und der PI ebenfalls zustimmen.

Ratspräsidentin Karin Egli: Das Wort hat der Erstunterzeichner der PI, KR-Nr. 16/2017.

René Isler (SVP, Winterthur): Wie wir ja alle wissen, wird der Strassenfonds der Leistungsgruppe 5925 seit Jahren geäufnet und wies per Ende 2015 einen Saldo von beinahe 1 Milliarde Franken auf. Gegenüber 2014 war dies eine Erhöhung von knapp 100 Millionen Franken. Ich persönlich mache keinen Hehl daraus, dass mir Fonds, egal in welcher Art und für was sie auch immer geäufnet werden, nicht wirklich behagen. Sie kommen mir manchmal wie Dunkelkammern vor. Die Gelder sind zwar zweckgebunden, aber über deren Verlauf und Äufnung weiss man meistens wenig und nur, wenn man dezidiert nachschaut.

Es ist weiter auch kaum erklärbar, weshalb gerade der Strassenbau bis heute aus einem Fonds vorfinanziert wird. Eigentlich gehörten doch auch der Strassenbau oder auch sonstige Verkehrsinfrastrukturen in die Investitionsrechnung, wie das bei allen übrigen öffentlichen Bauten auch der Fall ist.

Gemäss KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) 2017 bis 2020 soll demnach der Fondsbestand auf beinahe 1,5 Milliarden Franken steigen. Also nochmals jährlich um über 100 Millionen Franken. Diese Entwicklung ist vorderhand inakzeptabel und bedarf einer vorübergehenden Korrektur, zumal in den nächsten Jahren nicht zu erwarten ist, dass neue, teure und grosse Strassenprojekte, wie zum Beispiel Uster West, Umfahrung Eglisau, Rosengartentunnel et cetera, durch den Kanton zu finanzieren sind. Die Erträge aus den kantonalen Verkehrsabgaben, Leistungsgruppe 3200 liegen derzeit für die KEF-Periode in der Grössenordnung von jährlich 325 bis 340 Millionen Franken. Eine Reduktion der Verkehrsabgaben von 20 Prozent bedeutet, dass dem Strassenfonds – sollte der Fahrzeugbestand auf dem heutigen Niveau beharren, was kaum machbar ist – jährlich 60 bis 67 Millionen Franken weniger zufließen würden. Der Fondsbestand wird durch die Reduktion immer noch jährlich um gut 35 Millionen Franken zunehmen. Das ist vertretbar und wird den Fonds in der Grössenordnung von 1,2 Milliarden vorderhand deckeln.

Und an all jene, die nun direkt oder indirekt vom Strassenbau oder in zugewandten Teilprojekten profitieren, für die sei auch noch angemerkt, dass mit dieser PI lediglich ein Fünftel weniger in den übervollen Verkehrsfonds fließen werden. Oder anders ausgedrückt: 80 Prozent der Mittel fließen noch immer in den zweckgebundenen Strassenfonds, und das ist, weiss Gott, nicht nichts.

Diese PI lässt auch offen, ob wir die PI mit einem zeitlichen Rahmen verbinden wollen. Ich kann mir gut vorstellen, dass wir diese Reduktion auf acht Jahre beschränken und dann wieder einmal einen Schlussstrich ziehen können und schauen, was dann geschieht.

Wenn wir von der Tatsache ausgehen, dass im Kanton Appenzell-Innerrhoden, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, 500-mal mehr Fahrzeuge eingelöst sind, als der ganze Kanton Appenzell-Innerrhoden Einwohner hat, dann sieht man auch da deutlich, dass auch bezüglich der Verkehrsabgaben ein interkantonaler freier Markt herrscht. Mit der zeitlich beschränkten, moderaten Reduktion der Verkehrsabgaben könnte demnach auch sicher wieder der eine oder andere Firmensitz im Kanton Zürich dazu bewogen werden, ihre Fahrzeuge wieder im Kanton Zürich einzulösen.

Und zu guter Letzt: Ich kann mir gut vorstellen, dass nun jeder Gegner dieser PI mir vorwerfen wird, dass das Stimmvolk den heute verbind-

lichen Verkehrsabgaben doch zugestimmt hat. Ja, das ist richtig, aber es entspricht auch dem demokratischen Verständnis, dass ein Parlament wieder Korrekturen herbeiführen und bei Bedarf auch umsetzen darf. Im Gegensatz zur Masseneinwanderungsinitiative, welche bekanntlich nicht mal ansatzweise umgesetzt wird, bleibt da der Anfang des Verkehrsabgabengesetzes, so wie es das Stimmvolk verabschiedet hat, bestehen. Lediglich die Abgaben werden zeitlich für acht Jahre korrigiert.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Unsere Strassen werden von der Allgemeinheit gebaut und betrieben. Dafür haben wir den Strassenfonds. Das ist gut so. Alle zahlen ein, das System ist etabliert, und in meinen Augen ist es mehr oder weniger gerecht. Also die Ungerechtigkeiten, die mit diesen vier Vorstössen, die wir heute Nachmittag hier besprechen, behoben werden sollen, sehe ich nicht.

Der Strassenfonds wächst, das haben wir bereits mehrfach gehört. Das stört auch uns. Das ist nicht nötig, das ist staatspolitisch eigentlich falsch, wenn ein Fonds so gross geworden ist und immer weiter nach oben geht. Aber, meine Damen und Herren, es sind auch grosse Projekte am Horizont. Ich erwähne hier nur als Beispiel den Rosengartentunnel. Und es sind noch einige andere Projekte ebenfalls am Horizont.

Und rein verkehrspolitisch, meine Damen und Herren, weniger Abgaben bedeuten mehr Verkehr, weil die Leute dann mehr Geld in der Tasche haben und das Geld höchstwahrscheinlich für zusätzliche Fahrten, für weitere Fahrten einsetzen werden.

Wir haben hier heute das Wort «Kostenwahrheit» auch schon mehrfach gehört. Und Sie wollen jetzt diese Teile der Kostenwahrheit abbauen. Aber beim Autoverkehr haben wir ganz andere Teile die nicht transparent sind in der Kostenwahrheit wie Luftverschmutzung, Lärm, Gesundheitsschäden. Es ist eigentlich unklar, was beim Strassenverkehr für die Kosten der Allgemeinheit hineinzurechnen ist. Und nun bauen Sie die transparenten Teile der Kostenwahrheit noch ab. Damit sinkt die Kostenwahrheit für den Strassenverkehr, und das ist nicht unsere Meinung.

Hingegen haben wir beim öffentlichen Verkehr eine sehr hohe Kostenwahrheit, weil man dort sehr genau weiss, was Kosten sind, und es gibt nur sehr wenige versteckte Zusatzabgaben.

Und, meine Damen und Herren, das Bahnfahren, der öffentliche Verkehr ist in den letzten Jahrzehnten teurer geworden. Hingegen ist Autofahren sowohl für Private als auch für gewerbliche Fahrten günstiger geworden. Diese Schere geht für uns in die falsche Richtung auf und darf nicht noch weiter geöffnet werden. So kann es nicht gehen. Der ÖV muss günstiger werden und Autofahren muss teurer werden, weil Autofahren den Staat und die Umwelt und uns alle viel stärker belastet als der öffentliche Verkehr.

Nun gehe ich mit ein paar Stichworten noch auf die einzelnen parlamentarischen Initiativen ein. Zuerst zu Herrn Müller und seinem Ökobonus: Das Gewerbe hatte Zeit, sich umzustellen. Diese Termine, wie das genau geregelt ist, sind längst klar. Wenn wir jetzt hier wieder eine Änderung machen, gibt es im Wesentlichen Mitnahmeeffekte. Eine Änderung ist momentan nicht angebracht. Diese PI lehnen wir ab.

Dann zu Herr Gantner mit seiner Verkehrsabgabe für ÖV-Fahrzeuge. Ich weiss nicht, wie Sie hier in der Begründung von Intransparenz reden können. Das ist doch genau hier im Gesetz geregelt. Es ist hochgradig transparent. Es steht ganz offensichtlich hier. Auch wir fördern den öffentlichen Verkehr, wo immer wir können, aber nicht mit einem solchen Profilierungsversuch, mit dem Sie versuchen, sich ein grünes Mäntelchen anzuziehen. Das können wir nicht unterstützen. Somit lehnen wir auch diese PI ab.

Und dann zu Herrn Sulser mit seinen schweren Fahrzeugen: Sie haben gesagt, das Gesetz sei so, weil die schweren Fahrzeuge wahrscheinlich die Strassen stärker belasten. Meine Damen und Herren, stärker belasten, das ist die vierte Potenz. Also ein Fahrzeug, das doppelt so schwer ist, belastet die Strasse das Sechzehnfache. Das können Sie sich kaum vorstellen, aber Sie müssen sich das mathematisch einmal genauer anschauen. Die vierte Potenz ist gewaltig. Und wenn wir jetzt von Lastwagen mit ihren zehnfachen Fahrzeuggewichten sprechen, ist das gigantisch. Also auch hier können wir sicherlich nicht zustimmen. Wir wollen eher eine Progression bei zusätzlichen Fahrzeuggewichten und sicher nicht eine Degression, sodass schwere Fahrzeuge kleinere Abgaben zahlen. Sie spüren es, diese PI lehnen wir auch ab.

Und dann komme ich noch zu Herrn Isler: Da ist ja sowieso klar, Sie wollen den Strassenverkehr insgesamt vergünstigen. Das können wir nicht unterstützen. Wir unterstützen auch, dass der Strassenfonds nicht weiter wächst. Darum unterstützen wir punktuell auch einmal grosse

Projekte. Für richtig sehen wir da die parlamentarische Initiative von Robert Brunner, KR-Nr. 321/2013, an, in der gefordert wird, dass auch Gemeindestrassen aus dem Strassenfonds finanziert werden können. Das ist für uns der richtige Ansatz. Das haben wir von Anfang an schon so gesehen. Diese PI ist momentan in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) sistiert, weil wir eben noch viele andere Themen im Strassenverkehr haben. Das werden wir auch weiterhin unterstützen und so schauen, dass der Strassenfonds nicht weiter anwächst.

Sie sehen es, meine Damen und Herren, wir sind weiterhin ganz klar für die Förderung des öffentlichen Verkehrs und lehnen hier diese vier Profilierungsvorstösse allesamt ab. Herzlichen Dank.

Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg): Ich spreche gleichzeitig zu den Geschäften 21 bis 24: Es ist erst ein paar Wochen her, dass die Bundesvorlage zur Energiestrategie in der Volksabstimmung überdeutlich angenommen wurde und das Bekenntnis des Volkes zum Klimaschutz klar zum Ausdruck gekommen ist, weshalb es etwas absurd anmutet, dass wir heute über diese Vorstösse beraten müssen.

Es ist äusserst bedenklich und auch frustrierend, dass kaum dass ein Gesetz vom Kantonsrat verabschiedet ist, die Rosinenpickerei zutage kommt. Erst waren es die Veteranenfahrzeuge (*KR-Nr. 147/2014*), nun kommen die Lieferfahrzeuge, anschliessend die Lastwagen und Sattelschlepper, die von der Besteuerung ausgenommen werden sollten, und zur Krönung sollen noch die öffentlichen Verkehrsfahrzeuge besteuert und überhaupt die Strassenverkehrsabgaben allgemein gesenkt werden. Diese Forderungen stehen dem Sinn und Zweck des Verkehrsabgabengesetzes diametral entgegen.

Ohne auf die einzelnen Forderungen einzugehen, die versichern, das Gesetz seines Sinnes zu entleeren, sind sie als Paket und gerade im Lichte des neusten Volksentscheids regelrecht befremdend. Honorieren Sie doch bitte den Volkswillen. Wenn die Initianten schon keinen Kantonsratsentscheid respektieren können, so sollten Sie sich doch zumindest dem Entscheid des Souveräns unterordnen. Das einzig richtige wäre gewesen, diese Initiativen zurückzuziehen. Vor dem Volk hätten sie keinen Bestand, genauso wenig wie vor uns.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Die Vertreter der Auto- und Transportbranche liefern uns hier einen bunten Strauss von Vorstös-

sen, um nicht zu sagen eine Auswahlsendung. Es macht so ein bisschen den Eindruck, als hätte man sich nicht einigen können, auf was man sich jetzt gemeinsam besinnen möchte. Jetzt hat man beschlossen, das in einer gemeinsamen Debatte zu behandeln, obwohl die parlamentarischen Initiativen, die wir haben, sehr unterschiedliche Anliegen bedienen.

Die Initianten – ich kann hier für einmal nur die männliche Form brauchen – werden erfreut sein, zu hören, dass wir uns bei den Grünen intensiv und sehr interessiert mit diesem bunten Strauss beschäftigt haben. Deshalb behandeln wir jeden Vorstoss in einem gesonderten Votum.

Ich beginne jetzt mit dem Vorstoss 9/2017, von Christian Müller, Josef Wiederkehr und Jürg Sulser zur Verlängerung des Ökobonus für Lieferwagen auf zehn Jahre: Ja, geschätzte Anwesende, mit der sehr deutlichen Annahme der Energiestrategie 2050 ist der Ökobonus für gewerbliche Lieferwagen in unserem Verkehrsabgabengesetz definitiv von vorgestern. Mit dem Ja der Schweizer Stimmbevölkerung zur Energiestrategie 2050 wurde auch das eidgenössische CO₂-Gesetz geändert. Darin heisst es jetzt neu: «Die CO₂-Emissionen von Lieferwagen und Sattelschleppern bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, sind bis Ende 2020 auf durchschnittlich 147 g CO₂/km zu vermindern.»

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wir reden hier aber von einem Ökobonus, den man bereits mit 250 Gramm CO₂ pro gefahrenem Kilometer bekommt. Dieser Bonus entspricht den heutigen CO₂-Zielen in keiner Weise mehr. Es kann also nicht sein, dass man ein veraltetes System jetzt auch noch von 5 auf 10 Jahre ausbauen will, wie das die Kollegen Müller, Wiederkehr und Sulser verlangen.

Der Ökobonus für Lieferwagen ist auch von der technischen Entwicklung her längst überholt worden. Er war im Grunde genommen schon ein zahnloses Anreizsystem, als er 2011 von diesem Rat bewilligt worden war. Damals ging man davon aus, dass bei einer Emissionschwelle von 250 Gramm CO₂ pro Kilometer rund 80 Prozent der neuen Lieferwagen in den Genuss dieses 50-Prozent-Rabatts auf die Verkehrsabgabe kommen werden. Thomas Wirth und Ralf Margreiter (*Altkantonsrat*) hatten in der Debatte von 2011 sehr richtig kritisiert, dass man unter solchen Umständen in keiner Weise von einem Rabattsystem sprechen könne, und es ist auch sonnenklar, dass ein solch breit gestreuter Rabatt keinerlei lenkende Wirkung hat. Damit wurde bereits 2011 eines der Grundprinzipien verletzt, welches für die Revi-

sion des VAG hätte gelten sollen, nämlich dass das Gesetz «deutliche Anreize zu ökologischem Verhalten» setzen soll.

Inzwischen, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, sind sechs Jahre vergangen, das revidierte VAG ist in Kraft, und seitdem ist auch noch der allerletzte ökologische Anreiz abhandengekommen. In der neusten Umweltliste für Lieferwagen, herausgegeben vom VCS (*Verkehrsclub der Schweiz*) und notabene unterstützt von der Erdölvereinigung und dem Bundesamt für Energie, sind die Emissionswerte von 354 Lieferwagen aufgeführt. Und unter diesen 354 heute im Handel erhältlichen Fahrzeugtypen, finden sich sage und schreibe gerade noch zehn Modelle, die gemäss Werkangaben mehr als 250 Gramm CO₂ pro gefahrenen Kilometer ausstossen. Bei allen anderen 344 im heutigen Handel erhältlichen Modellen liegen die offiziellen CO₂-Werte darunter. Sie bekommen den Ökobonus. Es sind also nur noch 2,8 Prozent aller Fahrzeugtypen, die keinen Ökobonus bekommen, die anderen 97 Prozent sind bonusberechtigt.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, um einen Rabatt zu bekommen, sollte man auch eine entsprechende Leistung erbringen müssen. Heute ist es aber gerade umgekehrt: Anstrengen müsste man sich, um überhaupt noch ein neues Fahrzeug zu finden, das nicht rabattberechtigt ist. Bei diesem Ökorabatt ist die Ökologie nur noch ein Feigenblatt. Und hinter diesem Feigenblatt verbirgt sich kein Anreizsystem, sondern eine Giesskanne.

Wenn daher die Kollegen Müller, Wiederkehr und Sulser beteuern, dass durch die Verlängerung des Rabatts der Grundgedanke des Gesetzes nicht verwässert werde, dann ich stimme Ihnen zu. Ja, der Grundgedanke des VAG wird durch die PI nicht verwässert. Denn wie soll man etwas verwässern, das durch die technische Entwicklung der Fahrzeuge längst vollständig verwässert worden ist, und zwar vollständig? Verwässert ist der «Anreiz zu ökologischem Verhalten», einer der vier Grundprinzipien aus der Motion von 2007, die zur Revision des VAG geführt hatte... (*die Redezeit ist abgelaufen*).

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Sparsame, schadstoffarme Fahrzeuge mit tiefen Verkehrsabgaben zu belohnen, das ist das Ziel des revidierten Verkehrsabgabengesetzes, das 2014 in Kraft getreten ist. Die CVP unterstützt dieses Ziel.

Dennoch drängen sich kleinere Korrekturen auf, um Ungerechtigkeiten und Fehlanreize zu korrigieren. So sind aufgrund des Gesetzes die Verkehrsabgaben für das Zürcher Gewerbe teilweise sehr stark gestiegen. Besonders empfindlich traf dies die Lieferwagen.

In den umliegenden Kantonen betragen die Verkehrsabgaben für Lieferwagen nicht selten nur rund einen Drittel der Zürcher Kosten. Aber auch für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen zahlen Zürcher KMU heute mehr als zuvor. Dem Zürcher Gewerbe erwächst daher aus dem Verkehrsabgabengesetz ein Wettbewerbsnachteil. Kommt hinzu, dass dem Kanton Zürich Einnahmen aus der Verkehrsabgabe entgehen, weil Fahrzeuge aufgrund dieses Wettbewerbsnachteils zum Teil in günstigeren Nachbarkantonen eingelöst werden. Kein Wunder bei dieser Preisdifferenz.

Die Benachteiligung der lokalen KMU ist allerdings auch aus ökologischer Sicht wenig wünschenswert. Da der Kauf von neuen Lieferwagen für KMU ein kostspieliges Unterfangen ist, werden sie in der Regel erst dann ersetzt, wenn sie abgeschrieben sind beziehungsweise ihre Lebenserwartung erreicht haben. Ich weiss nicht, Herr Forrer, in Ihrer Heimatgemeinde (*Erlenbach*) kann man sich das vielleicht leisten als Unternehmer, jährlich die Fahrzeugflotte auszutauschen. Im Durchschnitt ist das aber alle zehn bis 15 Jahre bezahlbar. Auch ist es fragwürdig, ob es überhaupt sinnvoll ist, die Fahrzeuge so schnell auszutauschen, denke man doch auch an die graue Energie, die in den Fahrzeugen steckt. Der ökologische Gedanke des Gesetzes soll ja nicht ad absurdum geführt werden, indem nun jährlich Fahrzeuge ausgetauscht werden sollen.

