



## 109. Sitzung, Montag, 10. Juni 2013, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Bruno Walliser (SVP, Volketswil)*

### Verhandlungsgegenstände

#### 1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen ..... *Seite 7445*
- Zuweisung einer neuen Vorlage ..... *Seite 7445*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
  - *Protokollauflage* ..... *Seite 7445*

#### 2. Erhalt der Transit-Kapazität auf Staatsstrassen in den Städten Zürich und Winterthur

Postulat von Alex Gantner (FDP, Maur) und Ruedi

Menzi (SVP, Rüti) vom 27. September 2010

KR-Nr. 290/2010, RRB-Nr. 1819/15. Dezember 2010

(Stellungnahme) ..... *Seite 7445*

#### 3. Verknüpfung der Stadtbahn Limmattal mit dem Städtzürcher Tramnetz

Postulat von Christoph Holenstein (CVP, Zürich) und

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) vom 25. Oktober

2010

KR-Nr. 316/2010, Entgegennahme, Diskussion ..... *Seite 7460*

#### 4. Arbeitslosigkeit und Krankheit: Bessere Vermittlungsfähigkeit dank Zusammenspiel der Institutionen

Postulat von Kaspar Bütikofer (AL, Zürich) und

Ornella Ferro (Grüne, Uster) vom 7. März 2011

KR-Nr. 72/2011, Entgegennahme, Diskussion ..... *Seite 7473*

**5. Abschaffung des Nachtfünflibers**

Postulat von Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Marcel Burlet (SP, Regensdorf) und Peter Anderegg (SP, Dübendorf) vom 21. März 2011

KR-Nr. 104/2011, RRB-Nr. 865/6. Juli 2011

(Stellungnahme)..... Seite 7479

**6. Verbesserung der Verkehrssituation und des Verkehrsflusses im Raume der Haltestelle Balgrist und der umliegenden Spitäler**

Postulat von Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) und Roger Liebi (SVP, Zürich) vom 30. Mai 2011

KR-Nr. 157/2011, RRB-Nr. 1113/14. September

2011 (Stellungnahme)..... Seite 7497

**7. Kontrolle der Lohngleichheit zwischen Frauen und Männern**

Postulat von Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil), Hedi Strahm (SP, Winterthur) und Monika Spring (SP, Zürich) vom 20. Juni 2011

KR-Nr. 173/2011, RRB-Nr. 1173/28. September

2011 (Stellungnahme)..... Seite 7506

**Verschiedenes**

– Geburtstagsgratulation..... Seite 7459

– Rücktrittserklärungen

• *Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Patrick Hächler, Gossau* ..... Seite 7518

• *Rücktritt aus dem Kantonsrat von Kurt Weber, Ottenbach*..... Seite 7518

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 7520

**Geschäftsordnung**

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

## 1. Mitteilungen

### *Antworten auf Anfragen*

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf drei Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 83/2013, Qualitätssicherung bei der Lehrerinnen- und Lehrerausbildung an der Pädagogischen Hochschule Zürich (PHZH)  
*Stefan Hunger (BDP, Mönchaltorf)*
- KR-Nr. 93/2013, Vollzug Lex Koller  
*Céline Widmer (SP, Zürich)*
- KR-Nr. 100/2013, Weiterentwicklung des Hubs Flughafen Zürich  
*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon)*

### *Zuweisung einer neuen Vorlage*

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Genehmigung des Zusammenschlusses der Politischen Gemeinden Bertschikon und Wiesendangen**  
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 4987

### *Dokumentation im Sekretariat des Rathauses*

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 108. Sitzung vom 3. Juni 2013, 8.15 Uhr

## 2. Erhalt der Transit-Kapazität auf Staatsstrassen in den Städten Zürich und Winterthur

Postulat von Alex Gantner (FDP, Maur) und Ruedi Menzi (SVP, Rüti) vom 27. September 2010

KR-Nr. 290/2010, RRB-Nr. 1819/15. Dezember 2010 (Stellungnahme)

### *Das Postulat hat folgenden Wortlaut:*

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat Bericht zu erstatten und die nötigen Massnahmen zu ergreifen, damit die Transitzkapazität auf allen Staatsstrassen auf dem Gebiet der Städte Zürich und

Winterthur nicht weiter verringert wird, ohne dass gleichzeitig mindestens gleichwertige Ersatzkapazität zur Verfügung gestellt wird. Unvermeidliche temporäre Einschränkungen infolge Bau- und Unterhaltsarbeiten an Staatsstrassen sind zeitlich und kapazitätsmässig möglichst gering zu halten.

#### Begründung

Bei der Gestaltung der innerstädtischen Verkehrspolitik sollen die Städte Zürich und Winterthur – im Rahmen der übergeordneten rechtlichen Vorgaben – freie Hand haben. Hingegen ist von der Verkehrspolitik der Städte Zürich und Winterthur im Zusammenhang mit den Transitkapazitäten der Staatsstrassen auf Stadtgebiet der ganze Kanton Zürich betroffen. Damit besteht diesbezüglich ein legitimer Anspruch, den beiden Städten Kapazitätsvorgaben zu machen und deren Einhaltung sicherzustellen. Dass dies dringend nötig ist, zeigen die aktuellen Diskussionen z.B. in Zürich um die Rosengartenstrasse und die langjährige Verweigerungshaltung der städtischen Behörden betr. die Planungen um den Waidhaldentunnel.

#### *Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:*

Die Strassen sind nach Massgabe ihrer konkreten Bedeutung und Zweckbestimmung, die ihnen im gesamten Netz zukommt, zu planen und zu bauen (§14 Strassengesetz vom 27. September 1981, StrG; LS 722.1). Die Staatsstrassen auf den Gebieten der Städte Zürich und Winterthur sind sogenannte Strassen mit überkommunaler Bedeutung. Nicht alle dieser Strassen dienen jedoch in gleichem Mass dem Durchgangsverkehr. Insbesondere die in den regionalen Richtplänen eingetragenen Strassen sind für den Durchgangsverkehr von untergeordneter Bedeutung. Beide Städte können mittlerweile auf Hochleistungsstrassen umfahren werden. Es ist das Ziel der Städte und des Kantons, das dicht besiedelte Siedlungsgebiet vom stadtquerenden Verkehr möglichst freizuhalten. Dies schliesst nicht aus, dass einzelnen Achsen dennoch eine grosse Bedeutung für die Erschliessung der Städte zukommt, die eine ausreichende Kapazität erfordert. Der Anteil des eigentlichen Durchgangsverkehrs ist auch auf diesen Achsen sehr gering; die allermeisten Fahrten haben den Anfangs- oder Endpunkt in den Städten.

Gemäss §§43 ff. StrG sind der Neubau, der Ausbau und der Unterhalt von Strassen mit überkommunaler Bedeutung vom Kanton an die Städte Zürich und Winterthur delegiert. Die Städte arbeiten die Projekte für diese Strassen aus und legen sie dem Regierungsrat zur Genehmigung vor. Die Projekte werden genehmigt, wenn sie den kantonalen Interessen Rechnung tragen, namentlich bezüglich Verkehrssicherheit sowie Aufrechterhaltung einer ausreichenden, der Bedeutung der Strasse entsprechenden Leistungsfähigkeit. Vorhaben, die einseitig einen bestimmten Verkehrsträger bzw. ein bestimmtes Verkehrsmittel erheblich benachteiligen, sind nicht zielführend. Wo eine Kapazitätsverminderung vorgenommen wird, ist entsprechende Ersatzkapazität zu schaffen. Namentlich in Bezug auf eine Tramverbindung auf der Rosengartenstrasse hat der Regierungsrat daher stets die Auffassung vertreten, dass ausreichende Ersatzkapazität für den motorisierten Individualverkehr zu schaffen ist. Der Stadtrat von Zürich teilt diese Grundhaltung.

Bei Projekten von grösserer Tragweite ist es namentlich in der Stadt Zürich gängige Praxis, das Amt für Verkehr und die Kantonspolizei in die Projektentwicklung einzubeziehen. Dieser Grundsatz soll mit der Revision des Strassengesetzes (Vorlage 4674) im Gesetz verankert werden. Weiter schlägt der Regierungsrat in dieser Vorlage vor, dass die kantonalen Beiträge an Projekte auf überkommunalen Strassen in den beiden Städten inskünftig durch kantonale Behörden bewilligt werden, wenn die Beiträge über 3 Mio. Franken liegen. Bei neuen Ausgaben über diesem Schwellenwert soll zudem neu die Projektverantwortung bis zum Kreditbeschluss beim Kanton liegen. Mit diesen Vorkehrungen wird dem Kanton eine bessere Interessenwahrung im Bereich des von ihm finanzierten überkommunalen Strassenbaus ermöglicht. Damit ist das Postulat in seiner zentralen Forderung erfüllt.

Die dargelegte Aufgabenteilung zwischen dem Kanton und den Städten Zürich und Winterthur hat unter anderem zur Folge, dass die verschiedenen Baustellen auf Stadtgebiet durch die zuständige Stadtverwaltung zu koordinieren sind. Die Baustellenkoordination ist äusserst komplex und eng mit kommunalen Aufgaben verbunden, sodass sie der Kanton nicht vornehmen könnte. Es obliegt den Städten, unerwünschte Beeinträchtigungen des Verkehrs durch eine Koordination der Baustellen so weit wie möglich zu vermeiden.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 290/2010 nicht zu überweisen.

*Alex Gantner (FDP, Maur):* Wie viel motorisierten Strassenverkehr soll es in der Limmatstadt Zürich und in der Gartenstadt Winterthur geben? Weniger, deutlich weniger, wenn nach Meinung der zuständigen Exekutiven und Legislativen gefragt wird. Die Strassenachse soll gegen den Nullpunkt tendieren. Und vor allem ist der Transitverkehr auf der Abschussliste der städtischen Verantwortlichen. Der Transitverkehr ist kein beliebter Verkehr, vor allem, wenn er von ganz fern kommt, etwa analog zu den Umsteigepassagieren eines Flughafens mit Hub-Konzept. Aber der Transitverkehr von Personen und Gütern kann bereits in Aussenquartieren der Stadt oder unmittelbar an der Stadtgrenze beginnen, durch die Stadt führen und dann in der nahen oder weiten Ferne entgegensteuern, beispielsweise von Zumikon, dem Wohnort unseres ehemaligen Ratskollegen Gaston Guex, von dem ich dieses Postulat übernommen habe, nach Zug. Da führt der Weg über das Bellevue. Daher gibt es auf den Stadtgebieten die Staatsstrassen beziehungsweise die sogenannten Strassen mit überkommunaler Bedeutung. Sie haben eine Funktion, die über den Standort selbst hinaus geht und somit zwangsläufig auch für den Durchgangsverkehr von Relevanz ist. Dieser Verkehr wird mit vielen kleineren und grösseren Nadelstichen schrittweise abgewürgt, sei es mit scheinbaren oder nicht scheinbaren Kapazitätsreduktionen, langwierigen Baustellen oder sonstigen Strassenraum-Gestaltungsmassnahmen, immer zulasten des motorisierten Individualverkehrs und Güterverkehrs. Das alles könnte wohlwollend geprüft werden, wenn endlich unterirdische Transitachsen vor allem in der Stadt Zürich gebaut würden. Aber hier wird alles blockiert und verzögert, sei es der Stadttunnel, der Seetunnel, der Seebeckentunnel am Bellevue, der Adlisbergtunnel, der Wehrenbachobeltunnel oder der Waidhaldetunnel in der Region Zürich beziehungsweise die Tieflegung der Unteren Vogelsangstrasse, der Heiligbergtunnel und die Entlastungsstrasse Oberwinterthur in der Region Winterthur. Werfen wir doch einen Blick auf die heute gültigen gesetzlichen Grundlagen, die auch in der Stellungnahme des Regierungsrates zum Postulat Erwähnung finden. Es sind dies vornehmlich die Paragraphen 43 bis und mit 52 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 und der Abschnitt 6, Übertragung von Zuständigkeiten an die Gemeinden, Teil 1, Städte Zürich und Winterthur. Hier