Berücksichtigt man zudem auch noch den Mehrverkehr, den auswärtige Firmen aufgrund des Wettbewerbsvorteils beim Ausführen ihrer Aufträge im Kanton Zürich produzieren, wird offensichtlich, dass das gutgemeinte Anreizsystem des vierjährigen Ökobonus in der Realität einer kritischen Überprüfung nicht gerecht wird.

Aus diesen Gründen haben CVP, FDP und SVP die parlamentarische Initiative 9/2017 eingereicht, um die geschilderten Probleme mit einem pragmatischen, ausgewogenen Vorschlag zu lösen. Mit der vorgeschlagenen Verlängerung des Ökobonus für Lieferwagen auf zehn Jahre kann der Anteil der rabattberechtigten Fahrzeuge auf etwa die Hälfte aller Fahrzeuge erhöht werden. Für viele KMU bedeutet dies eine spürbare finanzielle Entlastung. Gleichzeitig wird mit der PI gewährleistet, dass wieder mehr Fahrzeuge im Kanton Zürich angemeldet werden. Ein weiterer Pluspunkt dieser Lösung ist schliesslich, dass der ökologische Grundgedanke des Gesetzes nicht verwässert wird.

Dasselbe gilt für die PI 11/2017, die wir ebenfalls unterstützen. Denn mit der geforderten Reduktion beziehungsweise moderaten Anpassung der Verkehrsabgaben für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen besteht die Chance, dass diese Fahrzeuge in Zukunft

vermehrt wieder mit einem Zürcher Nummernschild unterwegs sind, was sich auch positiv für den Strassenfonds auswirkt.

Last, but not least unterstützt die CVP auch die PI 10/2017. Mit der geforderten Verkehrsgabe für ÖV-Fahrzeuge wird ein Beitrag zur Kostenwahrheit im ÖV geleistet. Da haben wir ja von Felix Hoesch gehört, wie das Gewicht doch einen erheblichen Einfluss auf die Belastung der Strassen haben soll.

Die PI 16/2017 unterstützen wir hingegen nicht. Mittels einer generellen und undifferenzierten Senkung der Strassenverkehrsabgaben um 20 Prozent sollen dem Strassenfonds Mittel entzogen werden.

Es handelt sich bei dieser PI seitens der SVP also einerseits um einen Steilpass für die links-grünen Parteien, um der Strasse die Mittel zu kürzen und dem MIV (*motorisierter Individualverkehr*) Schaden zuzufügen und andererseits um ein Eigengoal für die Wirtschaft und das Gewerbe, die auf eine funktionierende und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind. Denn das Gewerbe leidet in den letzten Jahren immer extremer unter den stark steigenden Staustunden.

Die daraus entstehenden Staukosten sind enorm: Gemäss der Antwort des Regierungsrates auf eine Anfrage unsererseits, die ich im Frühling zusammen mit Marc Bourgeois und Roland Scheck eingereicht habe, verursachte der Stau 2014 im Kanton Zürich Kosten zwischen 220 und 264 Millionen Franken. Heute wird es noch weit mehr sein.

Kurzum: Die Staukosten sind mittlerweile ein enormer Kostentreiber für alle Branchen, die auf den MIV angewiesen ... (*die Redezeit ist abgelaufen*).

Beat Monhart (EVP, Gossau): Die EVP wird einzig die PI bezüglich Verlängerung des Ökobonus für gewerblich genutzte Lieferwagen überweisen. Dieses Anliegen ist zumindest prüfenswert, obwohl es störend ist, dass das Verkehrsabgabengesetz schon wieder angepasst werden soll, jedoch werden wir die anderen drei PI nicht überweisen.

Natürlich kann man bei allen möglichen und unmöglichen Gelegenheiten immer wieder mit den teils tieferen Abgaben in den anderen Kantonen argumentieren. Aber es ist doch irgendwie etwas ermüdend. Erst vor drei Jahren wurden die Verkehrsabgaben nach zähem Ringen in einem Kompromiss gut begründet festgelegt. Weder möchten wir jetzt unterstützen, dass der Bahnverlad noch unattraktiver wird und noch mehr Güter auf der Strasse transportiert werden, noch dass der ÖV beziehungsweise die Nutzerinnen und Nutzer durch neue Belastungen durch dadurch absehbare höher werdende Ticketpreise abgestraft werden.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Ich spreche gleichzeitig zu allen vier parlamentarischen Initiativen 9, 10, 11 und 16/2017. Höre ich meinen Vorrednern vom Transportgewerbe zu, dann muss ich nur sagen, Sie können so gut jammern wie die Bauern.

Diese vier parlamentarischen Initiativen bewirtschaften hochemotionale Themen. So beschwören diese vier parlamentarischen Initiativen den Wettbewerbsnachteil von hier im Kanton Zürich ansässigen KMU herauf, weil die Verkehrsabgaben in anderen Kantonen angeblich gerade mal einen Drittel als in Zürich ausmachen. Die Rede ist von gleich langen Spiessen und von hiesigen Arbeitsplätzen, die auf dem Spiel stehen. Die Rede ist ebenfalls von ausserkantonalen Firmen, die Mehrverkehr und schlechte Luft im Kanton Zürich produzieren. Weiter ist die Rede von Einnahmen, die dem Kanton Zürich entgehen, weil findige Unternehmer ihre Lieferwagen, Lastwagen und Sattel-schlepper in anderen Kantonen einlösen.

Beim ersten Durchlesen mögen diese vier parlamentarischen Initiativen vielleicht gut tönen. Bei näherer Betrachtung schleicht sich aber ein schales Gefühl ein. Man wird angesichts der Absender den Verdacht nicht los, dass es Vorstösse für das eigene Portemonnaie sind. Und angesichts der Lü16-Massnahmen (*Leistungsüberprüfung 2016*) könnte man sie schon fast als dreist bezeichnen.

Diese vier PI könnten aber auch durchaus sympathische Nebenwirkungen haben. So würde der Strassenfonds weniger stark geäufnet, was durchaus im Sinn der AL ist. Entscheidend für unsere Nichtunterstützung aller vier PI ist aber, dass dem Kanton durch die Senkung der Verkehrsabgaben einige Millionen an Einnahmen entgehen. Fakt ist, dass der öffentliche Verkehr diese Einnahmenverluste teilweise decken muss, indem auf den Motorfahrzeugen des öffentlichen Verkehrs neu Verkehrsabgaben erhoben werden.

Die Alternative Liste unterstützt deshalb diese vier parlamentarischen Initiativen nicht.

Peter Häni (EDU, Bauma): Ich spreche zuerst zu den PI 9, 11 und 16/2017 und werde mich zuletzt betreffend Verkehrsabgaben für ÖV-Motorfahrzeuge äussern.

Die Verlängerung des Ökobonus bei gewerblich genutzten Lieferwagen ist überfällig. Das haben wir mehrmals gehört. An einen gewerb-

lich genutzten Lieferwagen sind nicht die gleichen Anforderungen wie zum Beispiel an ein Wohnmobil gestellt. Ein Unternehmer, der nicht ein reines Transportunternehmen hat, sondern bei dem der Lieferwagen auch Arbeitswerkzeug ist, hat andere Bedingungen und Anforderungen. Nehmen wir als Beispiel ein Gartenbauunternehmen. Die Kilometerleistung ist bei circa 10'000 bis 15'000 Kilometern pro Jahr, das heisst, er müsste seine Fahrzeuge mit circa 50'000 Kilometern ersetzen, um konkurrenzfähig zu sein. Das bei einem Neuanschaffungspreis von circa 45'000 Franken. Bedenkt die graue Energie. Um gewerblich genutzte Lieferwagen einigermaßen rentabel betreiben zu können, rechnet man mit einer Lebensdauer von circa zehn Jahren, damit er auch amortisiert ist. Um unseren kantonsansässigen KMU gleich lange Spiesse gegenüber der ausserkantonalen Konkurrenz zu geben, sind diese Reduktionen und Senkungen zwingend notwendig.

Ich möchte Ihnen einen kleinen Einblick in die Verkehrsabgaben in unserem Kanton im Vergleich zum Kanton Graubünden geben. Nach Rücksprache mit einem kantonsansässigen Grossunternehmer musste ich den Hut vor ihm ziehen, dass er seine Fahrzeugflotte im Kanton Zürich immatrikuliert hat. Ich weiss nicht, ob ich gleich handeln würde.

Als Beispiel: Er bezahlt im Kanton Zürich für einen Vier-Achser-LKW mit 32 Tonnen Gesamtgewicht mit dem neusten Emissionscode – hören Sie gut zu – 2541 Franken Strassenverkehrsabgaben pro Jahr. Im Vergleich: Im Kanton Graubünden würde er für das gleiche Fahrzeug nur 599 Franken abgeben. Das kann doch nicht sein.

Der Kanton rühmt sich immer für den Bildungsplatz Zürich, der nicht unattraktiv gemacht werden darf, wenn es zum Beispiel um Studiengebühr Erhöhung geht. Ich bitte Sie, auch mit dem gleichen Engagement auch unseren KMU Sorge zu tragen.

Ein weiterer Grund diese PI zu unterstützen, ist die Abwanderung bei der Immatrikulation der Fahrzeuge in kostengünstigere Nachbarkantone, um Kosten zu sparen. Es sollte längst jedem der mit offenen Augen und ohne rosa Brille um sich schaut, aufgefallen sein, dass immer mehr Unternehmen mit ausserkantonalen Schildern an ihren Fahrzeugen unterwegs sind.

Noch eine kleine Anmerkung zu Felix Hoesch: Er hat Jürg Sulser vorgerechnet, wie stark ein LKW die Strasse beansprucht. Eine Frage zurück: Wieso kann der Kanton Graubünden das gleich schwere Fahrzeug für einen Bruchteil der Abgabe immatrikulieren?

Dem Kanton entgehen dadurch Einnahmen, die er ohne Änderung den Nachbarkantonen übergibt und auf die er nicht verzichten kann. Die EDU will, dass unsere Unternehmen mit gleich langen Spiessen rech-

nen und offerieren können und nicht durch Abgaben benachteiligt werden. Die EDU wird die PI 9, 11 und 16/2017 vorläufig unterstützen.

Noch kurz zur PI 10/2017: Die Initianten begründen diese PI damit, dass der ÖV durch die heutige Regelung eine versteckte Subventionierung geniesst. Leider vergessen sie, dass genau diese Fahrzeuge nicht kostendeckend betrieben werden können. Die Folgen einer solchen Regelung wären eine Erhöhung der Billettpreise oder auch Mehrausgaben für beispielsweise Behindertenorganisationen oder ähnliche Institutionen. Das Defizit, das daraus resultiert, werden wir hier im Rat bei der Budgetdebatte diskutieren, obwohl klar ist, dass der Steuerzahler einmal mehr zur Kasse gebeten wird. Die EDU wird die PI 10/2017 nicht vorläufig unterstützen. Besten Dank.

Ivo Koller (BDP, Uster): Ich spreche auch nur einmal zu allen vier Traktanden: Ja, es stimmt, die Mehrheit der Zürcher KMU bezahlt heute deutlich höhere Abgaben als vor der Revision des Verkehrsabgabengesetzes. Dass das Verkehrsabgabengesetz sparsame und leichte Fahrzeuge mit tiefen Abgaben belohnt, begrüssen wir nach wie vor. Leider wurde auch für gewerblich genutzte Lieferwagen in den Übergangsbestimmungen ein Ökobonus nur während vier Jahren vorgesehen. Für ein KMU ist ein Lieferwagen eine sehr grosse und teure Investition. Lieferwagen alle vier Jahre zu ersetzen, wäre auch ökologisch ein totaler Unsinn. In der Praxis werden Lieferwagen meistens erst ersetzt, wenn sie vollständig abgeschrieben sind. Darum gilt es zumindest zu prüfen, ob hierbei ein Denkfehler vorliegt. Die BDP wird der PI betreffend Verlängerung Ökobonus für gewerblich genutzte Lieferwagen bis 3,5 Tonnen zustimmen.

Ebenso unterstützen wir vorläufig die PI betreffend Senkung der Strassenverkehrsabgaben um 20 Prozent, dies jedoch zurückhaltend. Mittels der Überweisung erhoffen wir uns entsprechendes Zahlenmaterial auch hinsichtlich Auswirkungen, um dann über die möglicherweise berechnete Sachlage fundierter zu befinden.

Die beiden übrigen Initiativen können und wollen wir nicht unterstützen. Besten Dank.

Max Robert Homberger (Grüne, Wetzikon): Ich spreche zur PI 11/2017, Frau Vorsitzende, Kolleginnen und Kollegen. Wir Grünen lehnen diese PI ab, weil wir der Auffassung sind, dass folgende Argumente dagegen sprechen:

Erstens, die Verkehrsabgaben für Nutzfahrzeuge aller Kategorien werden um mehr als die Hälfte reduziert. Dies ist finanzpolitisch ein Unding und in diesem klammen Kanton im Lichte von Lül6 nicht verantwortbar. Zweitens: Ein schwerer Lastwagen belastet unsere Strassen wie 100'000 Personenwagen. Das ist kein Versprecher, das ist eine wissenschaftliche Erkenntnis. Ein solcher Lastwagen bezahlt heute das Zehnfache eines Personenwagens. Er müsste aber das Zehntausendfache bezahlen.

Drittens: Eine Reduktion der Abgaben für Nutzfahrzeuge schadet dem regionalen Gewerbe zu stark. Denn je billiger der Transport, desto grösser der Handwerker-Tourismus, desto grösser das unsinnige, kreuz und quer durch den Kanton fahren.

Viertens: Eine Verbilligung des Nutzfahrzeugverkehrs steigert dessen Frequenz und verlängert somit die Stauzeiten auf unseren Strassen. Das ist volkswirtschaftlich unsinnig und ökologisch nicht vertretbar.

Fünftens: Eine Immatrikulation der zürcherischen Nutzfahrzeuge in Nachbarkantonen, wie es die Initianten androhen, ist rechtswidrig und somit strafbar, Kollege Sulser. Denn Motorfahrzeuge sind in ihrem Standortkanton zu immatrikulieren, und Standort ist der Ort, wo diese Fahrzeuge in der Regel für die Nacht abgestellt werden. Und dass dem immer so ist, ist natürlich polizeilich zu überprüfen, und das ist durchzusetzen. Als Kontrollorgane drängen sich insbesondere die Kontrolleure der Nachtparkierer auf. Und der individuellen Abschreckung dieser Täter kann der Pranger, wie ihn der Bürgerblock in seinem Vandalengesetz (*PI Sulser, KR-Nr. 249/2016*) vorsieht, treffliche Dienste leisten.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Lieber René Isler, es geschehen Zeichen und Wunder, sodass die Grünen einen Vorstoss von dir unterstützen können.

Das Wunder ist allerdings ein bescheidenes. Deine parlamentarische Initiative in etwa dem Antrag Margreiter (*Ralf Margreiter*) bei der Revision des Verkehrsabgabengesetzes. Damals haben die Grünen eine lineare Senkung der Verkehrsabgaben um 20 Prozent beantragt, und zwar über alles. Keine seltsamen Korrekturen wie bei den anderen drei parlamentarischen Initiativen – einfach über alles 20 Prozent runter.

Ralf Margreiter hatte damals für diesen Antrag in der Kommissionsberatung mächtig Prügel bezogen, namentlich von der SVP. Wir ha-

ben ihn dann während der Beratung zurückgezogen zugunsten eines Antrags im Strassengesetz, nämlich dass die überschüssigen 20 Prozent den Gemeinden zugutekommen sollen. Das haben Sie dann mit einem faulen Trick abgeschossen und damit auch die ganze Revision des Strassengesetzes. Und schon jetzt ist klar, dass auch die Neuauflage von mir (*KR-Nr. 321/2013*) scheitern wird.

Jedes Jahr hat der Strassenfonds einen Überschuss in der Grössenordnung von 90 bis 100 Millionen Franken. Geld, welches Sie aus dem Portemonnaie Ihrer Klientel rausholen. Endlich haben Sie gemerkt, welchen Unsinn Sie damals beim Verkehrsabgabengesetz damals beschlossen. Dir, lieber «grüner» René, gratulieren wir zu Einsicht, und das belohnen wir mit einem Ja.

Der WAK (*Kommission für Wirtschaft und Abgaben*) empfehlen wir noch eine weitere Variante zu erwägen, nämlich die Deckelung des Strassenfonds. Das wäre ebenfalls eine elegante Lösung – stammt nicht von den Grünen, aber es gibt auch in der FDP helle Köpfe. Also, dich, René, unterstützen wir gerne.

Hans Heinrich Rath (*SVP, Pfäffikon*): Kurz zu meiner Interessenbindung: Ich bin Vorstandsausschussmitglied des kantonalen Gewerbeverbandes. Und unser Ziel, Judith Stofer, ist nicht zu jammern, sondern wir wollen gute Rahmenbedingungen für unser Gewerbe und unsere Wirtschaft schaffen, mit dem Ziel, möglichst viele Arbeits- und Ausbildungsplätze im Kanton Zürich zu halten und auch neue zu schaffen. Vor allem um die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Zürich sorgen wir uns, und darum machen wir auch immer wieder Vorstösse und sind natürlich glücklich, wenn wir die Zustimmung dafür erhalten.

Gebühren und hohe Abgaben sind ein Dauerthema – leider –, und darum mussten wir diese Vorstösse lancieren. Die Belastung im Kanton Zürich im Bereich der Verkehrsabgaben ist zu hoch, und wir haben es gehört, in der Folge finden Ausflagungen statt. Ob wir das toll finden oder nicht, die Unternehmen können und müssen rechnen, und die Folge ist, dass dann die Steuereinnahmen in Kantone fließen, wo die Fahrzeuge wenig verkehren, und der Kanton Zürich guckt in die Röhre.

Von den Verkehrsabgaben für Personenwagen – das ist ja der Vorstoss von René Isler – ist das Gewerbe natürlich auch sehr stark be-

troffen, und deswegen unterstützen wir auch diesen Vorstoss mit der Befristung auf acht Jahre.

Tatsache ist, dass heute Abgaben auf Vorrat eingezogen werden, und das ist nicht richtig und nicht zielführend. Der Vorstandsausschuss des kantonalen Gewerbeverbandes unterstützt alle vier PI mit der Einschränkung der Befristung für die PI 16/2017. Ich bitte Sie, es mir gleich zu tun. Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Mein Herz machte heute kurz einen Freudensprung, als Alex Gantner das Wort «Kostenwahrheit» in den Mund genommen hat. Das ist eigentlich etwas, was ich nur von den Sonntagsreden der FDP gewohnt bin, und sobald es um die Politik geht, wird dieser Grundsatz mit Füßen getreten. Deshalb freute ich mich dies an einem Montag zu hören. Ich dachte, wow, Kostenwahrheit wird wieder ein wichtiges Element einer liberalen Politik, nun findet die FDP zu ihren liberalen Wurzeln zurück. Nun, ich habe mich da natürlich getäuscht. Wir alle wissen, Strassenverkehr hat ungedeckte Kosten von 7 Milliarden Schweizer Franken. Kostenwahrheit würde bedeuten, man deckt diese 7 Milliarden verursachergerecht durch den Strassenverkehr. Nun ist die Kostenwahrheits-Politik der FDP aber, «wir müssen die Verkehrsabgaben kürzen». Ich für meinen Teil habe es noch immer nicht verstanden, wie das zusammen gehen kann. Das tut es definitiv nicht. Deshalb werden wir eben alles natürlich ablehnen.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) spricht zum zweiten Mal: Ich rede jetzt zum zweiten Mal, zur PI 10/2017. Sie verlangt Verkehrsabgaben auf ÖV-Motorfahrzeuge.

Es gehört zu den Prinzipien der revidierten Verkehrsabgaben-Steuer, dass diejenigen eine Steuer entrichten, welche die Strassen und Umwelt belasten und damit interne und externe Kosten verursachen. Und je höher diese Kosten sind, desto höher entfällt auch die Steuer. Das ist das Verursacher-Prinzip. Nun meinen aber die Kollegen Gantner und Isler, dass auch der ÖV solche Kosten verursache und frohlocken darüber, dass man diese Linienbusse und Gelenkbusse des ÖV noch nicht mit einer Steuer belastet hat. Es wird auch niemand bestreiten, dass die ÖV-Busse Kosten verursachen. Auch sie erzeugen Emissionen und beanspruchen die Strassen. Was hier aber bewusst ausgeblendet wird, ist die Tatsache, dass der ÖV und die Umwelt nicht nur belastet, sondern in viel grösserem Masse eben auch entlastet.

Wir wissen, dass die Strassen während der Pendlerzeiten am meisten beansprucht werden: und wir wissen auch, dass im Pendlerverkehr die Autos am schlechtesten belegt sind: Gemäss neuestem Mikrozensus sitzen zu Pendlerzeiten im Schnitt 1,1 Personen in einem Auto. Beim ÖV verhält es sich zu Pendlerzeiten gerade umgekehrt: Da sind die Fahrzeuge während der Pendlerzeiten am allerbesten belegt. Ein Gelenkbus der VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*) kann locker 80 Personen aufs Mal transportieren, und wenn die Fahrgäste etwas zusammenstehen, noch viele mehr.

Einfach, um es wieder einmal vor Augen zu führen: Wenn jetzt alle diese 80 Personen statt in einem Gelenkbus alleine in einem Auto sitzen, ergibt das eine Blechkolonne von mindestens einem halben Kilometer, und wenn diese Schlange sich in Bewegung setzt, wird sie noch um ein mehrfaches länger.

Die Autofahrer und Autofahrerinnen hier im Saal möchten sich doch einfach ausmalen, wie es wäre, wenn vor ihnen statt einem Linienbus eine 500 Meter lange Blechkolonne im Verkehr stünde. Die öffentlichen Linienbusse entlasten die Strassen in einem derart hohen Masse, dass man sich schon sehr wundern muss, wie man auf die Idee kommen kann, dass man die Linienbusse jetzt mit der gleichen Steuer belegen soll wie die anderen Motorfahrzeuge.

Sie von der Autolobby klagen ja ständig über Stau. Wenn aber durch die Besteuerung der Linienbusse die Billettpreise steigen, schafft man nur einen Anreiz, dass noch mehr Leute ins Auto steigen. Die Automobilisten müssten also genau das Gegenteil wollen, denn jeder und jede, die in den Bus steigt, schafft wieder ein Stück Platz auf der Strasse – so einfach ist es, meine Damen und Herren –, damit die Autofreunde ihrem Begehren nach freier Fahrt weiter nachleben können. Und deshalb, meine Damen und Herren, ist der ÖV subventioniert. Ob versteckt oder nicht, das spielt hier gar keine Rolle. Er ist subventioniert, damit wir ein gutes Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer haben. Er ist subventioniert, damit es mehr Platz gibt auf der Strassen; und wir brauchen den ÖV auch, damit der Strassenverkehr in den Hochfrequenzzeiten nicht zusammenbricht. Jeder gut besetzte Linienbus ist also nichts anderes als eine indirekte Subvention der Autofahrer.

Und glauben Sie bitte nicht, dass der motorisierte Privatverkehr nicht ohnehin schon genügend subventioniert ist. Dafür muss man nicht einmal die ausgelagerten Umweltkosten berücksichtigen, für die am Ende leider allzu oft die Allgemeinheit aufkommen muss. Es ist viel einfacher: Mit den Verkehrsabgaben, die in den Strassenfonds flies-

sen, finanziert der Kanton ja nur die Aufwendungen für die Staatsstrassen. Daneben gibt es aber bekanntlich das riesige Netz der Gemeindestrassen. Dieses Netz ist dreieinhalb Mal so lang wie das kantonale. Und wie werden die Gemeindestrassen finanziert? Nicht durch den Strassenfonds, sondern direkt aus den Gemeindesteuern. Die grosse Subvention des Autoverkehrs findet auf Gemeindeebene statt. Also hören Sie doch auf, das Lamento von der Subventionierung des öffentlichen Verkehrs zu singen. Der Autoverkehr ist genau gleich subventioniert, und zwar direkt aus den Gemeindekassen.

Es ist klar, die Forderung nach einer ÖV-Besteuerung ist unverantwortlich. Und es macht auch überhaupt keinen Sinn, dass mit dieser Steuer ÖV-Gelder in den Strassenfonds gespült werden. Für den Staatshaushalt ist damit rein gar nichts gewonnen. Und es ist auch nicht Aufgabe des ÖV, den Autoverkehr direkt zu subventionieren. Der Autoverkehr wird genug subventioniert, und zwar aus den Kassen der Gemeinden. Ich danke Ihnen, wir sagen Nein zu dieser Vorlage.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) spricht zum zweiten Mal: Judith Stofer befürchtet ja, dass die Vorstösse von uns eingereicht wurden, weil wir die eigenen Taschen füllen wollen. Liebe Judith, ich kann dich diesbezüglich besänftigen, vielleicht lässt du dich ja noch umstimmen. Ich glaube, jeder der Mitunterzeichnenden hat durchaus einen ausserkantonalen Firmenstandort, wo er seine Fahrzeuge weit billiger immatrikulieren kann, ohne dass er irgendwie die Polizei oder den Pranger fürchten muss. Selbst wenn die Gebühren angepasst werden, wird es in den anderen Kantonen günstiger bleiben. Es geht also nicht um unser Portemonnaie, sondern es geht um das Portemonnaie der Zürcherinnen und Zürcher, nämlich um unsere Staatskasse.

Ich möchte aber auch nochmals auf die PI betreffend der Senkung der Verkehrsabgaben um 20 Prozent eingehen, denn für die Wettbewerbsfähigkeit des Gewerbes ist es einfach zentral, dass die Verkehrstaus durch einen entsprechenden Ausbau des Strassennetzes und eine gezielte Engpassbeseitigung reduziert werden können. Dafür braucht es genügend finanzielle Mittel im Strassenfonds.

Derzeit ist dies noch der Fall. Doch vergessen wir eines nicht: Obwohl der Strassenfonds aktuell mit rund einer Milliarde Franken gut dotiert ist, stehen ihm auch grosse finanzielle Verpflichtungen gegenüber. So übersteigt etwa die aktuelle Liste der vom Kanton Zürich zu finanzierenden Verkehrsprojekte den momentanen Fondsbestand deutlich. Die Umfahrung Eglisau, die Erschliessungsstrasse Neuhegi-Grüze in Win-

terthur oder Strassenmassnahmen für die Limmattalbahn, wo ja heute der Spatenstich war, sind dabei nur einige wenige der kostspieligen Projekte. Und zu beachten gilt es auch, dass selbst wenn einzelne Projekte entfallen oder sich verzögern, die Mittel aus dem Fonds auf jeden Fall benötigt werden. Der Mittelbedarf liegt auch ohne Rosengarten immer noch bei über 1,6 Milliarden Franken. Hinzu kommen zahlreiche kleinere Projekte, die aber für die einzelnen Regionen eminent wichtig sind. Bis 2030 werden daher über 3 Milliarden Franken benötigt.

Dieser mittel- bis langfristige Bedarf relativiert folglich die aktuelle Höhe des Fondsbestandes deutlich. Umso kurzsichtiger wäre es, dem Fonds nun Mittel zu entziehen und diese Projekte zu gefährden. Damit die Finanzierung des Ausbaus und des Unterhalts der Strassen zusammengefasst nachhaltig gesichert ist, braucht es ausreichend finanzielle Mittel und Ressourcen in unserem Strassenfonds.

Wir von der CVP sagen daher dezidiert Nein zu diesem Eigengoal und zu diesem Steilpass für die Grüne Parteien und bitten die anderen bürgerlichen Parteien, dies ebenfalls gleich zu tun und diese PI abzulehnen.

Jürg Sulser (SVP, Otelfingen) spricht zum zweiten Mal: Lieber Max Homberger, ich komme nochmals auf dein Votum zurück, und ich muss feststellen, Rechnen ist Glücksache. Bis 26 Tonnen ist es eine Reduktion von 26 Prozent, bei 27 bis 40 Tonnen sind es 42 Prozent. Nehmen wir die Tonnen: Umgerechnet sind wir bei einer Abschlagung – wenn die PI durchkommt – von 31 Prozent und nicht bei über 50 Prozent, wie du hier im Rat den Leuten weismachen möchtest.

Weiter, das gleiche Fahrzeug, der 40-Tönnner, gibt zwischen 70'000 und 90'000 Franken LSVA ab. Das hast du leider vergessen. Bleiben wir doch bei der Wahrheit und verkünden nicht falsche Tatsachen hier drin. Ich möchte einfach, dass du bei der Wahrheit bleibst. Dann geben wir noch Dieselabgaben ab, das kommt auch noch dazu. Einfach, dass du bei der Wahrheit bleibst.

Dann zu Judith Stofer: Ich bereichere mich nicht. Meine Lastwagen sind im Aargau eingelöst. Auch wenn das im Kanton Zürich durchkommt, fahre ich immer noch besser im Aargau. Und weisst du wieso? Weil mein Logistikzentrum im Aargau ist, darum sind die Lastwagen im Aargau eingelöst. Also, bleib auch bei der Wahrheit, ich bereichere mich nicht.

Und jetzt kommen wir noch zum Kollegen Hoesch: Ich wäre froh, wenn du mir noch erklären könntest, wie der gleiche Lastwagen im Kanton Thurgau, Aargau, in Schaffhausen die Strassen weniger belastet als im Kanton Zürich. Also da bin ich sehr gespannt darauf. Und lieber hätte ich es, wenn der Lastwagen im Kanton Zürich die Strassen befahren würde und angeblich auch kaputt macht, er auch im Kanton Zürich die Abgaben bezahlen würde. Da bin ich sehr gespannt, wenn du mir das noch erklärst. Danke.

Christian Müller (FDP, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Ich spreche gleich noch zu zwei Vorlagen, zum einen die Verkehrsabgaben für Lastwagen und zum anderen über die 20-prozentige Reduktion für Personenwagen.

Die Verkehrsabgabensenkung für Lastwagen ist unter denselben Gesichtspunkten zu betrachten, wie ich in meinem Votum zur Senkung der Abgaben für 3,5-Tonnen-Fahrzeuge erwähnt habe. Auch hier geht es darum, eine Korrektur anzubringen. Der Anstieg der Verkehrsabgaben vor allem für Fahrzeuge über 26 Tonnen ist doch enorm und unser Gewerbe hat hier einen Nachteil. Diesen Wettbewerbsnachteil müssen wir korrigieren. Deshalb wird die FDP-Fraktion auch diese PI unterstützen.

Zur Senkung der Strassenverkehrsabgabe um 20 Prozent: Auch da gibt es verschiedene gute Gründe, diese zu unterstützen. Der Strassenfonds weist per Ende 2016 einen Saldo von 1 Milliarde Franken aus und wird gemäss KEF in den nächsten Jahren noch weiter bis auf 1,5 Milliarden Franken steigen. Dies war der Anlass, diese Initiative ins Leben zu rufen. In den nächsten zwei Jahren sollen jedoch zahlreiche Projekte, darunter auch grössere wie der Rosengartentunnel, die Umfahrung Eglisau oder auch die Erschliessung Neuhegi-Grüze in Winterthur umgesetzt werden. Gesamthaft beträgt die geplante Investitionssumme rund 2,4 Milliarden Franken. Der Strassenfonds muss die Kapitalkosten, nicht die Investition dieser Infrastrukturvorhaben decken. Ebenso sind daraus auch die Unterhalts- und Sanierungsarbeiten des bestehenden Strassennetzes zu bestreiten. Nach eingehender Prüfung dieser Zahlen sind wir in der FDP-Fraktion zum Schluss gekommen, dass die derzeitigen Mittel im Strassenverkehrsfonds für die anstehenden Aufgaben, welche unbedingt realisiert werden sollten, zusammen mit den zu erwartenden Einnahmen in der Zukunft ausreichen sollten.

Eine Reduktion der Strassenverkehrsabgaben wird nicht nur den Strassenfonds, sondern auch die Rechnung des Staatshaushaltes betreffen. Dieser Betrag muss für den mittelfristigen Finanzausgleich anderweitig kompensiert werden. Deshalb hat die FDP das Postulat 346/2016, Strassengelder für Strassen, eingereicht, welches diesen Umstand ändern sollte. Mit dem Gegenvorschlag zur «Anti-Stau Initiative» zu dem am 24. September die Bevölkerung hoffentlich ihre Zustimmung erteilt, soll ein klares Zeichen zugunsten der Strasse gesetzt werden und ein Gleichgewicht zum öffentlichen Verkehr geschaffen werden. Die vorliegende PI widerspricht diesem Gedanken nicht. Wie schon erwähnt werden die Mittel für diese Aufgaben reichen, insbesondere da diese Reduktion auf acht Jahre ab Inkrafttreten begrenzt werden soll. Zudem wurden auch bei der Einlage Verkehrsfonds im Rahmen von Lül6 Kürzungen vorgenommen. Ebenfalls aufgrund des hohen Fondsbestands. Die FDP wird die PI vorläufig unterstützen und danach den Umsetzungsvorschlag einer genauen Prüfung unterziehen.

Und noch etwas zu Kollege Forrer: Die Umweltliste liegt auch bei mir immer auf dem Bürotisch. Ich setze mich sehr stark mit dieser auseinander. Deine Interpretation dieser Liste ist leider falsch. Es ist wohl der grösste Teil dieser Lieferwagen unter dieser CO₂-Grenze, aber das Gesetz sagt auch, dass nur die Fahrzeuge der höchsten Abgabestufe für den Bonus berechtigt sind, also die Euro-6-Fahrzeuge (*europäische Abgasnorm*). Auf dieser Liste findest du jedoch über 50 Prozent Euro-5-Fahrzeuge, welche nicht berechtigt sind.

René Isler (SVP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Noch eine Replik an Max Homberger: Du sprichst von schweren Lastwagen. Gesetzlich nennt man das einfach schwere Motorwagen. Wenn ein Lastwagen nicht schwer ist, dann wäre es ja eigentlich kein Lastwagen, sondern dann wären wir wieder beim Lieferwagen. Wenn du sagst, dass ein Lastwagen zehn- oder hundertausendmal schädlicher ist als ein normaler Personenwagen, dann mach mal die Rechnung, wie schwer allein in Winterthur so ein Stadtbus oder Gelenkbus ist, nämlich 29,6 Tonnen und wie viele Autos dort gleichzeitig durchfahren könnten. Notabene werden sie unter dem Stromnetz mit Diesel betrieben, weil sie so flexibler sind. Knapp 30 Tonnen hat einer. Und ich meinte, wir haben das auch schon einmal diskutiert in diesem Ratssaal. Nach der Effizienz fragt niemand. Am letzten Samstag um 8.32

Uh sind ich und der Buschauffeur von Winterthur-Seen allein in die Stadt gefahren mit 30 Tonnen. Das ist auch nicht effizient.

Und lieber Kollege Wiederkehr von der CVP: Du hast auf eine gewisse Art schon recht bei der Reduktion dieser Verkehrsabgaben, aber du machst einen grossen Fehler: Erstens äufnen wir Geld bis zum Geht-nichtmehr, und es mag dir eventuell entgangen sein, dass wir die Reduktion zeitlich beschränken wollen. Also, ich sehe einfach keinen Nachteil – aus heutiger Sicht. Und wir wissen es von der Volkswirtschaftsdirektion: Auch der Kanton Zürich wächst jährlich um zwischen 50'000 und 70'000 Einwohnern. Und lieber Josef Wiederkehr, glaube mir, das sind nicht nur alles Velofahrer und ÖV-Nutzer. Da werden auch wieder neue Fahrzeuge eingelöst. Die Rechnung ist bald gemacht: Diese 20 Prozent sind in ein paar Jahren wieder getilgt. Und wenn wir sehen, dass etwas wirklich Grosses ansteht, hält uns nichts davor zurück, diese Reduktion wieder rückgängig zu machen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Lieber Jürg Sulser, wir sind ja bereit über alles linear um 20 Prozent zu kürzen – auch für die Lastwagen. Ein bisschen weniger Kritik wäre da angesagt.

Aber jetzt zu Josef Wiederkehr: Christian Müller ist auch ein heller Kopf und kann rechnen. Was er nicht gesagt hat, ist, dass wir im Gegensatz zum Verkehrsfonds beim Strassenfonds einen durchschnittlichen Abschreiber bei den Investitionen von durchschnittlich 40 Jahren haben. Beim Verkehrsfonds haben wir einen durchschnittlichen Abschreiber von 30 Jahren. Das gibt eine ganz andere Situation im Verkehrsfonds, den Sie mitgeholfen haben zu plündern.

Also wenn Sie jetzt das kapitalisieren, einen 40-jährigen Abschreiber, was da alles möglich ist. Wenn ich jetzt ökologisch fundiert hätte argumentieren wollen, dann hätten wir eine 30- oder 40-prozentige Senkung verlangen müssen.

Felix Hoesch (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Sehr geehrter Kollege Häni, ich bin nicht Bündner. Und lieber Kollege Sulser, ich bin auch nicht von den anderen Kantonen, die Sie angesprochen haben. Ich kann nicht für die sprechen, die die Physik ignorieren und schwere Fahrzeuge überproportional fördern. Denn die Physik spricht von der vierten Potenz bei diesen Fahrzeugen. Die Strassenverkehrsabgaben für Lastwagen und Schwertransporter müssten rein nach Phy-

sik gigantisch sein. Das wollen wir auch nicht unbedingt, aber wir unterstützen, dass das annähernd in diese Richtung geht und nicht total in die andere Richtung.