werden unter anderem die Kompetenzen der Städte Zürich und Winterthur betreffend der Staatsstrassen, sprich der Strassen mit überkommunaler Bedeutung, geregelt. Die Federführung liegt bei den beiden Städten. Und wir wissen, diese Regelung ist dem Regierungsrat ein Dorn im Auge und er ist auch uns ein Dorn im Auge. Und der Regierungsrat wollte etwas dagegen tun und beantragte in der Teilrevision des Strassengesetzes, der Vorlage 4674, bei grösseren Projekten die Projektverantwortung an den Kanton zu übertragen. Damit sei das Postulat in seiner zentralen Forderung erfüllt.

Richtig und Danke an den Regierungsrat. Nur, geschätzter Herr Regierungsrat (*Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker*), wir alle wissen, was zwischenzeitlich passiert ist: Die neue Kompetenzregelung zwischen dem Kanton und den beiden Städten wurde vom Kantonsrat mehrheitlich unterstützt, nur scheiterte die ganze Vorlage schlussendlich wegen einer unheiligen Allianz an zwei Killerpassagen: Paragraph 14 über die Projektierungsgrundsätze und eben die Paragraphen betreffend die neue Kompetenzregelung. Wäre das Strassengesetz durchgekommen, so hätten wir das Postulat natürlich zurückgezogen. Im Umkehrschluss müsste nun der Regierungsrat sagen: Die Teilrevision des Strassengesetzes ist gescheitert, ergo ist die zentrale Forderung des Postulates immer noch nicht erfüllt, ergo beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat das Postulat zur Überweisung. Vielleicht hören wir heute vom Volkswirtschaftsdirektor etwas über eine neue Lagebeurteilung in dieser Thematik. Die Situation betreffend die wichtigen Strassen, die immer unter anderem auch eine Transitfunktion haben in den Städten Zürich und Winterthur, ist und bleibt unbefriedigend. Wir drücken den Finger auf einen wunden Punkt und fordern nichts anderes, als dass der Regierungsrat dranbleibt und Lösungen aus kantonal-, übergeordneter und volkswirtschaftlicher Sicht erarbeitet.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Elektoratsbewirtschaftung ist Teil der Politik und an und für sich noch nicht falsch, wir bemühen uns da ja auch. Dieser Vorstoss wurde im Vorgang der Kantonsratswahlen 2011 eingereicht. Den Rückbau des Freisinns von einer Kantonspartei zu einem Regionalphänomen der Zürichseegemeinden kann ich grundsätzlich nicht bedauern und es ist verständlich, dass Sie wenigstens Ihre letzten verbleibenden Hochburgen erhalten wollen und entsprechende Vorstösse einreichen: Freie Fahrt für die «Agglos» durch die Städte Zürich und Winterthur. Ihre Verkehrspolitik richtet

sich also so aus, dass Sie für Ihre Klientel am Zürichsee freie Fahrt für freisinnige Bürger durch die Stadt Zürich verlangen, aber im Gegenzug natürlich verhindern wollen, dass der Pöbel einen Seeuferweg bekommt. Sie können das so fordern und wir können das so ablehnen, was wir hiermit auch tun. Danke auf jeden Fall für die Steilvorlage. Für die Kantonsratswahl 2011 kam er zu spät, für die kommenden Stadtratswahlen in Zürich und Winterthur genau zur richtigen Zeit. Ich denke, die Positionierung können wir heute machen. Also besten Dank für diese Steilvorlage. Für zukünftige Diskussionen bitte ich einfach, vorab die reichlich vorhandenen und veröffentlichten Materialien zum Thema «Transitverkehr und Ziel- und Quellverkehr» einmal zu studieren. Eine Kurzfassung findet sich ja schon in der Stellungnahme des Regierungsrates. Unsere Position bezüglich des erwähnten Strassengesetzes ist bekannt, darüber haben wir uns ausführlich ausgetauscht, da brauche ich nichts mehr zu ergänzen. Aber doch noch etwas: Wir konnten in den vergangenen Wochen lesen, dass der CO<sub>2</sub>-Gehalt in der Atmosphäre zum ersten Mal, seit Messungen stattfinden, die Grenze von 400 ppm (*parts per million*) überschritten hat. Gleichzeitig ist ja auch bekannt, dass der MIV (*Motorisierte Individualverkehr*) die CO<sub>2</sub>-Ziele verfehlt. Sie sehen, es gibt Wichtigeres, als ob da jemand im selbstgewählten Stau stecken bleibt. Aktualität: Die Hochwassersituation in Deutschland, Ungarn, Tschechien, die Schäden in zweistelliger Milliardenhöhe insbesondere an den Oberläufen bewirken, zeigt, dass sich die Jahrhunderthochwasser im Jahrzehnteabstand wiederholen. Wir sind hier ja verschont geblieben. Ich denke, da können wir von Glück reden, das kann sich auch einmal ändern. Also ganz grundsätzlich zu den Infrastrukturaufgaben im Kanton Zürich: Wir können und wir müssen andere Prioritäten setzen. Und die freie Fahrt für freie Agglos quer durch die Stadt Zürich gehört ganz bestimmt nicht mehr zu den Prioritäten, die wir fördern müssen. Danke.