Dann noch kurz zum Verkehrswachstum: Ja, die Bevölkerung wächst, sie wächst aber nicht einfach wegen dieser Masseneinwanderung, die sie gerne immer wieder nennen, nein, die Bevölkerung wächst, weil unser Wirtschaftsstandort wächst. Und unsere Mobilität wächst, weil die Menschen hier in der Schweiz überproportional mehr verkehren als früher, und zwar persönlich und einzeln. Und, meine Damen und Herren, das Verkehrswachstum in unserer Stadt Zürich, für die ich hier im Kantonsrat sitze, ist konstant geblieben beim motorisierten Autoverkehr. Dort konnten wir das Verkehrswachstum mit dem öffentlichen Verkehr abdecken und mit Velos, die wohlgemerkt fast gar kein Gewicht haben und darum in diese vierten Potenz nicht einfließen. Nein, der öffentliche Verkehr ist effizient und wir müssen diesen fördern und nicht den Autoverkehr, weder heute noch am 24. September. Denn so gibt es Platz für das Gewerbe und so kommt auch der innovative Bäcker mit seinen Brötchen zu mir.

Aber ich danke Ihnen für diese Debatte heute Nachmittag. Es war ein spannender Einblick in das Verkehrsabgabengesetz, und auch ich werde es nochmals gründlich lesen und vielleicht auch noch ein paar Vorstösse in die andere Richtung einreichen, als Sie sie heute eingereicht haben. Herzlichen Dank.

Abstimmung zu PI 9/2017

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 103 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Abstimmung zur PI 10/2017

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 87 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Abstimmung zur PI 11/2017

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 92 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Abstimmung zur PI 16/2017

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 101 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Ratspräsidentin Karin Egli: Ich beantrage Ihnen, die parlamentarischen Initiativen einer Kommission zum Bericht und Antrag zu überweisen. Sie sind damit einverstanden. Die Geschäftsleitung wird Ihnen an einer der nächsten Sitzungen die Zuweisungsanträge stellen.

Die Geschäfte sind damit erledigt.

31. Strategische Sicherung der Stromversorgung (Produktion)

Parlamentarische Initiative der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr vom 3. Juli 2017

KR-Nr. 182/2017

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 183/2017 und 184/2017)

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

1. Das Energiegesetz vom 19. Juni 1983 wird wie folgt geändert:

Versorgungssicherheit

b. Stromproduktion

§ 2 b ¹Der Kanton Zürich und Unternehmen gemäss § 2 Abs. 1 sorgen dafür, dass die systemrelevanten Teile der Stromversorgung, insbesondere der Stromproduktion, in Schweizer Hand sind.

²Unternehmen, an denen der Kanton Zürich oder Unternehmen gemäss § 2 Abs. 1 direkt oder indirekt beteiligt sind, dürfen sich in der Schweiz befindende Wasserkraftwerke weder ganz noch teilweise an ausländische Käufer veräussern.

³Bei einer Veräusserung ist eine Weitergabe an ausländische Käufer auszuschliessen.

⁴Diese Beschränkungen sind namentlich auch bei der Festlegung von Eigentümerstrategien zu beachten.

32. Vereinbarung im Zusammenhang mit Beteiligungen an Elektrizitätsversorgungsunternehmen

Parlamentarische Initiative der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Juli 2017

KR-Nr. 183/2017

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 182/2017 und 184/2017)

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Energiegesetz vom 19. Juni 1983 wird wie folgt geändert:

Genehmigungspflicht

§ 2a ¹ Vereinbarungen, die der Kanton Zürich im Zusammenhang mit seinen direkten und indirekten Beteiligungen an Elektrizitätsversorgungsunternehmen eingeht, bedürfen der Genehmigung des Kantonsrates.

²Das Veräussern oder Überlassen der Beteiligungen oder der Verkauf von substanziellen Vermögenswerten bedarf der Genehmigung des Kantonsrates.

³Der Genehmigungsbeschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

33. Strategische Sicherung der Stromversorgung (Stromnetz)

Parlamentarische Initiative der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Juli 2017

KR-Nr. 184/2017

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 182/2017 und 183/2017)

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Energiegesetz vom 19. Juni 1983 wird wie folgt geändert:

Genehmigungspflicht

§ 2a ¹ Vereinbarungen, die der Kanton Zürich im Zusammenhang mit seinen direkten und indirekten Beteiligungen an Elektrizitätsversorgungsunternehmen eingeht, bedürfen der Genehmigung des Kantonsrates.

²Das Veräussern oder Überlassen der Beteiligungen oder der Verkauf von substantiellen Vermögenswerten bedarf der Genehmigung des Kantonsrates.

³Der Genehmigungsbeschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich möchte dem Kantonsrat zuerst danken, dass wir mit der Änderung der Traktandenliste heute über die drei parlamentarischen Initiativen der KEVU diskutieren können.

Zuerst eine kurze Historie, wie es zu den nun vorliegenden PI der KEVU kam: Im Oktober 2016 unterstützte der Kantonsrat mit klarer Mehrheit die PI zu einer Standesinitiative, dass die Wasserkraft in Schweizer Hand bleiben soll, vorläufig. An der gleichen Sitzung wurden zwei dringliche Postulate überwiesen, die bestreben, dass die Wasserkraftwerke im Besitze der AXPO auch in Schweizer Hand respektive der des Kantons Zürich bleiben sollen.

Die KEVU wurde in diesem Frühjahr von der Geschäftsleitung beauftragt, sich mit der Ablösung des NOK-Gründungsvertrags (*Nordostschweizer Kraftwerke AG = Vorgängerunternehmen der AXPO*) durch den Aktionärsbindungsvertrag der AXPO zu befassen.

Aufgrund der Informationen, die wir von der Baudirektion erhalten haben, mussten wir erfahren, dass zwar der Kantonsrat für die Aufhebung des NOK-Gründungsvertrags verantwortlich ist, aber gemäss der Meinung der Regierung keine Mitbestimmung respektive keine Genehmigungspflicht des Aktionärsbindungsvertrags durch den Kantonsrat vorgesehen ist. Die KEVU-Mehrheit hat festgestellt, dass es mit der heutigen Rechtslage unklar ist, wer nun für den Beschluss, der durchaus eine erhebliche finanzielle Tragweite haben kann, nun zuständig ist. Das heisst, es ist gesetzlich unklar, ob der Regierungsrat oder der Kantonsrat für die schlussendliche Genehmigung des Aktionärsbindungsvertrags zuständig ist.

Deshalb hat die KEVU die PI 183/2017, «Vereinbarungen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Elektrizitätsversorgungsunternehmen», eingereicht. Sie soll rechtlich klären, inwiefern bei solchen Beteiligungen und beim Veräussern von substantiellen Vermögenswerten die Genehmigung des Kantonsrates notwendig ist.

Die Geschäftsleitung hat nun zu dem gleichen Thema den Kontakt mit der Regierung aufgenommen, um eine einvernehmliche Lösung zu finden. Ich hoffe sehr, dass diese Gespräche erfolgreich sein werden

und die PI somit hinfällig wird. Wenn allerdings diese Gespräche nicht von Erfolg gekrönt wären, dann hat der Kantonsrat einen Plan B in der Hinterhand. Die KEVU-Mehrheit versteht diese PI auch durchaus als eine Rückendeckung der Geschäftsleitung bei ihren Verhandlungen mit der Regierung, da die Regierung dann weiss, dass der Kantonsrat eine andere weitergehende Möglichkeit hätte, die bereits aufgegleist ist. Wegen den gesetzlichen Fristen, die wir einhalten müssen, muss diese PI heute vorläufig unterstützt werden, damit sich dieser Plan B nicht in Luft auflöst, weil der Kantonsrat dann definitiv zu spät wäre.

Weiter mussten wir in den Beratungen feststellen, dass mit der geplanten Realisierung der AXPO-Solution die kantonsrätliche Mehrheitsforderung, dass die Wasserkraft in Schweizer Hand bleiben soll, bei der AXPO eben bald obsolet werden könnte, da die AXPO unter Umständen ihre Wasserkraft bereits schon ins Ausland verkauft haben könnte. Die AXPO plant in die AXPO-Solution den Handel, die erneuerbare Produktion inklusive Wasserkraft und die Netze in dieses Konstrukt einzubringen. An der AXPO-Solution – so plant es die AXPO – sollen sich Dritte beteiligen können. Wer diese Dritten sind, wird nicht eingegrenzt, das heisst, es könnten zum Beispiel auch ausländische Investoren einsteigen.

Die PI 182/2017, «Strategische Sicherung der Stromversorgung (Produktion)», nimmt die schon gestellt Forderung nach dem Verbleib der Wasserkraft in Schweizer Hand auf. Sie sorgt dafür, dass der Kanton und seine Unternehmen – in diesem Fall die EKZ (*Elektrizitätswerke Kanton Zürich*) –, sich in der Schweiz befindende Wasserkraftwerke nicht an ausländische Investoren veräussern dürfen. Dies muss auch im Rahmen der Eigentums- und Beteiligungsstrategien verfolgt werden. Also auch in Bezug auf die AXPO. Somit kann sichergestellt werden, dass der Kanton Zürich in seinem Einflussbereich das Möglichste tut, dass diese wichtige, für eine sichere Stromversorgung unabdingbare Infrastruktur unter Schweizer Kontrolle bleibt. Der heutige Entscheid der Alpiq (*Schweizer Energieunternehmen*) vorläufig ihre Wasserkraftwerke doch nicht zu verkaufen, kann man in Bezug auf die AXPO noch nicht als Entwarnung werten, deshalb ist die PI nach wie vor sehr aktuell.

Die letzte PI 184/2017, «Strategische Sicherung der Stromversorgung (Stromnetze)», nimmt die Thematik des Netzes auf, die ebenfalls wegen den AXPO-Solution-Pläne auf das Tapet kam. Denn dort sollen ja auch die Netze eingebracht werden. Hier geht es in erster Linie um das überregionale Verteilnetz, dass die AXPO besitzt und betreibt. Es

geht also um das 50 und 110 Kilovolt Hochspannungsnetz, das die Verteilnetzbetreiber mit Endkunden wie zum Beispiel die EKZ versorgt. Da es sich beim Netz unbestritten um ein natürliches Monopol handelt, dass für das Funktionieren unserer Volkswirtschaft unabdingbar ist und dazu noch einen regulatorisch garantierten Gewinn bietet, ist es eine attraktive Investition. Wie die Chinesen zum Beispiel in Portugal und Griechenland auch schon mehrfach demonstriert haben. Die Stossrichtung der PI ist grundsätzlich sehr ähnlich wie bei jener betreffend Stromproduktion.

Ich bitte sie ihm Namen der KEVU-Mehrheit sämtliche PI vorläufig zu unterstützen. Wie bei jeder PI bedürfen sie natürlich noch einiger Feinjustierung. Der Fahrplan der AXPO ist vorgegeben und wartet nicht auf uns. Mit der heutigen vorläufigen Unterstützung können wir unter Berücksichtigung der einzuhaltenden Fristen aber sicherstellen, dass der Kantonsrat bei der Thematik nach wie vor ein gewichtiges Wort mitzureden.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Die SVP hat heute Morgen den Antrag auf Traktandenänderung unterstützt und wird auch die Überweisung dieser drei PI unterstützen, da uns die dynamische Entwicklung im Energiesektor uns zum raschen Handeln zwingt und wir den soeben erwähnten Plan B wirklich präsent haben sollten.

Ich spreche auch zu den drei PI in einem Votum und versuche mich mit Blick auf die Rednerlisten knapp zu halten. Betreffend der Genehmigungspflicht ist zu sagen, dass es sich hier beim Aktionärsbindungsvertrag natürlich um potenziell riesige finanzielle Auswirkungen für den Kanton Zürich handelt. Und es geht keineswegs um ein Misstrauensvotum gegenüber der Geschäftsleitung und erst recht nicht gegenüber dem Regierungsrat. Wir haben hier das Vertrauen und die Hoffnung, dass diese Gespräche doch zielführend sein werden. Denn wichtig ist tatsächlich, dass die Klärung der Rechtslage hier in Bälde vorliegt, damit wir hier zielgerichtet vorgehen und die Bedenken ausräumen können.

Es ist aber doch durchaus mit Blick auf die Bedeutung schon legitim, dass derartige Entscheide durch die Legislative legitimiert werden. Das ist die Motivation, die hinter dieser PI (KR-Nr. 183/2017) steht und die wir nach wie vor unterstützen.

Zu den beiden PI 182 und 184/2017, welche die strategische Sicherung der Produktion und des Stromnetzes angehen, ist zu sagen, meine Damen und Herren, dass es zweifellos eine Tatsache ist, dass die Energieversorgung ein erstrangiges strategisches Interesse darstellt.

Und diese PI sollen dieses Interesse der Politik, unseres Parlaments signalisieren.

Man kann auch verfolgen, dass diese Diskussion, insbesondere betreffend Wasserkraft, welche ja nicht nur im Kanton Zürich, sondern auch in anderen Parlamenten thematisiert wurde, beispielsweise durch die angestrebte Standesinitiative mit der PI Huber (*KR-Nr. 143/2016*), dass diese Diskussion, ich wage zu sagen, eine gewisse Wirkung zeigt. Wenn man die aktuellen Entwicklungen, die heute über die Alpiq publiziert wurden, analysiert, denke ich, dass ein gewisses Umdenken stattfindet. Das ist das Ziel.

Ich will die PI auch nicht als Torpedo gegen die AXPO-Solution verstanden wissen. Denn die Sicherung der AXPO, welche unter den notabene subventionierten und marktverzerrenden Marktpolitik namentlich unseres nördlichen Nachbars leidet, ist ganz klar in unser aller Interesse. Aber die Wasserkraftwerke dürfen nicht aus der Hand gegeben werden. Die SVP unterstützt deshalb diese drei PI vorläufig.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Es mutet schon fast «honeymoonmässig» an, was ich alles am Votum des Vorredners loben muss. Ich glaube, wer das Volk umgehen will, will in erster Linie zuerst einmal den Kantonsrat umgehen, und dafür hat die SVP ja hoffentlich weiterhin ein gutes Sensorium. Auch wir sind der Meinung, dass sich dieses Parlament im Auftrag der Wählerschaft mit dem AXPO-Dossier sehr ernsthaft beschaffen muss. Das Notwendige habe ich zur Dringlichkeit schon heute Morgen gesagt.

Genau wie die Präsidentin und mein Vorredner sprechen wir überhaupt nicht einem Alleingang der KEVU das Wort, sondern wir schätzen es sehr, dass die Kolleginnen und Kollegen von der Geschäftsleitung mit der KEVU zusammen das Volk gut vertreten wollen und zu einer guten Lösung in diesen Streitsachen finden wollen.

Es ist unbestritten, dass das Hochspannungsnetz eine staatliche Infrastruktur bleiben muss. Das hat sogar die neoliberale Fraktion hier drin erkannt. Nun ist es aber natürlich auch so, dass eine staatliche Kontrolle des Netzes wenig bringt, wenn sie keinerlei Kontrolle über die lokale Stromeinspeisung in gewissem Sinne hat, denn die Netzstabilität hängt von dieser lokalen Einspeisung ab. Wir sehen hier einen klaren physikalischen und somit auch politischen Zusammenhang.

Heute hat die Alpiq einen einstweiligen Verzicht auf den Verkauf ihrer Kraftwerke wegen Nachfrageschwäche kommuniziert. Nun, diese Nachfrageschwäche betrifft wahrscheinlich dann auch die AXPO. Das sehen wir durchaus positiv. Es gibt uns Zeit, die Neuordnung unserer

staatlichen Beteiligungen in der Strombranche uns gut zu überlegen und einen Konsens zu finden – hoffentlich dann auch mit der Regierung.

Die SP-Fraktion dankt allen, die dabei konstruktiv und auch speditiv mitarbeiten wollen, insbesondere natürlich unseren Lieblingskontrahenten von der SVP. Wir freuen uns hier, in einer neuen Konstellation zusammenarbeiten zu können. Deshalb unterstützt die SP alle PI vorläufig.

Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Der AXPO geht es im Augenblick nicht wirklich gut. Es ist klar, dass Handlungsbedarf besteht.

In diesem Rat wurde mehrfach der Vorwurf geäußert, dass der Regierungsrat den Wandel der Energiebranche nicht hervorgesehen hat und es unterlassen würde, die AXPO rechtzeitig an die neuen Rahmenbedingungen anzupassen. Nun möchte der Regierungsrat handeln und Sie möchten ihn unterbinden? Haben sie so wenig Vertrauen in die Kompetenz unseres Regierungsrates? Und glauben sie wirklich, dass Sie auf die Schnelle eine bessere Lösung finden als der Regierungsrat? Ich verstehe Ihr Bemühen, dass Sie handeln wollen. Nur, operative Hektik macht keinen Sinn, insbesondere dann nicht, wenn keine überzeugenden Konzepte vorhanden sind.

Oder glauben Sie wirklich, dass Sie die Probleme der AXPO lösen können, indem Sie ausländische Investoren von einem Engagement in Schweizer Wasserkraft oder einem Engagement in unsere Stromnetze ausschliessen? Ich sage es klipp und klar: Die vorgeschlagenen PI bezüglich der strategischen Sicherung der Stromversorgung sind nicht wirksam, nicht zweckmässig und nicht wirtschaftlich. Ich kann es auch noch deutlicher sagen: Sie sind schlicht und einfach nicht notwendig.

Die FDP wird keine der drei Initiativen unterstützen. Unsere Haltung begründe ich wie folgt:

Beginnen wir mit der Stromproduktion: Die Stromproduktion ist Aufgabe der Energiewirtschaft. Die Stromproduktion ist keine hoheitliche und keine staatliche Aufgabe.

Falls die AXPO Beteiligungen an Wasserkraftwerke verkaufen will, soll der erzielbare Preis den Ausschlag geben, an wen sie verkauft und nicht der Pass des Käufers. Es erstaunt mich sehr, dass die SVP von diesem Grundsatz abweichen und diese PI unterstützen will. Sie ist damit ein weiteres Mal gegen eine liberale Marktwirtschaft.

Auch das Argument, dass die Wasserkraft aus Sicherheitsüberlegungen in Schweizer Hand bleiben muss, ist nicht stichhaltig,

Es ist ein Irrglaube, dass wir mit einem Verkauf der Wasserkraftwerke an Ausländer die Kontrolle über diese verlieren. Die Rheinwasserkraftwerke sind das beste Beispiel dafür. Seit Jahren befinden sie sich zumindest teilweise in ausländischer Hand und noch nie gab es damit Probleme.