*Ruedi Menzi (SVP, Rüti):* Aus Sorge um immer schlechtere Bedingungen für den MIV auf den Stadtzürcher Strassen mit überkommener Bedeutung – ich nenne sie einfachheitshalber Hauptstrassen – haben Gaston Guex selig, Antoine Berger und mich bewogen, dieses Postulat einzureichen. Die absichtliche und systematische Behinderung des MIV durch Spurabbau und Einengungen der Fahrbahnen muss aufhören. Der Kanton ist verkehrstechnisch kein Flickenteppich,



wo jede Stadt oder jede Gemeinde nach Gutdünken das Hauptstrassennetz unterbrechen beziehungsweise behindern kann. Wir hatten Hoffnung, dass mit der Vorlage 4674, Strassengesetz, eine Verbesserung eintreten werde. Diese Vorlage wurde vom Kantonsrat aber abgelehnt. Auch der Regierungsrat schreibt in seiner Antwort, die Aufrechterhaltung einer ausreichenden, der Bedeutung der Strasse entsprechenden Leistungsfähigkeit einzuschränken oder Vorhaben, die einseitig einen bestimmten Verkehrsträger erheblich benachteiligen, seien nicht zielführend. Wo eine Kapazitätsverminderung vorgenommen wird, ist eine entsprechende Ersatzkapazität zu schaffen.

Namentlich in Bezug auf eine Tramverbindung auf der Rosengartenstrasse hat der Regierungsrat daher stets die Auffassung vertreten, dass ausreichende Ersatzkapazität für den MIV zu schaffen ist. Wenn erreicht werden soll, dass nicht mehr so viele Fahrzeuge via Rosengartenstrasse in die Stadt gelangen, dann braucht es eine Lösung, die heisst: Waidhaldetunnel. Ein anderes wichtiges Projekt wäre der Stadttunnel. Ein Stadttunnel würde enorm viel Verkehr von der Oberfläche absorbieren. Es ist unverständlich, warum sich die Stadt speziell beim Waidhaldetunnel quer stellt. Es ist nun an der Zeit, dass der Kanton die Initiative ergreift und das Heft in die Hand nimmt. Aus diesen Gründen bitte ich um Unterstützung und Überweisung dieses Postulates. Danke.

*Sabine Ziegler (SP, Zürich):* Als ich dieses Postulat vorbereitete, hatte ich irgendwie das Gefühl, ich sei wieder zwischen die Sechziger- und Siebzigerjahre zurückversetzt worden. Die Ursache sind wieder irgendwelche alten Floskeln. Die aktuelle Situation zum Thema «Gesamtverkehrskonzeption» im RZU-Gebiet (*Regionalplanung Zürich und Umgebung*) ist anscheinend nicht nur unbekannt, es ist sozusagen als eine komplette Weigerung, sich mit der Thematik «Wie ist heute die Verkehrssituation in und um die Städte Zürich und Winterthur?» aufzufassen. Wenn wir das aber doch ein bisschen ernst nehmen, dann müssen wir uns doch vorbereiten. Ich glaube, die Hauptthematik ist, wenn ich mal schaue, worum es geht: Es geht um den Bau und Unterhalt der Strassen. Es ist klar, die Städte Zürich und Winterthur sparen sich nicht zu Tode. Sie wollen gute, fahrbare, intakte Strassen haben. Es ist aber auch klar, dass der Strassenraum für Weiteres benutzt werden muss. Und seit vier Jahren hat die Stadt Zürich – da habe ich ein bisschen mehr Informationen als von Winterthur – ein sogenanntes

Baustellen-Management, eng mit dem Amt für Verkehr abgestimmt. Das heisst: Muss eine Strasse aufgerissen, repariert werden, dann wird koordiniert innerhalb der Stadtverwaltung, ob auch weitere Funktionen in diesen Strassenraum eingebaut werden sollen, sei es eine Reparatur am Kanalisationssystem, sei es die Glasfaservernetzung und so weiter und so fort. Der Strassenraum ist also unter Druck und dem Strassenraum wird zum Glück in diesen zwei Städten noch Sorge getragen. Aber eigentlich wollen Sie ja überhaupt nicht über den Bau und Unterhalt von Strassen sprechen. Sie wollen einfach der Stadt Zürich eine klassische Schelte geben, als ob es da wirklich eine Verhinderungspolitik gäbe. Aber wir haben Umfahrungsstrassen für diese Städte. Und bitte geht auf diese Umfahrungsstrassen, ihr habt es ja nicht nötig, den Transit durch die Stadt Winterthur und durch die Stadt Zürich zu nehmen. Wir haben mit sehr viel Geld die Westumfahrung eröffnet, ob man das gern hat oder nicht, aber sie ist jetzt da. Und sie soll benutzt werden. Wir müssen nicht die Stadt Zürich noch weiter mit Verkehrsaufkommen belasten. Die Stadt Zürich ist weise und hat ganz klar gesagt, dass sie ihre Bevölkerung schützen muss. Wo man ein dicht besiedeltes Bevölkerungsaufkommen hat, muss man sie schützen vor den Emissionen, sei es Lärm, seien es Schadstoffe von den Fahrzeugen. Man muss sie schützen, man muss wieder Lebensraum schaffen, statt den idiotischen Transitverkehr mitten durch einen dicht besiedelten Raum zu holen.

Das ist Verkehrspolitik der Sechzigerjahre! Wir sind hier im 21. Jahrhundert angekommen. Ich meinte das zumindest. Und wir sollten auch von dem her ein modernes Verkehrssystem unterstützen. Ich glaube, das ist die Thematik hinter diesem Vorstoss, dass Sie überhaupt kein Interesse am Ziel- und am Transitverkehr haben. Sie wollen einfach die Stadt Zürich mies machen und den Ziel- und Quellverkehr in der Stadt Zürich erhöhen. Und das bringt noch weniger als der Transitverkehr. Die neuste Mikrozensus-Studie «Mobilität im RZU-Gebiet» zeigt ganz deutlich auf, dass die Anzahl der Führerscheinbesitzenden in den letzten Jahren abgenommen hat. Wir sind jetzt in der Alterskategorie von 18 bis 24 Jahren bei knapp 41 Prozent. Ist das Ihre Klientel, für die Sie hier einen solch idiotischen Vorstoss einreichen wollen? Bitte, das sind abnehmende Zahlen, das ist die Realität – und nicht die Realität, dass man irgendwelche Durchfahrtsstrassen in die dicht besiedelten Räume setzen muss. Wir finden: Was die Städte Zürich und Winterthur im Bereich der Ver-

flüssigung des Verkehrs machen, ist korrekt und richtig und soll die Kapazitäten aufnehmen, die sie muss.

*Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon):* Dieses Postulat ist höchst entlarvend. Da bauen wir mit Milliardenaufwand Umfahrungsautobahnen, um die grossen Siedlungsgebiete mindestens teilweise vom Verkehr zu entlasten, wie es immer wieder heisst. Jetzt, da die Westumfahrung Zürich Realität ist und andere Strassengrossbauten politisch gesichert sind – leider gesichert sind –, soll die verkehrliche Entlastung der Städte verhindert werden. Das ist nur schon demokratisch unredlich. Das Ansinnen ist aber selbstverständlich auch verkehrspolitisch unsinnig: Transitverkehr durch die Städte hindurch ist Verkehrspolitik des letzten Jahrtausends. Die Grünliberalen überweisen das Postulat nicht. Und um das Missverständnis gleich jetzt auszuräumen: Für uns Grünliberale braucht es auch keine Milliarden-Strassenprojekte um die Städte herum. Wir wollen auf kapazitätssteigende Strassenbauten überhaupt verzichten. Umfahrungen sollen nur dort gebaut werden, wo der Durchgangsverkehr wirklich ein Problem darstellt, das mit einer Umfahrung auch gelöst werden kann, ohne eine weitere Zersiedelung zu begünstigen. Dann, liebe Postulanten, dann sind die Strassen in Ortschaften aber zu beruhigen und allen Verkehrsteilnehmern zurückzugeben – Ausrufezeichen.

*Patrick Hächler (CVP, Gossau):* Die CVP wird dieses Postulat nicht unterstützen. Wir sind mit der Argumentation des Regierungsrates einverstanden. Ich blende zurück, es ist bereits gesagt worden: Das Strassengesetz hätte damals im Sinne der Postulanten geändert werden sollen und das war ja aus verschiedenen Gründen nicht mehrheitsfähig. Dieses Parlament war nicht in der Lage, eine entsprechende Vorlage zu verabschieden. Nun ist es so, wie es war, es darf so bleiben. Und wir gehen davon aus, wir erwarten, dass die beiden grössten Städte fähig sind, die entsprechenden Probleme zu lösen. Mit derselben Argumentation werden wir auch bei Traktandum 6 eine ablehnende Position einnehmen.

*Markus Schaaf (EVP, Zell):* Wenn man im Lexikon nachschaut, was «Transitverkehr» heisst, dann bedeutet das «Verkehr durch Länder, Staaten oder Städte, die weder Anfang noch Ende der Fahrt sind»,

also es geht um Durchfahrten. Ich denke, es ist gesagt worden: Es ist nicht erstrebenswert, dass die Durchfahrten durch die grossen Städte erfolgen, deshalb wurden in den letzten Jahren grosse und teure Umfahrungen gebaut. Das heisst aber trotzdem, dass in den Städten gebaut werden muss. Beim Strassenbau geht es ja nicht nur um die Bearbeitung der Belagsoberfläche, sondern oft sind damit auch Arbeiten an der Kanalisation, Stromversorgung und so weiter betroffen. In jedem Fall aber braucht es eine gute Kenntnis der vorhandenen Leitungen und Installationen, die sich unter einem Strassenbelag befinden, und dieses Fachwissen ist bei den Gemeinden und Städten vorhanden, sicher nicht beim Kanton mit der gleichen Intensität. Es ist deshalb sinnvoll und richtig, dass die beiden grossen Städte Winterthur und Zürich die Strassenabschnitte mit überkommunaler Bedeutung selber bewirtschaften. Sie tun dies selbstverständlich in guter Absprache und Koordination mit dem Kanton. Die Projektierung, Planung und Realisierung von Strassenbauprojekten in den Städten Winterthur und Zürich klappt in der Regel sehr gut. Und wenn in Einzelfällen der Bedarf nach Klärung besteht, geschieht dies auf der operativen Ebene zwischen den jeweiligen Abteilungs- und Bereichsleitern und, falls es nötig ist, auch einmal zwischen dem Regierungsrat und dem Stadtrat. Der Kantonsrat sollte sich aber hüten, dass er sich zu stark in operative Geschäfte einmischt und wegen jeder persönlichen Affinität das Gesetz ändern will. Damit schaffen wir Formalismus und zusätzliche Bürokratie. Wollen Sie das wirklich? Wir nicht.

*Michael Welz (EDU, Oberembrach):* Die EDU teilt die Forderung der Postulanten. Die Transitzkapazität muss erhalten bleiben und gefördert werden. Es geht nicht an, dass laufend mehr Fahrzeuge unsere Strassen benützen aufgrund der Bevölkerungszunahme und auf der andern Seite wird die Transitzkapazität beschränkt. Es kann auch nicht sein, dass aufgrund der Beschränkung der Transitstrassen ungeeignete Strassen Mehrverkehr erhalten, Strassen, welche nicht für den Transitverkehr geeignet sind. Die EDU möchte in diesem Sinn dem Anliegen Nachdruck verschaffen.