Bezüglich der Versorgungssicherheit muss ich auch keine neuen Argumente erfinden. Ich kann an dieser Stelle nur wiederholen, was unser Regierungsrat bereits mehrfach gesagt hat: «Für die Versorgungssicherheit ist nicht massgeblich, ob sich die Schweizer Wasserkraftwerke mehrheitlich in der Hand von schweizerischen oder von ausländischen Investoren befinden. Es ist auch nicht entscheidend, ob es sich bei den Investoren um private oder öffentliche Körperschaften handelt.»

Ich komme zum Fazit: Auch ich begrüsse es, wenn die Schweizer Wasserkraftwerke in Schweizer Hand sind, ein Veräusserungsverbot an ausländische Investoren lehne ich jedoch klar ab.

Ich komme zu der PI bezüglich Stromnetz. In der Begründung der PI steht: «Die Stromversorgung ist für die Schweiz als Ressource strategisch zu wichtig, um den unbeschränkten Zugriff ausländischer Investoren ausgesetzt zu werden.» Meine sehr geehrten Damen und Herren, niemand, aber auch gar niemand hat vor, ausländischen Investoren unbeschränkten Zugriff auf unsere Stromversorgung zu geben.

Die Stromversorgung und speziell die Stromnetze sind in der Schweiz stark reglementiert. Ich rufe in Erinnerung: Gemäss Art. 5 Abs. 1 Stromversorgungsgesetz bezeichnen die Kantone die Netzgebiete der auf ihrem Gebiet tätigen Netzbetreiberinnen und -betreiber. Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 168/2013 betreffend Zuteilung der Stromnetzgebiete den einzelnen Netzbetreiberinnen und -betreibern die lokalen und regionalen Verteilnetzgebiete zugewiesen. Mittels Leistungsaufträgen kann der Regierungsrat die Netzbetreiberinnen und -betreiber zur Verbesserung der Versorgungssicherheit verpflichten,

Zweitens: Die Eidgenössische Elektrizitätskommission überwacht die Einhaltung des Stromversorgungsgesetzes, trifft die Entscheide und erlässt die Verfügungen, die für den Vollzug des Gesetzes und der Ausführungsbestimmungen falls solche notwendig sind.

Also: Mitnichten besteht die Gefahr, dass wir allfälligen ausländischen Investoren unbeschränkten Zugriff auf unsere Stromnetze geben.

Was mich bei dieser PI aber noch mehr schockiert hat: So wie diese PI formuliert ist, betrifft sie nicht nur die AXPO und die EKZ, sondern ... (*die Redezeit ist abgelaufen*).

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Wir behandeln drei PI, die die KEVU miteinander eingereicht hat. Die Reihenfolge der Nummern gemäss Geschäftsliste entspricht aber aus meiner Sicht nicht der Relevanz, die diese Vorstösse haben. Ganz klar die dringlichste PI ist die KR-Nr. 183/2017 über die Vereinbarung zur Beteiligung des Kantons an Elektrizitätsversorgungsunternehmen.

Auch wenn in der PI nicht explizit erwähnt, geht es dabei faktisch um ein Jahrhundertwerk. Der NOK-Gründungsvertrag von 1914 soll rundum erneuert respektive abgelöst werden. Letzten Herbst beerdigten wir eine PI, die genau dies forderte mit der Begründung, dass der Stein ins Rollen gebracht wurde. Alle waren sich einig, dass die Zeit für diese Erneuerung gekommen ist, auch wenn sie die PI ursprünglich nicht unterstützt haben. Nun sind wir aber besorgt, wie und in welche Richtung diese Erneuerung geht.

Die zuverlässige und jederzeitige Verfügbarkeit von Elektrizität ist in der Schweiz schon fast eine Selbstverständlichkeit. Wie sehr wir davon abhängen, zeigt sich erst, wenn sie einmal nicht vorhanden ist. Wenn sich im Büro bei einem Stromausfall die Leute im Gang treffen, weil sie nicht mehr wissen, was sie ohne PC tun sollen, kann das ja kurzfristig erheiternd sein. Wenn aber das Verkehrssystem zusammenbricht und Krankenhäuser auf Notstrom umstellen müssen, ist fertig lustig.

Sie sehen worauf ich hinaus will: Ohne zuverlässige Elektrizität funktioniert unsere Gesellschaft, unser Staat nicht mehr. Es ist und bleibt also eine zentrale Aufgabe des Staates, die Versorgung mit Elektrizität sicherzustellen, und ich erachte es als meine Pflicht als Kantonsrätin, bei einem solch wichtigen Thema mitzureden und mitzuarbeiten.

Die Regierung aber will den Aktionärsbindungsvertrag über die AXPO ohne Mitsprachemöglichkeit des Kantonsrates beschliessen, und es ist kaum anzunehmen, dass er in diesem Vertragswerk noch irgendeine Rolle für den Kantonsrat sieht. Selbst seine eigene Rolle wird respektive hat schon an Gewicht verloren. Im Verhältnis zur Wichtigkeit der Stromversorgung ist das fahrlässig.

Wir fordern deshalb mit der PI 183/2017, dass der Kantonsrat ein Mitspracherecht hat, wenn der Regierungsrat Verträge von solcher Tragweite wie den angedachten AXPO-Aktionärsbindungsvertrag abschliesst. Wie sie gehört haben, sind wir sogar der Ansicht, der Regierungsrat müsste das aufgrund der geltenden Rechtslage sowieso tun.

Da wir diesbezüglich offenbar eine andere Rechtsauffassung haben, beantragen wir, dies in einer Gesetzesänderung klarzustellen.

Noch ein Wort zu den anderen beiden PI, die mehr inhaltlicher Natur sind. Die Grünliberalen haben für diese PI unterschiedliche Begeisterung. Aufgrund der Monopolstellung des Stromnetzes unterstützen wir eine Kontrolle der öffentlichen Hand über die Netzinfrastuktur. Diese hat für uns ähnliche Bedeutung wie zum Beispiel die Wasserversorgung oder Verkehrsinfrastruktur.

Schwierig wird es hingegen bei der Abgrenzung, was alles zum sicheren Betrieb des Stromnetzes gehört. Damit wir an der Steckdose Strom haben, braucht es nämlich nicht nur ein Kabel von der Steckdose zu einem Kraftwerk, sondern auch eine Regelung des Netzes zum Ausgleich von Produktion und Verbrauch. Aus diesem Grund sehen wir gewisse Kraftwerke als Teil des Stromnetzes und befürworten für diese Kraftwerke eine Kontrolle der öffentlichen Hand. Wir scheren also nicht alle Wasserkraftwerke über einen Kamm. Pumpspeicherkraftwerke haben eine zentrale Funktion für die Netzstabilität, was ihnen eine besondere Relevanz für die Versorgung der Schweiz gibt. Kleinwasserkraftwerke hingegen sind für den Netzbetrieb unbedeutend und können dem freien Markt überlassen werden.

Als Konsequenz aus meinen Ausführungen werden wir die PI 183/2017 und 184/2017 klar unterstützen. Die PI 182/2017 hingegen überweisen wir mit gemischten Gefühlen und klar mit der Betonung auf «vorläufig». Dadurch können wir in der Kommission genau diese technischen Fragen beraten, wo das Stromnetz anfängt und wo es aufhört. Und für diese zwei technischen PI, Thomas Vogel, ist wohl die KEVU die richtige Kommission.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Wenn der Staat eine grosse Beteiligung an einem grossen Unternehmen innehält, liegt es in der Verantwortung des Parlamentes von der Regierung jederzeit Offenheit und Klarheit zu verlangen. Das Parlament soll jederzeit wissen, welche staatlichen Aufgaben über die Beteiligungen erfüllt werden. Es soll wissen, welche strategischen Ziele die Regierung mit der Beteiligung verfolgt und wie die Zukunft dieser Beteiligungen aussieht. Von daher haben wir Grüne eine gewisse Sympathie mit der Stossrichtung dieser PI.

Der AXPO-Konzern ist in einer der schwierigsten Phasen des Umbruchs und der Neustrukturierung. Das bürgerliche Projekt der Liberalisierung des Strommarkts hat dem Konzern, insbesondere der AXPO-Power AG, eine äusserst schwere Schlagseite verpasst. Die erste

Teilliberalisierung kam zum denkbar schlechtesten Zeitpunkt. Zur gleichen Zeit wurde der Franken stärker und der Stromimport attraktiver. Hinzu kam, dass die AKW längst das Rentenalter erreicht haben.

Die AKW waren von Anfang an quersubventioniert. Aber inzwischen müssen auch noch die milliardenteuren Prothesen in Beznau amortisiert werden, obwohl unklar ist, ob Block 1 jemals wieder ans Netz geht und wie lange Block 2 noch läuft.

Eine Refinanzierung der AXPO ist ab 2020 zwingend, und die Hoffnung richtet sich nun auf die neue Konzerneinheit, die sogenannte AXPO-Solutions, wobei diese ihren Namen wohl nur dann gerecht werden kann, wenn die Kantonswerke mit ihrer Grundversorgung auch wieder bereit sind, kostendeckende Preise für den «Solutions-Strom» zu bezahlen.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, staatliche Beteiligungen sind selbstverständlich nach ihrem wirtschaftlichen Wert zu beurteilen. Zuerst aber muss der strategische Wert der Beteiligungen im Blick stehen. Im Dienst welcher öffentlichen Interessen und im Dienst welcher staatlichen Aufgaben soll sich der Kanton an einer Aktiengesellschaft überhaupt beteiligen? Im Fall der AXPO sind vier Handlungsfelder für uns Grüne zentral und auf diesen vier Handlungsfeldern wollen wir von der Regierung bedeutend klarere Antworten und bedeutend verbindlichere Aussagen haben. Das sind erstens Stilllegung und Rückbau der Atomkraftwerke, die der AXPO gehören und an denen sie beteiligt ist. Zweitens: Erhaltung und Zukunft der inländischen Wasserkraft. Drittens interessiert uns besonders die Zukunft der Stromnetze, die zu AXPO gehören. Und viertens: Was tut die AXPO und was soll sie im Bereiche der erneuerbaren Energien tun?

In der sogenannten AXPO-Eigentümerstrategie des Kantons, die eigentlich Beteiligungsstrategie heissen müsste, spricht die Regierung diese vier Felder nur sehr knapp und unbefriedigend an und dies, obwohl es sich, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, um zentrale Geschäftsgebiete der AXPO handelt.

Die Eigentümerstrategie schliesslich definiert nicht weniger als die Leitlinien innerhalb derer sich die AXPO nach Auffassung ihres grössten Aktionärs, dem Kanton Zürich inklusive EKZ, bewegen soll. Und dann hat die Eigentümerstrategie auch noch eine Publizitätsfunktion gegenüber dem Parlament und der Öffentlichkeit. Und damit sind wir genau beim Punkt der jetzigen Debatte, nämlich bei der Transparenz, welche insbesondere die PI 183/2017 zum Aktionärsbindungsvertrag von der Regierung im Grunde ja einfordert. Ja, es stünde der Regierung jederzeit frei, den Rat und die Öffentlichkeit darüber zu informieren, welchen Fahrplan sie im Rahmen ihrer Beteiligung für

den vom Volk und Ständen kürzlich beschlossenen Atomausstieg verfolgt. Dasselbe gilt für die Zukunft der Wasserkraftwerke, der Stromnetz und der erneuerbaren Energien.

Dass jetzt die Kommissions-PI 183/2017 eine Genehmigungspflicht für Aktionärsbindungsverträge im Bereich Stromversorgung einfordert, ist eine Konsequenz des Umstandes, dass die Regierung ihre Karten im Zusammenhang mit der AXPO zu wenig offen legt oder besser gesagt bedeckt hält. Es ist jedoch klar, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wir wissen es alle, eine Genehmigungspflicht für sämtliche Vereinbarungen, die der Kanton als Aktionär von Elektrizitätsversorgungsunternehmen mit anderen Aktionären eingeht, können wir im Grunde genommen nicht gut heissen. Wenn jedes Verhandlungsmandat des Kantons und den EKZ zuerst vom Kantonsrat abzusegnen wäre, so wären die Auswirkungen gross und unerwünscht. Deshalb wundere ich mich auch ein bisschen, wie es dazu kommt, dass SVP und GLP ... *(die Redezeit ist abgelaufen)*.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Es ist wohl unbestritten, dass eine sichere, funktionierende Stromversorgung für unseren Kanton eminent wichtig ist, für seine Bürgerinnen und Bürger, aber auch für die Wirtschaft. Was bei uns häufig als selbstverständlich angeschaut wird, nämlich dass jederzeit genügend Strom für unsere Bedürfnisse zur Verfügung steht, ist nicht so trivial, wie es nach aussen aussieht.

Wenn es nicht funktioniert, wenn wir zu wenig Strom haben, wissen wir wie fatal die Auswirkungen davon sind, weil doch unzählige Bereiche unseres täglichen Tuns davon stark betroffen sind. Insofern überrascht es nicht, dass die KEVU sich jetzt mit drei PI für diese Versorgungssicherheit einsetzen will.

In der Diskussion in der Fraktion kamen aber dann doch andere Fragen, kritische Fragen zum Vorschein. Ist es wirklich so schädlich, wenn ausländische Investoren in unsere Energieversorgung investieren wollen? Wäre es nicht sogar wünschenswert, dass hier ein gewisser Austausch stattfindet? Investieren nicht auch wir grössere Summen in die Energieproduktion im Ausland? Braucht es zur Wahrung dieser Versorgungssicherheit noch mehr Regelungen und noch mehr Vorschriften oder brauche wir stattdessen nicht mehr unternehmerische Freiheiten? Wir sind der Meinung, dass diese Diskussion geführt werden soll. Deshalb unterstützen wir diese PI vorläufig, stehen ihnen jedoch sehr kritisch gegenüber.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Auf einen bereits fahrenden Zug aufzuspringen, ist genauso wenig zu empfehlen, wie die Teilnahme an einem Fussball-Grümpeltturnier. Im mildesten Fall holt man sich eine Zerrung, im gröberen Fall kommt man komplett unter die Räder und kann nachher gar nicht mehr auf eigenen Beinen stehen. Ich rede aus Erfahrung.

Mit der Neugestaltung unserer Stromversorgung sieht es momentan ziemlich ähnlich aus: Der Zug ist bereits angerollt und nach über 100 Jahren Gültigkeit geht es jetzt einerseits um die Auflösung des NOK-Gründungsvertrags. Im gleichen Zug fährt andererseits bereits auch die AXPO mit, die logischerweise ein vitales Interesse daran hat, die Weichen für ihre Zukunft möglichst optimal und ohne störende Kondukteure zu stellen. Noch haben wir die Möglichkeit, mit begrenztem Risiko eine der Einstiegsstangen zu erwischen und mit den zugestiegenen Passagieren quasi die Billettpreise zu diskutieren. Das ist richtig so, denn immerhin geht es um die künftige Stromversorgung unseres Kantons und damit auch unserer Wirtschaft. Die vorliegenden PI bilden dafür die richtigen Tarifgrundlagen, auf welchen alle relevanten Fragen diskutiert werden sollen.

Weil der Zug bereits unterwegs ist, bleibt es parallel dazu nötig, dass wir mit dem Regierungsrat und der Geschäftsleitung in engem Kontakt sind. Auch wenn vielleicht die AXPO ungestört in der 1. Klasse sich möglichst wenig mit den einfachen Fahrgästen befassen will, sind es doch genau diese, welche letztlich darüber bestimmen sollen, wie unsere künftige Stromversorgung aussehen wird.

Mit der Auflösung des NOK-Gründungsvertrags geht eine jahrzehntelang geklärte und vorhandene Verantwortung des Kantonsrates in eine neue Ära über. Der neue nun entstehende Aktionärsbindungsvertrag mit der AXPO wird ganz anders ausgestaltet sein und auch die Ausgestaltung unseres Parlaments neu regeln. Und wohlverstanden, es geht uns mitnichten um eine operative Einflussnahme, aber um eine strategische schon.

Auf diesem Hintergrund war es ein weiser Entscheid der Geschäftsleitung, die KEVU zu beauftragen, diesen Prozess eng und aufmerksam zu begleiten. Nun erwarten wir aber auch von der Geschäftsleitung so viel Rückgrat und Standfestigkeit, um auch weiterhin hinter diesem Entscheid zu stehen. An uns soll es nicht scheitern, mit Ihnen zusammen zielführende Lösungen zu finden.

Die drei vorliegenden PI bilden die Grundlage für so entscheidende Fragen wie zum Beispiel, ob es künftig möglich sein soll, systemrelevante Teile der Stromversorgung und insbesondere der Produktion an ausländische Käufer zu veräussern oder ob es sichergestellt ist, dass

die Interessen unseres Kantons bei einem Aktionärsbindungsvertrag mit der AXPO gewahrt bleiben. Haben wir die Möglichkeit, einen Vertrag zu genehmigen? Werden Stromnetze, an welchen der Kanton Zürich beteiligt ist, auch in Zukunft in der öffentlichen Hand bleiben? Fragen gibt es mehr als genug. Was man dagegen von der zur Verfügung stehenden Zeit nicht sagen kann. Darum verlieren wir nicht noch mehr Zeit und sorgen dafür, dass wir möglichst bald zu Antworten auf unsere Fragen kommen. Die Stromversorgung ist dabei für unser Land und unseren Kanton und insbesondere unsere Volkswirtschaft eine fundamental wichtige Ressource. Natürlich ist die Wirtschaftlichkeit der Stromerzeugung ein wichtiger Faktor. Noch wichtiger ist jedoch, dass wir als Vertreterinnen und Vertreter des Volkes, deren Einflussnahme bei grundlegenden Fragen der Stromerzeugung und Stromverteilung sicherstellen.

Weil es «höchste Eisenbahn» ist, all die offenen Fragen anzugehen, wird die EVP alle drei PI vorläufig unterstützen.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Diese drei PI kommen etwa gleich pathetisch daher wie schon die entsprechenden Postulate. Da wird da grossmundig davon gesprochen, dass die Stromversorgung in Schweizer Hand bleiben müsse und die Schweiz wie jedes Land autonom sei. Ich weiss nicht, was das heisst, «Schweizer Hand». Ist jetzt, wenn die CS (*Credit Suisse*) diese Wasserkraftwerke kaufen würde, ist das jetzt auch in Schweizer Hand? Die CS hat zwar ihren Sitz gleich dahinten am Paradeplatz, Hauptaktionär ist ein katarischer Staatsfonds, und ich glaube, das Schweizer Aktionariat, also Leute mit Wohnsitz in der Schweiz, ist wahrscheinlich unter 10 Prozent. Also, das hilft uns nicht weiter. Ebenso, dass die Schweiz ein autonomes Land ist, ich weiss nicht, auf welchem Mist das gewachsen ist. Das sind wahrscheinlich die Fantasien der SVP. Die glaubt wirklich noch an ein autonomes Land. Aber Strom fliesst ja bekanntlich und Strom fliesst auch über die Landesgrenzen hinweg, und ich glaube, wir könnten unsere Produktion in Dienstleistung und Industrie nicht aufrecht erhalten, wenn wir völlig autonom wären und nichts aus dem Ausland importieren würden respektive unsere Güter nicht ins Ausland exportieren könnten. Also, das ist auch eine Fiktion, die Autonomie.