*Alex Gantner (FDP, Maur) spricht zum zweiten Mal:* Als Erstes einmal: Ihre Wortwahl, Sabine Ziegler, hat aus meiner Sicht die Anstandsregel hier in diesem Rat ganz deutlich verletzt. Es ist richtig,

wir stehen für freie Bürger ein, das ist das Kredo unserer Partei. Es geht nicht um freie Fahrt, es geht um fliessende Fahrt. Diese ist gefährdet hier in der Stadt Zürich und auch in den Agglomerationen der Stadt Zürich und im ganzen Kanton. Wir sind erfreut, dass es diese Umfahrungsprojekte gegeben hat, dass sie realisiert worden sind. Wir wissen alle, dass es noch weitere Umfahrungsprojekte um Winterthur und Zürich geben sollte. Es geht uns hier vor allem um die Tunnelprojekte, um die Tunnelstrategie vornehmlich in der Stadt Zürich. Hier muss dran gearbeitet werden, diese müssen forciert werden. Und wir werden sicher auch im Rahmen der Richtplandebatte, Kapitel «Strassenverkehr», noch über jedes einzelne Projekt debattieren können.

*Martin Geilinger (Grüne, Winterthur):* Lieber Alex Gantner, dein Horizont reicht offenbar nicht weit über Zürich hinaus. Die Umfahrungsprojekte um Winterthur sind gestorben, gibt es nicht mehr. Vor 30 Jahren, da mag ich mich erinnern, habe ich als ganz junger Mann gegen den Breitetunnel gekämpft. 30 Jahre bürgerliche Mehrheit in diesem Kanton, meist auch der Stadt Winterthur, haben es nicht geschafft, ein Projekt, ein Umfahrungsprojekt, ein Tunnelprojekt zu realisieren. Und da staune ich schon, wie die Gegenseite diese Grossprojekte weiterhin propagiert. Ja wunderbar, an sich habe ich überhaupt nichts dagegen, dass Sie projektieren. Meine Erfahrung in Winterthur und weitherum, auch in Zürich sieht man das: Projektieren kann man diese Dinge sehr wohl. Das Problem ist nur, dass sie a) nicht zahlbar sind, das Geld ist schlicht nicht vorhanden, und dass es b) derart viel Zeit braucht, bis solche Projekte realisiert werden, dass dem Verkehr überhaupt nicht gedient ist. Wenn Sie etwas machen wollen, damit die Leute, die in und durch die Städte Zürich und Winterthur fahren müssen, dies auch können, dann müssen Sie die Transportkapazität der Strassen in dem Sinn erhalten, dass Sie möglichst viele Leute vom privaten PW auf die öffentlichen Verkehrsmittel, auf die Busse, auf die Velos bringen. Dann schaffen Sie Kapazitäten, dann können Sie innert nützlicher Frist etwas erreichen, aber nicht mit irgendwelchen strassenbaulichen Massnahmen. Was mich ärgert an der ganzen Geschichte: Alle diese Projekte absorbieren Kapazitäten in der Verwaltung, sie kosten unheimlich viel Geld, nicht beim Bauen, aber beim Projektieren, und dafür ist mir das Geld schlicht zu schade.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* In diesem Postulat geht es um nichts anderes als um den Erhalt der Strassenkapazität in den Städten. Ich denke, wir müssen uns schon ein paar Gedanken dazu machen und nicht von einer veralteten Verkehrspolitik sprechen. Sie erinnern sich sicher an den Störfall, als ein LKW im Milchbuck und Schöneich die entsprechende Signalisation und Tunnelbelüftung beschädigt oder heruntergerissen hat. Es war ein Störfall, die Tunnels mussten geschlossen werden. Und was ist in der Stadt Zürich passiert? Die Strassenkapazität hat für diesen Störfall nicht ausgereicht und der Strassenverkehr ist zum Erliegen gekommen. Und in diesem Fall war es ja nicht so, dass der ÖV wunderbar die Kapazität wettgemacht und diesen Fall aufgefangen hat, sondern genau auch der ÖV war Mitleidender an der fehlenden Strassenkapazität. Keine Busse sind mehr durchgekommen, keine Trams sind mehr über die Knotenpunkte gekommen, weil sich der Verkehr gestaut hat. Und genau darum muss man die Strassenkapazität in den Strassen erhalten, damit auch der ÖV fließen kann. Wenn Sie die Knotenpunkte des Verkehrs schliessen, dann fliesst auch der ÖV nicht mehr, dann fliesst auch dieser nicht mehr. Darum braucht es dieses Postulat, damit wir wenigstens ein Minimum an Strassenkapazität in den Städten Zürich und Winterthur erhalten, auch zum Wohle des ÖV. Ich bitte Sie daher, überlegen Sie sich Ihre idealistische Grundhaltung nochmals und stimmen Sie dem Postulat zu. Sie werden im Bericht des Regierungsrates sehen, dass es sehr wohl möglich ist, diese Strassenkapazität zu erhalten.

*Ruedi Menzi (SVP, Rüti) spricht zum zweiten Mal:* Liebe Sabine Ziegler, «idiotischer Vorstoss», ich muss mich doch sehr verwahren. Wenn wir uns gegenseitig die Vorstösse mit solcher Wortwahl «mädig» machen, dann müssen wir unsere Arbeit doch infrage stellen. Ein Vorstoss ist nicht idiotisch, nur weil er einem nicht passt. Danke.

*Reinhard FÜRST (SVP, Illnau-Effretikon):* Ich bekunde, dass ich die Meinung der Postulanten vertrete. Ich stehe aber nicht auf, um dies zu sagen, Ruedi Menzi hat es mir fast vorweggenommen: Ich protestiere wirklich dagegen, dass von der politisch linken Seite die Leute als Idioten bezeichnet werden. Ich protestiere dagegen, ich glaube, es kam vom Sitz Nummer 33. Das lasse ich mir nicht so gefallen.

*Marcel Burllet (SP, Regensdorf):* Wir können hier über Adjektive streiten, aber wenn ein Vorstoss mich an die Sechzigerjahre des letzten Jahrhunderts erinnert, dann kann ich ihn nicht als gescheit bezeichnen. Ich sage jetzt einfach mal: dumm, rückwärts gerichtet. Es ist ja so, die Verkehrspolitik muss endlich neue Wege gehen. Wir wollen keine neuen Strassen bauen, das wissen Sie, und schon gar nicht in den Städten. Die Städte sind ja ein Musterbeispiel, wie sie den Verkehr bewältigen punkto ÖV. Und wenn jetzt der MIV da noch mehr eindringt, dann gibt es nur Behinderungen. Wir wollen keine neuen Strassen bauen, sondern neue Wege gehen. Strassenkapazitäten erhalten – was heisst erhalten? Erhalten heisst hier, dass wenn die Bevölkerung wächst und wenn die Wirtschaft floriert, dass immer mehr Autos auf der Strasse sind, dass wir den Modalsplit schlecht verändern zugunsten des MIV, und das wollen wir auch nicht. Sie wissen ganz genau: Wer neue Strassen baut, wird auch neuen Verkehr anziehen. Für mich sind die Städte ein Musterbeispiel, wie sie das gelöst haben. Ich sage Ihnen das immer wieder, wir sind ein gelobtes Land, wir haben unsere Verkehrsprobleme im Griff. Gehen Sie mal wieder ins Ausland und stehen Sie in Deutschland oder in Italien stundenlang in einer Autobahnkolonne. Wir ärgern uns über den Stau am Gotthard und das sind vielleicht 65 Tage im Jahr. Andernorts, vor allem im Ausland ist es im Prinzip monatelang. Von daher haben wir unsere Verkehrsprobleme im Griff. Und was ich nicht möchte, ist: das Rad zurückdrehen. Auf der einen Seite – es ist jetzt nicht mehr so schlimm wie früher – haben wir Anträge der SVP gegen den ÖV gehabt, gegen den Ausbau auch der Limmattalbahn. Dass Ortssektionen von Ihnen gegen die Limmattalbahn gewettert haben, das habe ich völlig daneben gefunden. Es kommt immer wieder aus Ihrer Ecke. Sie haben irgendetwas gegen den ÖV. Ich gebe zu, ich habe irgendetwas gegen den MIV, das ist klar. Aber wir sollten hier moderne Verkehrspolitik machen. Auch andere Städte haben das eingesehen. Ich war kürzlich wieder einmal in Paris. Vor 20 Jahren war Paris mit Autos überflutet. Heute gibt es Promenaden der Seine entlang, der Verkehr ist beruhigt. Klar, es hat hohe Parkgebühren gegeben. Man hat die Trottoirs verstellt. Man hat den Strassenraum halbiert. Und jetzt kommt halt wieder mal mein Problem: Wenn Sie nicht bereit sind, zur modernen Verkehrspolitik der Städte Ja zu sagen, dann wird irgendeines Tages Roadpricing eingeführt und dann haben wir den Salat.

*René Isler (SVP, Winterthur):* Noch ein Votum gegen das Ansinnen von Marcel Burlet. Zwei Sachen: Ich glaube, dass in diesem Rat niemand gegen den ÖV ist, es braucht beides. Wir kommen ja mehrheitlich, 90 Prozent von uns allen, die nicht in Winterthur wohnen, mit dem ÖV nach Zürich und das ist etwas Geniales. Aber Sie verkennen, Marcel Burlet und auch die linke Ratsseite, dass es Städte gibt, auch Winterthur, die noch brachliegende Industriegelände haben, wie das in Winterthur der Fall ist. Und Sie wissen vielleicht, dass auch in Oberwinterthur vorgesehen ist, dass sich im ehemaligen Sulzer-Areal diverse grössere Firmen mit Arbeitsplätzen erweitern wollen. Ein neuer grosser Konzern will dort seine Zelte aufschlagen mit wenigstens zu Beginn mal 250 neuen Arbeitsplätzen. Und ich kann Ihnen versichern: Schwerindustrie können Sie nicht mit Fahrrädern oder mit Veloanhängern transportieren. Und bei diesem Problem, das weiss auch Kollege Martin Geilinger, sind wir nun daran, eine Lösung zu finden, weil es eben eine durchmischte Siedlung, Wohnen und Arbeiten, ist. Wohlverstanden, kein Kleingewerbe, sondern ein Industriebetrieb. Da braucht es neue Strassen, Marcel Burlet, ob das Ihnen nun gefällt oder nicht. Die Anlieferung und die Ablieferung oder den Wegtransport von Industriegütern können Sie weder mit dem ÖV noch mit einem Veloanhänger machen, das müssen Sie auf dem Landweg machen.

*Regierungsrat Ernst Stocker:* Von meinem Wunsch nach etwas mehr Pragmatismus in der Verkehrspolitik verspüre ich leider herzlich wenig heute Morgen. Die Strassen im Kanton Zürich nehmen eine wichtige Funktion ein, wir haben das in der Postulatsantwort ausgeführt, und es wurde schon viel gesagt, ich muss eigentlich nicht mehr lange werden. Ich meine, man darf nicht nur vom MIV sprechen, Sie wissen es ganz genau, ein beträchtlicher Teil des ÖV braucht auch Strassen. Die Belastung des Strassennetzes im Kanton Zürich ist, gesamtschweizerisch gesehen, hoch, sehr hoch und nimmt laufend zu. Ob schon man sagt, es gebe weniger Leute, die die Fahrprüfung machen, ist die Belastung hoch und sie nimmt laufend zu.