Entscheidend ist aber nicht, ob es in Schweizer Hand ist oder nicht, sondern entscheidend ist, ob die Stromproduktion – und das unterscheidet uns eben von Herrn Hofmann von der FDP, der sagt, das können Private machen –, dass die Stromproduktion ein öffentliches Gut ist. Und da braucht es eben eine demokratische Kontrolle. Das ist

eben das Entscheidende, war für uns wichtig ist, dass wir eben auch darüber mitbestimmen können.

Die Stromwirtschaft ist da aber nicht ein Beispiel von Demokratie. Schon der NOK-Gründungsvertrag wurde ja in Umgehung der Legislativen abgeschlossen und es hatten immer die Kantonsregierungen das Sagen – auch jetzt in der AXPO. Es ist ja hinlänglich bekannt, dass da ein grosses Demokratie-Defizit besteht.

Nun, der Regierungsrat ist da am Handeln respektive die AXPO ist da gezwungen zu handeln. Das wissen wir alle. Es hätte niemand gedacht, dass die Wasserkraft diesen Stellenwert bekommt, den sie heute hat. Dass wir da ziemlich viele Milliarden zum Beispiel im Linth-Limmern (*Pumpspeicherwerk*) versenkt haben et cetera, das ist jetzt alles Tatsache. Der Regierungsrat und die AXPO möchten sich da allenfalls entschleichen.

Vielleicht ist es aber auch gescheit, was da mit Aktionärsbindungsvertrag gemacht wird, damit nicht gewisse Kantone ihre Anteile einfach in Gesellschaften umlagern können, die dann Konkurs gehen und dann das Ganze beim Kanton Zürich landet. Das wissen wir alles nicht.

Es ist wichtig, dass wir im Gespräch bleiben mit der Regierung. Denn die Regierung hat bis jetzt auch den gesetzlichen Lead respektive ist zeitlich im Verzug. Und ich könnte mir vorstellen, dass rechtlich die Regierung bis zum heutigen Zeitpunkt eher am Drücker ist. Deshalb ist das Vorgehen, dass wir das Gespräch mit der Regierung suchen, sicher richtig. Und es macht nicht viel Sinn, wenn wir jetzt in einen Zweikampf mit der Regierung laufen.

Nichtsdestotrotz kann man diese PI überweisen, obwohl sie nicht das Gelbe vom Ei sind. Aber sie bieten immerhin die Möglichkeit, dass wir noch etwas in der Hinterhand haben, wenn – was eben auch zu befürchten ist – die Regierung nicht allzu gesprächsbereit ist, damit wir hier eben ein gewisses Druckmittel haben, damit dieses strategische Ziel, das für uns wichtig ist, dass eben die Mitsprache des Kantonsrates hier noch einigermaßen gewährleistet sein wird, erreicht wird. Die Chance ist nicht sehr gross, aber wir glauben, dass es wichtig ist, dass diese Produktionsstätten eben ein Einfluss sein können, sodass wir darüber bestimmen können, wie eben Energie produziert wird und sie nicht schlussendlich von privaten Konzernen beherrscht werden, die uns alles diktieren. Das ist unsere Angst, und das wollen wir verhindern, und deshalb bitten wir Sie, diese PI einstweilen zu unterstützen und das Gespräch mit dem Regierungsrat zu suchen.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Zuerst einen kleinen Einschub: Es wurde hier immer gesagt, der Strom sei grenzübergreifend. Das ist

so. Nur bei diesen Vorstössen geht es nicht um den Strom, sondern es geht um unsere ureigenen Produktionsstätten und Netze. Und deshalb werden wir alle drei Vorstösse unterstützen.

Wir wollen, dass unsere Wasserkraft in Schweizer Hand bleibt. Wir wollen auch, dass die Stromnetze in Schweizer Hand bleiben. Ja, wir wollen, dass die öffentliche Hand weiterhin die Aufsicht über diese Netze behält. Ebenfalls wollen wir auch nicht, dass der Regierungsrat hinter dem Rücken des Parlaments die Beteiligungen an der AXPO neu regelt. Hier wollen wir nicht einfach, schlussendlich vor vollendete Tatsachen gestellt werden.

Und zu Olivier Hofmann muss ich sagen, es ist klar, dass wir mit diesen Vorstössen die defizitäre Situation der Wasserkraftnutzung nicht ändern können. Dafür benötigt es diverse andere Massnahmen. Wir wollen aber mit diesen Vorstössen einen klaren Rahmen aufzeigen, damit keine unbedachten Handlungen in der derzeitigen Situation entstehen.

Ivo Koller (BDP, Uster): Ich werde auch nur einmal zu den drei KEVU-Initiativen sprechen: Wir wissen es alle, das aktuelle Marktumfeld gestaltet sich für die AXPO äusserst schwierig. Die Gefahr, dass zum Beispiel die chinesische Einkaufstour auch auf die AXPO übergreift, ist nicht komplett illusorisch. Für die BDP ist es zentral, dass die Stromversorgung und die Wasserkraftwerke in Schweizer Hand bleiben. Und dazu würden wir die CS als mögliche Eigentümerin nicht zählen.

Die Energieversorgung ist zu wichtig für unseren Kanton, als dass uns diese Thematik nicht ernsthaft interessieren sollte. Wir wünschen uns eine aktive Mitsprache, was einen zukünftigen Aktionärsbindungsvertrag angeht. Wir lehnen darum einen Alleingang des Regierungsrates ab. Die möglichen finanziellen Folgen für den Kanton Zürich sind mit den kommenden Herausforderungen tatsächlich sehr hoch, weshalb es hier angebracht scheint, dass der Kantonsrat mit in die Entscheidungsfindung einbezogen wird.

Die BDP unterstützt die drei PI der KEVU. Besten Dank.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Michael Welz, die ersten Wasserkraftwerke, unsere ureigensten Wasserkraftwerke wurden mit deutschem Risikokapital gebaut. Das war der Beginn der Elektrizitätswirtschaft in der Schweiz.

Nun, dass die SP ihr Heil im Staat sucht, kann wenig überraschen. Es ist uns aber schon ein Rätsel, wieso die SVP das unterstützt.

Es gibt noch viel mehr Rätsel. Meine Fragen dazu: Wer wird Systemrelevanz definieren? Ist das der Kantonsrat und wie soll diese Definition lauten? Was heisst öffentliche Schweizer Hand? Genügt eine Mehrheitsbeteiligung und wie hoch muss diese Mehrheitsbeteiligung in staatlichem oder kommunalem Eigentum sein? Wie werden ausländische Käufer definiert? Ist zum Beispiel die EnAlpin AG mit Sitz in Visp in Schweizer Hand? Die Muttergesellschaft ist die Energiedienst-Holding in Laufenburg, Schweiz. Diese wiederum gehört zu über 80 Prozent der EnBW (*Energie Baden-Württemberg AG*) mit Sitz in Karlsruhe, diese wiederum ist mit 69,6 Prozent in öffentlicher Hand. Genügt die EnAlpin AG ihren Kriterien «in öffentlicher Schweizer Hand» und wenn Nein, wieso nicht? Sie definiert sich als Walliser Firma – gut, ob das Wallis zur Schweiz gehört, ist eine andere Frage.

Wie definieren Sie substantielle Vermögenswerte, die der Genehmigungspflicht durch den Kantonsrat unterstehen sollen, insbesondere für die EKZ und die AXPO? Hätte der Aktionärsbindungsvertrag, den die EKZ mit drei anderen Aktionären bei der Repower (*Schweizer Energieunternehmen*) eingegangen ist, vom Kantonsrat beraten werden müssen? Glauben Sie, dass es dann zu einem Abschluss gekommen wäre? Gemäss Handelszeitung vom 20.4.2016 erwägt die AXPO die Veräusserung ihres 50-Prozent-Anteils an der AG Kraftwerk Wägital. Mich nähme wunder, wie das Vorgehen für den Kanton Zürich wäre respektive des Kantonsrates, falls es zu einem derartigen Verkauf käme. Angenommen die AXPO foutiert sich um das Energiegesetz des Kantons Zürich, steht der Kanton Zürich dann in der Pflicht, bei einem Verkauf ein Höchstgebot einzureichen? Steht der Kanton Zürich in Zukunft immer in der Pflicht, ein Höchstangebot abzugeben, wenn irgendwo in der Schweiz ein Netz verkauft wird, zum Beispiel von der Alpiq? Das hat stattgefunden in diesem und im letzten Jahr.

Angenommen die AG Kraftwerk Wägital wird mit anderen Kraftwerken in die geplante AXPO-Solution eingebracht. Vorgesehen ist ja, dass sich neben neuen auch die bisherigen Aktionäre an der AXPO-Solution beteiligen sollen. Verstehe ich Sie richtig, dass der Kantonsrat über das Projekt «Solution» zu beraten hat? Glauben Sie, dass das die anderen AXPO-Aktionäre nur im Ansatz interessiert?

Noch viel näher: Was passiert mit dem EW Rümlang? Das ist eine Genossenschaft. Genossenschafter kann gemäss Statuten nur werden, wer Wohneigentum in der Gemeinde Rümlang und Wohnsitz im Versorgungsgebiet hat. Heisst das, dass der Kanton Zürich die Netzzuteilung an das EW Rümlang nun rückgängig machen muss, weil es nicht in der öffentlichen Hand ist?

Wie ist das mit dem eidgenössischen Stromversorgungsgesetz vereinbar, welches eine diskriminierungsfreie Zuteilung der Netze fordert? Und wann sollen nach der Vorstellung der KEVU diese Gesetzesänderungen in Kraft treten? Wie gesagt, die AXPO-Solution muss 2019 abheben und sonst hat die AXPO ein gröberes Problem.

Haben Sie eigentlich zusammengezählt gegen wie viele übergeordnete Gesetzgebungen Ihre PI verstossen? Also ich komme spontan auf drei, es könnten aber auch vier sein.

Die letzte Frage ist rhetorisch: Wissen Sie in diesem Saal eigentlich, worüber Sie hier abstimmen?

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) spricht zum zweiten Mal: Es soll nicht zum Usus werden, dass man ein Votum, das unterbrochen wurde, noch weiter hält, aber ich bin als Fraktionssprecher von einer Redezeit von 10 Minuten ausgegangen. Ich halte mich jetzt aber kurz. Ich möchte gerne noch die Punkte festhalten, wie wir uns von der Grünen Fraktion zu diesen PI stellen. Dazu bin ich noch nicht gekommen.

Wenn jedes Verhandlungsmandat gemäss PI 183/2017 zuerst vom Kantonsrat abzusegnen wäre, dann – wir wissen es alle – wären die Auswirkungen gross und unerwünscht. Deshalb wundere ich mich ein bisschen, dass SVP und GLP einem derartigen Vorschlag zustimmen wollen.

Wir brauchen keine Genehmigungspflicht für alle möglichen Aktionsbindungsverträge. Dagegen brauchen wir eine Genehmigungspflicht für die AXPO-Eigentümerstrategie des Kantons. Das ist unser Vorschlag. Statt also künftig über Gesetzesvorschläge zu beraten, bei denen man nur einen einzigen Anwendungsfall im Blick hat, statt Präzedenzfälle und Rechtsstreitigkeiten zu provozieren, gibt es einen viel effizienteren und kürzeren Weg: Die Regierung soll die Karten offen legen und die Eigentümerstrategie derart präzisieren, dass für alle ersichtlich wird, welchen Weg und welche Gangart die Regierung betreffend AKW, Wasserkraft, Stromnetz und erneuerbare Energien bei der AXPO künftig bevorzugen will. Und dann können wir auch alle dezidiert Stellung nehmen, und ich bin sicher, wir werden es alle tun.

Damit komme ich noch kurz zu den PI zur Stromproduktion und zur Stromverteilung. Auch hier, wie schon gesagt zur PI 183/2017: Wir haben Sympathien für die Stossrichtung dieser PI, können aber mit der Methode wenig anfangen. Sie haben es von Robert Brunner schon gehört. Wir Grüne haben bei verschiedenen Gelegenheiten schon betont, dass eine Refinanzierung der AXPO idealerweise auch dadurch er-

reicht wird, dass einzelne Teile der AXPO zu den kantonalen Grundversorgern gehen, Teile die für die Stromversorgung relevant sind wie Netze und Wasserkraftwerke. Die beiden PI lassen jedoch offenbar gezielt ausser Acht, dass der Kanton Zürich nicht der Mehrheitsaktionär der AXPO ist und dass er also nicht alleine bestimmen kann, an wen das Tafelsilber unter Umständen verkauft wird. Und er kann auch nicht alleine bestimmen, wer sich künftig an der AXPO-Solution beteiligen soll und wer nicht. Deshalb ist das Gesetz hier auch der falsche Weg.

Eine Konsequenz aus der PI 184/2017 wäre zum Beispiel, dass die EKZ sich dafür einsetzen müssten, dass bei der Repower der Anteil der nichtstaatlichen Aktionäre abgebaut wird. Ebenso müssten sich der Kanton und die EKZ bei der AXPO dafür einsetzen, dass der Anteil der nichtstaatlichen Aktionäre bei den CKW, den zentralschweizerischen Kraftwerken abgebaut wird und so weiter und so fort.

Die beiden PI 182 und 184/2017 richten sich aber zurecht auf die systemrelevanten Teile der Stromversorgung bei der AXPO, aber sie tun dies wie erörtert auf die falsche Weise, und das können wir nicht gutheissen. Wir werden diese PI nicht mit überweisen. Das soll aber eine Zusammenarbeit von unserer Seite nicht ausschliessen. Wir möchten vorschlagen, dass der Weg hier über die Eigentümerstrategie zu erfolgen hat. Ich danke Ihnen.

Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte nochmals zur PI bezüglich Stromnetz zurückkommen. Ich habe ausgeführt, dass mitnichten Gefahr besteht, dass ausländische Investoren unbeschränkt Zugriff auf unsere Stromnetze haben werden. Was mich aber bei dieser PI noch mehr schockiert hat, ist, so wie diese PI formuliert ist, betrifft sich nicht nur die AXPO und die EKZ, sondern noch zahlreiche weitere Unternehmen in unserem Kanton. Ein paar möchte ich aufzählen: Elektrizitätsgenossenschaft Otelfingen, Elektrizitätswerk Andelfingen, Elektrizitätswerk Fällanden, Elektrizitätswerk der Gemeinde Oetwil am See, Energie Gossau AG, Energie und Wasser Meilen AG, Gemeindewerke Pfäffikon, Gemeindewerke Stäfa und das EWZ

Sie sehen, mit dieser PI soll also allen Netzbetreibern im Kanton Zürich, also mehr als vierzig Unternehmen, verboten werden, dass sie ihr Eigentum an ausländische Investoren verkaufen dürfen. Können Sie sich vorstellen, was sie damit auslösen würden? Ist dies wirklich das Signal, welches sie aussenden wollen? Wollen sie wirklich, dass der Kanton Zürich die Eigentumsfreiheit einschränkt und Spezialvor-

schriften für einzelne Wirtschaftszeige erlässt? Glauben sie wirklich, dies wäre mit übergeordneten Gesetzen kompatibel? Ich nicht.

Kommen wir zur letzten der drei PI: Hier kann ich an die Position der FDP erinnern. Die FDP ist der Meinung, dass die AXPO und die EKZ von der Politik unabhängiger zu machen und nach wirtschaftlichen Kriterien zu führen sind. Die FDP wird auch diese PI nicht vorläufig unterstützen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal: Das feurige und fulminante Votum von Robert Brunner ruft nach einer kleinen Entgegnung: Geschätzter Röbi, du wirfst uns, der SVP, doch in zahlreichen Punkten ein etatistisches Gebahren vor, was mich stark befremdet, und berufst dich in deinem Votum wiederholt auf den Passus «öffentliche Hand». Ich muss dir einfach sagen, dieser Passus fehlt in der Formulierung. Bitte lies die PI 182/2017 durch. Wir sprechen bewusst von in «Schweizer Hand» und da sind die Werke, die jetzt Olivier Hofmann aufgezählt hat, durchaus auch mit gemeint. Also, bleib bitte bei den Fakten, auch wenn das Votum dann ein wenig weniger feurig wird. Danke.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Lieber Christian Lucek, diese drei PI kommen aus zwei Federn, von dir und Ruedi Lais, so viel ich das verstanden habe. Sie haben über die drei PI Begrifflichkeiten hineingebracht, die in keiner Art und Weise definiert sind. Wir haben da eine grosse Wunderkiste, die Sie uns da unterbreitet haben. In allen PI finden sich Teile dieser Begrifflichkeiten. Von daher spielt das überhaupt keine Rolle. Sämtliche Begrifflichkeiten, die ich aufgezählt habe, sind nicht definiert. Sie haben also keine Ahnung, worüber Sie hier abstimmen.

Das erlaubt mir aber noch eine Entgegnung zur Geschichte mit der Alpiq. Die Alpiq wurde jetzt mehrfach zitiert, weil sie ihre Wasserkraftwerke nicht verkaufen konnten. Das ist ganz einfach: Sie haben nur 49 Prozent der Wasserkraftwerke angeboten. Wenn Sie ein Haus kaufen, kaufen Sie dann 49 Prozent Anteil, wenn der andere 51 Prozent hat? So blöd kann man ja gar nicht sein.

Abstimmung zur PI 182/2017

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 126 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Abstimmung zu PI 183/2017

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 126 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Abstimmung zur PI 184/2017

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 125 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Ratspräsidentin Karin Egli: Ich beantrage Ihnen, die parlamentarischen Initiativen einer Kommission zum Bericht und Antrag zu überweisen. Sie sind damit einverstanden. Die Geschäftsleitung wird Ihnen an einer der nächsten Sitzungen die Zuweisungsanträge stellen.

Die Geschäfte sind damit erledigt.

25. Gerichtliche Kontrolle von gebundenen Ausgaben

Parlamentarische Initiative Davide Loss (SP, Adliswil), Markus Späth-Walter (SP, Feuerthalen) und Cyrill von Planta (GLP, Zürich)
vom 30. Januar 2017

KR-Nr. 30/2017

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Gesetz über Controlling und Rechnungslegung vom 9. Januar 2006 (CRG, LS 611) wird wie folgt geändert:

§ 37a (neu) Mitteilung und Rechtsschutz bei gebundenen Ausgaben

¹ Der Regierungsrat teilt Beschlüsse der Geschäftsleitung des Kantonsrates mit, wenn mit diesen gebundene Ausgaben für einen bestimmten Zweck über 3 Millionen Franken oder gebundene wiederkehrende Ausgaben über 300'000 Franken bewilligt werden.

² Der Kantonsrat ist berechtigt, Beschlüsse nach Absatz 1 innert 30 Tagen nach deren Mitteilung beim Bundesgericht anzufechten. Die Beschwerde an das Verwaltungsgericht ist unzulässig.

³ Das Kantonsratsgesetz vom 5. April 1981 (KRG, LS 171.1) wird wie folgt geändert: III. Organe des Rates

1. Geschäftsleitung

§ 43 Zuständigkeit a. Allgemeines

Absätze 1–7 unverändert

⁸ (neu) Sie kann dem Rat Antrag auf Erhebung eines Rechtsmittels stellen und den Rat in Rechtsmittelverfahren vertreten.

Begründung:

Das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich hat in seinem Beschluss VB.2016.00370 vom

5. Oktober 2016 festgehalten, die Mitglieder des Kantonsrats sowie weitere Bürgerinnen und Bürger seien nicht legitimiert, Beschwerde gegen Beschlüsse des Regierungsrats über gebundene Ausgaben zu erheben. Das generelle Interesse an der Einhaltung der Finanzkompetenzordnung genüge für die Beschwerdelegitimation nicht. Die Eigenschaft als Stimmbürgerin bzw. Stimmbürger begründe ebenfalls kein tatsächliches Interesse für die Erhebung einer Beschwerde wegen Verletzung des Gewaltenteilungsprinzips. Gleiches gelte auch für von Kantonsratsmitgliedern vertretene Interessen an einem korrekten Umgang mit den Staatsfinanzen.

Nach diesem Entscheid des Verwaltungsgerichts besteht im Kanton Zürich eine Gesetzeslücke. Faktisch hat der Regierungsrat die Kompetenz, einmalige Ausgaben von bis zu 6 Millionen Franken bzw. wiederkehrende Ausgaben bis zu 600'000 Franken (Grenze für das fakultative Referendum gemäss Art. 33 lit. d der Kantonsverfassung vom 27. Februar 2005 [KV, LS 101]) als gebunden zu erklären und in Eigenregie zu bewilligen, ohne dass die Rechtmässigkeit der Gebundenheit gerichtlich überprüft werden kann. Beschliesst der Regierungsrat eine Ausgabe von mehr als 6 Millionen Franken und bezeichnet diese als gebunden, obwohl sie neu ist, können die Stimmberechtigten Stimmrechtsbeschwerde erheben und geltend machen, die Ausgabe sei zu Unrecht nicht dem fakultativen Referendum unterstellt worden, was ihre politischen Rechte verletze. Liegt die Ausgabe hingegen unter der Schwelle für das Finanzreferendum, kann sie nach dem Entscheid des Verwaltungsgerichts von niemandem angefochten werden. Das ist staatspolitisch bedenklich und stellt die Gewaltenteilung grundsätzlich in Frage.

Eine gerichtliche Kontrolle der Bewilligung von gebundenen Ausgaben über 3 Millionen Franken muss möglich sein, um das Gleichgewicht der drei Staatsgewalten nicht einseitig zugunsten der Exekutive zu verschieben. Beschlüsse über gebundene Ausgaben jenseits seiner eigenen Ausgabenkompetenz nach Art. 68 Abs. 2 KV (3 Millionen Franken für einmalige oder 300'000 Franken für wiederkehrende Ausgaben) soll der Regierungsrat deshalb der Geschäftsleitung des Kantonsrats mitteilen. Dem Kantonsrat wird zudem per Gesetz ein Anfechtungsrecht eingeräumt, das von der Geschäftsleitung ausgeübt werden soll. Gestützt auf den neuen § 37a CRG kann der Kantonsrat die Rechtmässigkeit der Gebundenheit von Ausgaben direkt durch das Bundesgericht überprüfen lassen. Da der Kantonsrat das Wahlorgan des Verwaltungsgerichts ist, rechtfertigt sich der Ausschluss des Verwaltungsgerichts als Beschwerdeinstanz. Art. 86 Abs. 3 des Bundesgesetzes über das Bundesgericht vom

17. Juni 2005 (BGG, SR 173.110) hält ausdrücklich fest, dass bei Entscheiden mit vorwiegend politischem Charakter anstelle eines Gerichts auch eine andere Behörde – im vorliegenden Fall der Regierungsrat – als unmittelbare Vorinstanz des Bundesgerichts eingesetzt werden kann. Ein Entscheid mit vorwiegend politischem Charakter liegt bei der Frage der Gebundenheit von Ausgaben augenscheinlich vor.

Mit diesem gesetzlich vorgesehenen Anfechtungsrecht unter gleichzeitiger Pflicht des Regierungsrats, Beschlüsse über gebundene Ausgaben von einmalig über 3 Millionen Franken bzw. wiederkehrend über 300'000 Franken der Geschäftsleitung des Kantonsrats mitzuteilen, kann eine wirksame gerichtliche Überprüfung der vom Regierungsrat gestützt auf § 37 Abs. 2 CRG bewilligten gebundenen Ausgaben sichergestellt werden.

Davide Loss (SP, Adliswil): Der Auslöser für diese parlamentarische Initiative ist die etwas unschöne Causa «Elektronisches Patientendossier». Für die, die sich nicht mehr erinnern: Der Regierungsrat hatte dem Rat einen Kredit aus dem Lotteriefonds vorgelegt für die Einführung des Elektronischen Patientendossiers. Der Rat ist auf die Vorlage nicht eingetreten und in der Folge, nur zwei Tage später, hat der Regierungsrat praktisch die identische Ausgabe in Eigenregie als gebundene Ausgabe bewilligt. Dies ist nicht nur eine Verletzung des Respekts gegenüber diesem Rat, sondern auch eine Missachtung der Gewaltentrennung.

In der Folge haben Mitglieder der SP- und der GLP-Fraktion diesen Beschluss des Regierungsrats beim Verwaltungsgericht angefochten.

Das Verwaltungsgericht ist aber auf diese Beschwerde nicht eingetreten und hat festgehalten, dass die Mitglieder des Kantonsrates gleich wie alle anderen Bürgerinnen und Bürger nicht legitimiert seien, Beschwerden gegen Beschlüsse des Regierungsrats über gebundene Ausgaben zu erheben, weil sie nämlich nicht stärker betroffen sind als die Allgemeinheit. Dies führt dazu, meine Damen und Herren, dass wir bei den Ausgaben, die als gebunden erklärt werden, eine gesetzliche Lücke haben.

Zwar kann der Regierungsrat bis 3 Millionen ohnehin in Eigenregie, ob gebunden oder nicht, eine Ausgabe bewilligen, aber über 3 Millionen ist der Kantonsrat zuständig. Wenn jetzt der Regierungsrat eine Ausgabe, die eigentlich in die Kompetenz des Kantonsrates fallen würde, als gebunden erklärt, so kann er quasi diese Kompetenz des Rates übersteuern, und das ist sehr stossend, wie das Beispiel des Elektronischen Patientendossiers exemplarisch aufzeigt.

Wir haben also eine Lücke, die zumindest zwischen 3 und 6 Millionen besteht, denn ab 6 Millionen ist das fakultative Referendum möglich. Ich bin der Ansicht, dass das sicher mit Stimmrechtsbeschwerde gerügt werden könnte, wenn eine Ausgabe als gebunden erklärt würde und so nicht dem fakultativen Referendum unterstellt würde.

Also: Die Lücke besteht bei gebundenen Ausgaben zumindest zwischen 3 und 6 Millionen beziehungsweise bei wiederkehrenden Ausgaben zwischen 300'000 und 600'000 Franken.

Ja, was sollen wir nun machen mit dieser Lücke? Ich bin dezidiert der Ansicht, dass hier Handlungsbedarf besteht. Der Rat muss handeln, weil sich ein solch trauriges Beispiel nicht wiederholen darf.

Wir haben hier einen Vorschlag präsentiert: Dieser besteht aus zwei Elementen. Das erste Element ist eine gerichtliche Kontrolle, die aus unserer Sicht das effektivste Mittel ist, wenn die Ausgabe über 3 Millionen respektive eine gebundene Ausgabe ist, die über 300'000 Franken liegt. In diesen Fällen soll ein gesetzliches Beschwerderecht eingefügt werden. Und damit es überhaupt ausgeübt werden kann vom Kantonsrat, müssen diese Beschlüsse überhaupt erstmals bekannt sein oder zumindest zur Kenntnis gebracht werden. Und wir haben auch vorgesehen, dass der Regierungsrat diese Beschlüsse bekannt geben muss. Auch wenn kein Rechtsmittel ergriffen wird, so hat dies doch einen präventiven Effekt, dass der Regierungsrat hier über Beschlüsse Rechenschaft ablegen muss, wenn es sich um Beschlüsse für gebundene Ausgaben über 3 Millionen respektive für wiederkehrende Ausgaben über 300'000 Franken handelt.

Wir sind der Ansicht, dass das die effektivste Möglichkeit ist, um einerseits auch die Gewaltentrennung im umgekehrten Sinn zu achten, nämlich dass der Regierungsrat handlungsfähig sein soll. Er hat das Recht, die gebundenen Ausgaben zu bewilligen, und an dem möchten wir grundsätzlich auch nichts ändern. Wir finden es richtig, dass der Regierungsrat, wenn überhaupt kein Handlungsspielraum besteht respektive sogar eine gesetzliche Pflicht zum Handeln besteht, auch die entsprechenden Ausgaben bewilligen kann.

Wir sind auch nicht der Ansicht, dass es zielführend wäre, diese Ausgabe dann gewissermassen im Einzelfall in die Kompetenz des Kantonsrats zu überführen. Das würde die Verwaltung lähmen und es auch nicht mehr ermöglichen, dass der Regierungsrat diese Ausgaben bewilligen kann.

Ich glaube, dieser Vorschlag respektiert einerseits die Gewaltentrennung und führt auch nicht zu einem übermässigen Kontrollaufwand. Andererseits garantiert er eine gewisse Rechtsstaatlichkeit. Es kann dem Rat nicht egal sein, wenn sich der Regierungsrat über die Ausgabenkompetenz hinwegsetzt.

Deshalb bitte ich Sie, diese parlamentarische Initiative vorläufig zu unterstützen. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küssnacht): Das Ansinnen der Initianten ist redlich und greift einen bestehenden gravierenden Missstand auf. Die Gebundenheitserklärung von nicht mehrheitsfähigen Ausgaben-Geschäften durch den Regierungsrat muss unterbunden werden.

Leider ist aber der vorgelegte Initiativtext überhaupt nicht zielführend, ja er ist sogar, was Absatz 2 betrifft, abstrus. Die SVP Fraktion wird deshalb die Parlamentarische Initiative Loss nicht unterstützen.

Ich begründe dies wie folgt: Absatz 1 des von den Initianten geforderten neuen Paragraphen 37a des CRG (*Gesetz über Controlling und Rechnungslegung*) verlangt Mitteilung von Beschlüssen des Regierungsrates an die Geschäftsleitung des Kantonsrates, wenn mit diesen Beschlüssen gebundene Ausgaben für einen bestimmten Zweck über 3 Millionen Franken oder gebundene, wiederkehrende Ausgaben, über 300'000 Franken bewilligt werden.

Diese Summen sind zu tief angesetzt und bedingen eine Vielzahl von Meldungen an die Geschäftsleitung, was unweigerlich zu einer weiteren unnötigen Aufblähung der im Kanton grassierenden Bürokratie führte.

Absatz 2 des neuen Paragraphen 37a des CRG soll den Kantonsrat berechtigen, Beschlüsse nach Absatz 1 innert 30 Tagen nach deren Mit-

teilung beim Bundesgericht anzufechten. Die Beschwerde an das Verwaltungsgericht soll unzulässig sein.

Geschätzte Initianten, Davide Loss, was sie in Absatz 2 fordern, ist totaler Mumpitz. Warum? Weil schon heute jedes Mitglied dieses Rates legitimiert ist, bei durch den Regierungsrat als gebunden erklärten Kreditbeschlüssen mittels Stimmrechtsbeschwerde direkt an das Bundesgericht zu gelangen. Einzig, das oder die Mitglieder dieses Rates tragen derzeit das Prozessrisiko, Davide Loss. Sie tragen das Prozessrisiko selber und müssen selber für die Prozesskosten aufkommen. Gemäss Initiative soll nun auch bei ablehnenden Entscheiden des Bundesgerichts der Staat für die Anwaltskosten der Kläger aufkommen.

Seien sie versichert, sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte, so wie die Anzahl politischer Vorstösse in diesem Rat vor den Wahlen zunimmt, würde die Anzahl der Anfechtungen von vom Regierungsrat als gebunden erklärten Kredite vor den jeweiligen Wahlen unweigerlich ansteigen, könnten sich die Kläger doch auch damit eine zusätzliche kostenlose Wahlplattform in der hiesigen Presse sichern.

Das Bundesgericht, die von den Initianten zur Bedingung gemachte Rekursinstanz, ist schon heute heillos überlastet, nicht zuletzt auch aufgrund honorargetriebener, hemmungsloser Umtriebigkeit seitens eines Teils der hiesigen Anwaltschaft. Ein zusätzliches, im Kanton Zürich gesetzlich verankertes, abstruses Klagerecht wäre auch zum Nachteil aller ehrlichen Rechtssuchenden vor Bundesgericht in unserem Lande und würde unser höchstes Gericht nur noch weiter unnötig belasten.

Die gut genährte Anwaltschaft im Kanton Zürich – neben profilgeilen Politikern, welche die zweiten Nutzniesser dieser Initiative wären – braucht wirklich keinen weiteren neuen Honigtopf.

Ich bin mir natürlich bewusst, hochverehrter Initiant Davide Loss, dass du vor kurzem das Anwaltsexamen bestritten hast und jetzt deinen neu erlernten Fundus baldmöglichst auch auf Bundesebene anwenden möchtest. Und natürlich bin ich mir auch bewusst, dass ein Jurist von deinem Kaliber ein aus vorerwähnten Gründen getriebenes Mandat schon aus ethischen Gründen ablehnen würde und auch nie auf eine unlautere Wahlkampfplattform zurückgreifen würde.

Doch weniger grosse Koryphäen wie du – und davon gibt es leider eine Vielzahl, hat doch die Anzahl der im Kanton Zürich praktizierenden Rechtsanwälte in den letzten zehn Jahre um einen Drittel auf rund 3000 Personen zugenommen – würden sich wohl mit grossem Genuss neben den jetzt schon mannigfachen, unentgeltlichen Rechtsbeistand-

schaften, welche unser Sozial- und Rechtsstaat jedermann unentgeltlich zur Verfügung stellt, auch an dem neuen, unnötigen Honigtopf gütlich tun.

Die Initianten führen zur Begründung ihrer Initiative den Beschluss des Verwaltungsgerichts, Geschäftsnummer VB.2016.00370, an. Bei diesem Fall ging es um die Finanzierung des Projektes Elektronische Patientendossiers aus dem Lotteriefonds. Die Gruppe von Klägern um die Kantonsräte Loss, Späth (*Markus Späth*) und aus der GLP hätten gegen das Urteil des Zürcher Verwaltungsgerichts unter Vorsitz von Kammerpräsident Jso Schumacher sehr wohl an das Bundesgericht appellieren können. Und auch die Mittel dazu standen zur Verfügung.

Mit einem Weiterzug des unergründlichen Verwaltungsgerichtsentscheids an das Bundesgerichts wäre der durch die Initianten zweifellos zurecht bemängelte derzeitige Missstand möglicherweise ein für alle Mal aus dem Weg geräumt worden. Oder ... (*die Redezeit ist abgelaufen*).

Beatrix Frey (FDP, Meilen): Auch die FDP wird die PI nicht vorläufig unterstützen. Die Exekutive braucht Handlungsspielraum, im festgelegten Rahmen, natürlich auch finanzieller Natur. Diesen gesteht ihr das CRG Artikel 37 Absatz 2 zu und definiert, was unter gebundenen Ausgaben zu verstehen ist.

Die Gewaltentrennung ist für die FDP wichtig. Wir sind deshalb klar der Meinung, dass es der Legislative obliegt, den Handlungsspielraum der Exekutive in einem klar definierten politischen Prozess festzulegen. Jede Handlung der Exekutive und der Verwaltung bedarf einer gesetzlichen Grundlage. Diese wird vom Parlament und Souverän festgelegt. Zur Erfüllung dieser Aufgaben sind finanzielle Mittel notwendig. Auch diese werden von der Legislative festgelegt.

Das Parlament übt zudem die Aufsicht über die Regierungs- und Verwaltungstätigkeit aus. Finanzkommission, Geschäftsprüfungskommission und Finanzkontrolle prüfen regelmässig die recht- und zweckmässige Verwendung der öffentlichen Mittel durch Regierung und Verwaltung. Damit sind unseres Erachtens ausreichend Kontrollinstanzen innerhalb des parlamentarischen Prozesses gegeben.

Mit der parlamentarischen Initiative würde die Gerichtsbarkeit über die Kontrolle des Parlaments gestellt. Das, meine Damen und Herren, lehnen wir ab. Es kann nicht sein, dass im normalen politischen Prozess wahrgenommene Kompetenzen durch Gerichtsverfahren blockiert und letztendlich beschnitten werden, solange keine strafrechtlich relevanten Sachverhalte vorliegen.

Hingegen sind auch wir der Meinung, dass die Definition von gebundenen Ausgaben, insbesondere im Rahmen des Staatsbeitragsgesetzes, überprüft werden sollen. Dieses lässt zurzeit in der Tat sehr viel Interpretationsspielraum, wie wir beispielsweise beim angesprochenen Projekt EPD (*Elektronisches Patientendossier*) oder beim Provisorium der Kantonschule Uetikon erfahren haben.

Trotzdem, die PI braucht es nicht, und wir werden sie deshalb auch nicht vorläufig unterstützen. Besten Dank.

Cyrill von Planta (GLP, Zürich): Wir Grünliberalen haben diese parlamentarische Initiative mitunterzeichnet. Wir haben seinerzeit auch mit Davide Loss und den Mitklägern aus der sozialistischen Partei geklagt. Was gerade ich persönlich sehr ungern tue. Aber es war das richtige Instrument, und es war die richtige Idee.

Nun, das Problem, das wir derzeit haben und an diesem von Herrn Loss erwähnten Beispiel gesehen haben, ist, dass es im Moment in der heutigen Konstellation allzu leicht ist, via der Beschwörung von Gebundenheit seitens der Regierung Ausgaben zu tätigen, die so vom Rat nicht gewollt sind oder gar neue Aufgaben beschliessen, wie das eben beim Elektronischen Patientendossier geschehen ist.

Leicht ist es vor allem deshalb, weil wir einerseits mit 15 Milliarden mittlerweile ein sehr grosses Budget haben und in dessen Unsicherheit sich schnell ein paar Millionen finden lassen, die man dann für ein Projekt sprechen kann. Andererseits, und das ist ein Problem, das wir bis zu einem gewissen Grad selbst verschuldet haben, gibt es einige schwammige Gesetze, auf die man sich berufen kann, wenn man eine Gebundenheit konstruieren will. Also der Paragraf 46 im Gesundheitsgesetz ist ein solcher Fall, wo es darum geht – ich werde ihn jetzt nicht rezitieren – dass man allgemeine Massnahmen zur Förderung der Gesundheit beschliessen kann. Das ist natürlich sehr dankbar, um es einmal zu versuchen, was eben das ausschlaggebende für diese Initiative war.

Wenn Sie nun sagen, ja man kann ja vor Gericht gehen, so war das Problem wirklich, dass man eine persönliche Betroffenheit geltend machen muss. Und das ist nicht immer sehr einfach. In unserem Fall sind wir gescheitert. Es ist jetzt nicht an uns, das Gericht zu kritisieren. Es hat gemacht, was es für richtig hält. Aber es ist halt einfach schwierig, auf diese Entscheide des Regierungsrates rechtzeitig einzugehen. Selbst für die Leute, die hier persönlich betroffen wären, ist es schwierig, denn Regierungsratsbeschlüsse – das muss man anerkennen – sind für die Öffentlichkeit relativ obskur. Da werden nicht alle mög-

licherweise persönlich Betroffenen jeden Tag die Regierungsratsbeschlüsse durchforsten. Und die Rekursfrist ist natürlich mit 30 Tagen relativ kurz.

Zu all diesen drei Gründen muss man in diesem Zusammenhang sagen, es ist am leichtesten, wenn wir das Problem mit der Betroffenheit lösen, dass wir also ermöglichen, dass sich der Kantonsrat hier zum Anwalt der Bürgerinnen und Bürger machen kann. Und, das ist ja auch so vorgesehen, es kann nicht missbraucht werden, es braucht eine Mehrheit dieses Rates, um vor Gericht zu gelangen.

Was einen weiteren möglichen Missbrauch betrifft, so haben wir bewusst das Bundesgericht als Beschwerdeinstanz gewählt, weil wir nicht Wahlgremium des Bundesgerichts sind. Das ist einfach sauberer in rechtsstaatlicher Hinsicht.

Letztendlich, und das möchte ich auch noch erwähnen, können wir froh sein, dass diese Schwäche in unserer Finanzgesetzgebung bei einem Geschäft aufgedeckt wurde, das vom finanziellen Impact her nicht so schlimm ist. Es hätte viel schlimmer werden können. Und auch da bin ich mit den Vorrednern nicht ganz einig: Es ist so, dass gebundene Ausgaben per se überhaupt keine Obergrenze haben im CRG. Wir sind hier also mit einem blauen Auge davongekommen. Und damit es in Zukunft nicht schlimmer wird, ist es an der Zeit, dass wir diesen Vorstoss hier überweisen und die Schwächen im Gesetz über Controlling und Rechnungslegung und im Kantonsratsgesetz ausbügeln.

Beat Bloch (CSP, Zürich): Die parlamentarische Initiative, wir haben es schon von Davide Loss gehört, geht ja auf einen Verwaltungsgerichtsentscheid zurück, in dem das Verwaltungsgericht festgehalten hat, dass es ausschliesslich Sache des Kantonsrates und nicht seiner einzelnen Mitglieder oder gar der Stimmbürgerinnen oder Stimmbürger ist, sich gegen Übergriffe des Regierungsrates in seiner Finanzkompetenz zu wehren, da die erforderliche Intervention nur auf dem Weg der parlamentarischen Oberaufsicht erfolgen kann.

Der eingereichte Vorstoss zeigt nun einen gesetzgeberischen Weg vor, wie die rechtlichen Grundlagen aussehen könnten, um dem Kantonsrat die nötigen Instrumente zur Verfügung zu stellen, um seine Oberaufsicht auch in dieser Frage nachzukommen.

Die Grünen sind klar der Ansicht, dass die gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden müssen, damit der Kantonsrat auch in der Frage der Finanzkompetenz respektive einer unzulässigen Finanzkompetenzanmassung durch den Regierungsrat einschreiten kann.

Wir sind auch der Ansicht, dass Regelungsbedarf besteht und die bisherige Gesetzgebung in diesem Bereich lückenhaft ist. Eng wird es unserer Ansicht nach wahrscheinlich bei der 30-tägigen Frist, in der nicht nur das Rechtsmittel erhoben werden muss, sondern auch noch ein Entscheid des Rates vorliegen muss, der die Geschäftsleitung ermächtigt, ein Rechtsmittel zu erheben. Gerade wenn noch Ferien oder feiertagshalber Ratssitzungen ausfallen, wird die Frist wohl nicht ausreichen und es müsste auch die Möglichkeit einer nachträglichen Genehmigung durch den Rat in Betracht gezogen werden.

Wir wissen es, die parlamentarischen Initiativen können in der Beratung in der Kommission abgeändert werden und solche Probleme werden dort auch eingehend diskutiert und können nachgebessert werden. Wir erachten das Grundanliegen als berechtigt, und die Fraktion der Grünen wird deshalb diese parlamentarische Initiative vorläufig unterstützen.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Angefangen hat die ganze Geschichte, wir haben es jetzt ein paar Mal gehört, mit dem Elektronischen Patientendossier. Ich möchte nochmals in Erinnerung rufen, die Fragestellung damals war, darf oder soll für dieses Projekt Geld aus dem Lotteriefonds verwendet werden oder nicht. Dieser Rat hat diese Frage mit Nein beantwortet.

Die Fragestellung war damals nicht grundsätzlich, ob der Kanton sich überhaupt mit dem Dossier EPD befassen soll oder nicht. Wer mit der Materie vom Elektronischen Patientendossier vertraut ist, muss zwangsläufig zum Schluss kommen, dass der Schaden, wenn der Regierungsrat nicht reagiert hätte, immens gross gewesen wäre. Es ist richtig, dass er gehandelt hat.

Heute sprechen wir nicht über das Elektronische Patientendossier, sondern über den Spielraum, den wir dem Regierungsrat zugestehen. Beatrix Frey hat es treffend ausgeführt: Die Rahmenbedingungen werden von diesem Parlament gesetzt, innerhalb dieses gesetzten Rahmens muss der Exekutive dann aber auch der nötige Handlungsspielraum zugestanden werden. Aus Sicht der EVP besteht kein weiterer Bedarf für Regulierungen, zudem ist ein Ratsentscheid innerhalb der gesetzten Frist kaum nachvollziehbar, wie es Kollege Bloch eben gerade ausgeführt hat.

Aus diesen Gründen wird die EVP diese PI nicht unterstützen.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Wir haben jetzt wieder viel Pathos gehört. Es wurde von gravierenden Missständen gesprochen, wir haben

eine Breitseite gegen die Anwaltschaft gehört, ich glaube, es wäre an der Zeit, dass wir diese Geschichte ganz ruhig anschauen und sie als das erkennen, was sie ist. Es ist ein kleineres rechtsstaatliches Problem, dass sich hier anscheinend öffnet, und wir müssen das auch vernünftig lösen.

Man kann natürlich schon diese Meinung haben wie Frau Frey, die einfach sagt, ja, die Exekutive braucht möglichst viel Handhabe und müsse frei entscheiden können. Aber es geht ja um die alte Streitfrage, wann ist eine Ausgabe gebunden und wann ist eine Ausgabe ungebunden. Wir haben da eine reiche Rechtsprechung, und wir haben auch schon viele Paragraphen zu dieser Abgrenzung. Es macht nicht viel Sinn, wenn wir das Gesetz nochmals neu fassen. Es wird immer eine Änderung geben, weil sich die Welt ja auch entwickelt und sich immer wieder neue Rechtsfragen auftun.

Das Problem ist doch die Frage, ob der Regierungsrat entscheiden kann oder ob es in der Entscheidungskompetenz des Kantonsrates liegt, über diese Beträge zwischen 3 und 6 Millionen zu beschliessen. Um das geht es. Und es ist nicht so nett, wenn der Regierungsrat entscheidet und wir wären eigentlich zuständig. Dass wir uns für unsere Rechte wehren, das ist eigentlich auch richtig. Ich gehe aber nicht davon aus, dass es allzu viele Fälle sein werden.

Die Frage ist nun, wie man das Problem löst und da wirft die PI wirklich fast mehr Probleme auf, als sie zu lösen vorgibt. Ob die Geschäftsleitung dann wirklich das richtig Gremium wäre, um die Entscheide des Regierungsrates zu prüfen und nicht besser die Finanzkommission oder die Geschäftsprüfungskommission, das kann man dann später in der Kommission, die das dann berät, genauer anschauen. Sicherlich kann man nicht das Verwaltungsgericht umgehen und direkt ans Bundesgericht gelangen. Gesetzgebung ist eben kein Jekami, und wir müssen uns schon ein bisschen an die bundesrechtlichen Vorgaben halten. Das Bundesgerichtsgesetz schreibt vor, dass man immer eine kantonale Instanz vorschalten muss, ausser es handle sich um Entscheide von überwiegendem politischem Charakter. Und wenn der Regierungsrat entscheidet, eine Ausgabe zum Beispiel zum Patientendossier sei gebunden oder nicht gebunden oder eine Strassensanierung sei gebunden oder nicht gebunden, dann sind das keine politischen Entscheide, sondern Sachentscheide. Also, wir können gar nicht anders als dass wir das Verwaltungsgericht hier vorgängig einschalten. Wir müssen unseren Dreck im Kanton Zürich zuerst erledigen, bevor wir diese Chose nach Lausanne schicken, sonst werden sie uns das nämlich postwendend zurückschicken und sagen, wir müssen eine kantonale Instanz einschalten.

Wir werden – wie vorher bei diesen Strom-PI – diese PI einstweilen und sehr vorläufig unterstützen. Wir hoffen, dass die Kommission zu einem intelligenten Entscheid kommt und bitten Sie deshalb, diese PI auch zu unterstützen.

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau): Als ich vergangene Woche den Text dieser PI mehrmals durchgelesen habe, hatte ich dabei immer etwas ein mulmiges Gefühl und fragte mich, was die tatsächliche Absicht der Initianten ist.

Diese Frage ist jetzt für mich auch nach der heutigen parlamentarischen Beratung immer noch etwas offen und offen geblieben. Ist es denn tatsächlich die Lückenschliessung im Gesetz nach einem Verwaltungsgerichtsurteil oder geht es hier um eine Zwängerei, immer und überall mit- beziehungsweise einfach reinreden zu können. In der Begründung wird uns das rechtstechnische Verfahren, wenn ich das so als Nichtjurist sagen darf, zwar ausgiebig erläutert. Doch ist die alleinige Genehmigung einer gebundenen Ausgabe durch die Regierung gleichzeitig auch tatsächlich eine Missachtung der Gewaltentrennung?

Also wenn ich richtig verstanden habe, dann soll ja jede vom Regierungsrat gesprochene gebundene Ausgabe rechtlich angefochten werden können. Und ich frage mich, was lösen wir denn damit überhaupt aus? Ja, und das wissen Sie, selbstverständlich bin auch nicht der grösste Freund der Regierung, was das Fuhrwerken in der Finanzpolitik manchmal betrifft. Doch wenn wir, welcher Instanz auch immer, jegliche Kompetenz, etwas selbständig zu entscheiden, wegnehmen, machen wir uns dann nicht auch gleich selber etwas unglaublich?

Die Initianten schreiben in ihrem Titel «Kontrolle». Ist es die Aufgabe des Kantonsrates hier und genau zu diesem Thema zu kontrollieren? Und ist tatsächlich die Geschäftsleitung mit einer solchen Aufgabe nachher zu beschäftigen?

Ich sage es Ihnen hier ganz unverblümt: Ich weiss nicht, was richtig ist. Und gerade aus diesem Grund meinen wir, sollten wir die Initiative dem Regierungsrat überweisen. So kann er fundiert und mit den entsprechenden Argumenten seine Haltung kundtun. Und die Kommission kann, soll und wird mit Sicherheit verbessern, ergänzen oder streichen.

Fazit: Wir werden die PI vorläufig – und wirklich vorläufig – unterstützen.

Davide Loss (SP, Adliswil) spricht zum zweiten Mal: Herr Lenggenhager, ich kann gerne versuchen, Ihnen noch einmal zu erklären, wel-

ches Ziel diese parlamentarische Initiative verfolgt. Wir möchten gerne, dass dieser Rat eine Kontrolle über die Einhaltung der Finanzkompetenzen ausüben kann. Um das geht es. Es geht nicht um eine Zwängerei, und es geht auch nicht um das Elektronische Patientendossier. Das ist jetzt Vergangenheit.

Herr Amrein, ich finde, Sie haben viele Vorschläge gemacht, was man aus Ihrer Sicht ändern müsste, aber dann müssten Sie ja diese Initiative vorläufig unterstützen und sich in der Kommission einbringen. Und dann könnten Sie all diese von Ihnen monierten Punkte geltend machen. Ich muss Ihnen sagen, im Gegensatz zur SVP hat die SP zusammen mit der GLP versucht, hier eine Lösung aufzuzeigen. Selbstverständlich kann man die PI im Verlauf der Kommissionsberatung noch abändern.

Die Lösung mit der Stimmrechtsbeschwerde, die Sie angeführt haben, geht eben nur, wenn die Ausgabe mindestens 6 Millionen beträgt. Zwischen 3 und 6 Millionen können Sie keine Stimmrechtsbeschwerde erheben.

Und wenn Sie mich persönlich fragen, so finde ich auch, dass man die Beschwerde hätte weiterziehen müssen. Ich muss aber darauf hinweisen: Ich selber war nicht Beschwerdeführer, ich war lediglich nicht anwaltlicher Vertreter der Beschwerdeführer.

Ich verstehe diese parlamentarische Initiative als eine Notbremse, wenn der Regierungsrat die zulässige Kompetenz überschreitet oder missbraucht. Es soll nicht dazu dienen, hier Wahlkampf zu betreiben.

In diesem Sinne hoffe ich, dass Sie die parlamentarische Initiative vorläufig unterstützen. Wer heute Nein sagt zur vorläufigen Unterstützung, sagt Ja zur bestehenden Gesetzeslücke.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Geschätzter Davide Loss, wer heute Nein sagt, sagt nicht Nein zu einer Lösung. Und die SVP hat eine Lösung – absolut.

Erstens einmal, Davide Loss, bin ich noch vor Bundesgericht betreffend dem Fall Uetikon am See, 18,2 Millionen. Das Bundesgericht hat eine Quadruplik bis jetzt zugelassen. Also da kommt ein Entscheid. Und wenn der Entscheid so kommt, wie du und ich es wollen, dann könnt ihr eure Initiative zurückziehen und einstampfen. Dann gibt es nämlich ein vom Bundesgericht gesprochenes Recht. Das ist zwar nicht sehr schön, aber das wird so sein.

Und das wäre dann auch die Antwort auf Herrn von Planta, der sagt, es sei nicht ein sehr guter Fall hier. Ihr wolltet nicht mitmachen bei Uetikon am See, weil euch das gepasst hat. Das andere hat euch nicht

gepasst, und genau das zeigt, dass das Vorgehen nach eurer Initiative nicht gescheit war.

Und jetzt noch schnell meine Meinung, wie man eine solche Initiative machen müsste. Ich konnte es vorhin aufgrund der Redezeitbeschränkung nicht mehr sagen, ich sage es jetzt: Es muss endlich ein Riegel geschoben werden, welcher dem Regierungsrat ein für alle Mal verwehrt, mittels Gebundenheitserklärung als nichtbewilligungsfähig erscheinende Ausgaben am Parlament vorbei zu schummeln.

Und die Eckpunkte dieser neuen PI könnten etwa wie folgt aussehen: Anfechtbare Kreditsumme mindestens 5 Millionen. Bei 3 Millionen geht es so, wie es Marcel Lenggenhager sagte und andere auch. 5 Millionen mindestens, 1 Million bei wiederkehrenden Ausgaben. Dann zum Ratsquorum: Eine Zwei-Drittel-Mehrheit. Eine Zwei-Drittel-Mehrheit braucht es. Das ist auch ein Fehler eurer Initiative. Ihr habt da möglichst wenige vorgesehen, da die SP-Fraktion ja nicht so gross ist. Es braucht eine Zwei-Drittel-Mehrheit und dann kommen nur noch Sachen, die wichtig sind, dran.

Und zuletzt zum «Meccano»: Wird die Zwei-Drittel-Mehrheit erreicht, so muss der Regierungsrat für das von ihm als gebunden deklarierte, aber vom Quorum als nicht gebunden angesehene Geschäft einen Kreditantrag ausarbeiten und dem Kantonsrat unterbreiten. So einfach wäre es. Und dann müsste man eben nicht vor Gericht gehen, um die Anwälte reich zu machen. Stampfen Sie diese Initiative ein und machen Sie mit uns eine pragmatische neue Initiative. Ich bin sicher, dass Herr Bloch auch mitmacht und Herr Lenggenhager auch. Und dann haben wir nicht wieder eine Kommission für x Sitzungen arbeiten lassen, was unnötig ist, denn so kommt das nie durch.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 73 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Ratspräsidentin Karin Egli: Ich beantrage Ihnen, die parlamentarische Initiative einer Kommission zum Bericht und Antrag zu überweisen. Sie sind damit einverstanden. Die Geschäftsleitung wird Ihnen an einer der nächsten Sitzungen einen Zuweisungsantrag stellen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Änderung des mittelfristigen Ausgleichs**
Motion Rosmarie Joss (SVP, Dietikon)
- **Baurecht für studentisches Wohnen auf dem Universitätsgebiet Irchel Süd**
Postulat Cäcilia Hänni (FDP, Zürich)
- **Änderung der Kantonsverfassung (Steuerfuss)**
Parlamentarische Initiative Stefan Feldmann (SP, Uster)
- **Areal des Rangierbahnhofs Limmattal (RBL) sinnvoll nutzen**
Anfrage Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon)
- **Ist dem Regierungsrat Luft wurscht?**
Anfrage Max Robert Homberger (Grüne, Wetzikon)
- **Beim Strassenverkehrsamt vor verschlossener Tür**
Anfrage Peter Preisig (SVP, Hinwil)
- **E-Government zwischen Gemeinden und Kanton**
Anfrage Jörg Mäder (GLP, Opfikon)
- **Konfliktpotential zwischen E-Bikes, Fussgängern und Autos**
Anfrage Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.)
- **Ist der Kanton Zürich ein Paradies für Einbrecher?**
Anfrage Hans Egli (EDU, Steinmaur)
- **Einhaltung der Blockzeiten im Kindergarten**
Anfrage Claudia Wyssen (SP, Uster)
- **Datenschutz im Zusammenhang mit «Neugeborenen Screening Schweiz» im Labor Kinderspital Zürich**
Anfrage Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.)
- **Zahnarzt ist nicht gleich Zahnarzt und hat es zu viele Zahn-ärzte?**
Anfrage Erika Zahler (SVP, Boppelsen)

Schluss der Sitzung: 17:30 Uhr

Zürich, den 28. August 2017

Der Protokollführer:
Daniel Bitterli

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 10. September 2017.