Dieses Postulat fordert ja eigentlich das, was der Regierungsrat mit dem neuen Strassengesetz machen wollte. Sie haben dieses Strassengesetz abgelehnt. Unseres Erachtens war dies eine Forderung, die adäquat war, weil wir ja im Gesamtverkehrskonzept fordern, dass 50 Prozent des neu anfallenden Verkehrs mit dem öffentlichen Verkehr



bewältigt werden soll. Und wenn Sie diese Zahl nehmen und das Wachstum, das wir im Wirtschaftsraum Zürich haben, dann heisst das eigentlich, dass man die Kapazität auf den Strassen erhalten sollte. Selbstverständlich kann man sich darüber streiten, mit welchen Massnahmen, aber ich glaube, gerade die Westumfahrung, die heute genannt wurde, ist ein gutes Beispiel, wie wir die verschiedenen Interessen unter einen Hut bringen können. Die Stadt wurde entlastet, der Verkehr kanalisiert. Und etwas ist auch klar: Wir haben Verkehr im Kanton Zürich, 66 Prozent des Verkehrs erfolgt nach wie vor auf dem Pneu. Wir sind im schweizerischen Vergleich gut aufgestellt, in der Schweiz ist es durchschnittlich weit über 70 Prozent. Und diese Tatsache ist einfach nicht wegzudiskutieren.

Das Postulat – Sie können es entnehmen – ist ja etwas in die Monate gekommen, sage ich mal. Es war vor dem Strassengesetz eingereicht worden. Das Strassengesetz wurde abgelehnt. Demzufolge gaben Sie uns den Auftrag, mit den bestehenden Mitteln weiterhin Lösungen zu finden für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer im Kanton Zürich. Ich bitte Sie, das Postulat abzulehnen. Besten Dank.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 83 Stimmen (bei 1 Enthaltung), das Postulat 290/2010 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

#### *Geburtstagsgratulation*

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Im Namen von uns allen gratuliere ich ganz herzlich Martin Arnold zu seinem runden Geburtstag. (*Applaus.*)

### **3. Verknüpfung der Stadtbahn Limmattal mit dem Stadtzürcher Tramnetz**

Postulat von Christoph Holenstein (CVP, Zürich) und Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) vom 25. Oktober 2010

KR-Nr. 316/2010, Entgegennahme, Diskussion

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Lorenz Habicher hat an der Sitzung vom 31. Januar 2011 den Antrag auf Nichtüberweisung gestellt. Wir haben zu entscheiden.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Auch dieses Postulat hat schon ein paar Jahre auf dem Buckel, aber die Stossrichtung bleibt ja immer noch die gleiche: Die Postulanten möchten die Stadtbahn Limmattal mit dem Stadtzürcher Tramnetz verknüpfen. Und die Begründung endet mit dem Satz: «Die Limmat beginnt nicht in Altstetten, sondern bereits in der Zürcher Innenstadt.» Die Limmat beginnt nicht in der Zürcher Innenstadt, sondern im Zürcher See. Gut, gegen eine Anbindung der Limmattalbahn, der in Planung stehenden Limmattalbahn, ans bestehende ÖV-Netz hat in diesem Saal niemand etwas. Einer Verknüpfung allein mit dem Stadtzürcher, mit dem VBZ-Tramnetz (*Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich*), stellen wir uns aber ganz gezielt entgegen. Diese Verknüpfung ist unsinnig. Schauen Sie sich nur einmal den Rollmaterialentscheid an. Die Limmattalbahn hat einen beidseitigen Führerstand, beidseitigen Einstieg, also Türen auf beiden Seiten, und die Limmattalbahn braucht keine Endschlaufe, um auf ihrem Netz zu fahren. Die VBZ-Trams haben einen einseitigen Führerstand, sie haben nur einseitig Türen und sie brauchen eine Endschlaufe, um auf dem Netz zu verkehren. Sie sehen also, bereits der Rollmaterial-Entscheid macht eine direkte Verknüpfung dieser beiden Verkehrsträger zur Farce. Zudem findet in Altstetten zum heutigen Zeitpunkt eine heftige kontroverse Diskussion statt zu den VBZ-Plänen einer Umleitung, einer neuen Linienführung des Trams Nummer 2, weg vom Lindenplatz hinab zum Bahnhof Altstetten. Sie sehen also: Wollen Sie die weitere Planung der Limmattalbahn gefährden, dann unterstützen Sie dieses Postulat. Wollen Sie ergebnisoffen und zukunftsfähig die Planungen vorantreiben, dann lehnen Sie dieses

Postulat ab. Die SVP-Fraktion wird das Postulat aus den genannten Gründen ablehnen.

*Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon):* Das Limmattal entwickelt sich immer mehr zu einem urbanen Stadtgebiet vor den Toren Zürichs. Die Region verzeichnet seit Jahren kontinuierlich wachsende Einwohner- und Beschäftigungszahlen. Dies ist einerseits erfreulich und durchaus im Sinne der geplanten Verdichtung der Städte und der Agglomerationen. Andererseits ist damit auch ein starker Verkehrszuwachs verbunden. Ohne die Limmattalbahn dürfte es sehr schwierig sein, die Verkehrsaufkommen der Zukunft abdecken zu können. Davon betroffen sind grosse Teile der Stadt Zürich und der Bezirk Dietikon. Die Verkehrssituation im Limmattal ist bereits heute ausgesprochen schwierig und unbefriedigend. Deshalb brauchen wir kein mittelmässiges Projekt, sondern sehr gute, sorgfältig ausgearbeitete Lösungen, damit die Limmattalbahn zu einer Erfolgsgeschichte wird. Dieses Postulat soll einen Beitrag dazu leisten.

Die Limmattalbahn bietet eine einmalige Chance, das Limmattal noch besser an die Stadt Zürich anzubinden. Wichtige Voraussetzung hierfür ist eine optimale Verknüpfung mit dem Stadtzürcher Tramnetz. Es geht dabei nicht darum, dass man dereinst mit der Limmattal von Dietikon ohne Umsteigen nach Tiefenbrunnen fahren könnte, vielmehr sollen sich die unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsmittel betreffend Fahrplan und Fahrstrecke optimal ergänzen. Unser Vorstoss soll hierzu wichtige Impulse geben. Er soll mithelfen, dass die geplanten Investitionen der Bevölkerung einen möglichst grossen Nutzen geben, und zwar nicht nur den zukünftigen Nutzern der Stadtbahn, sondern allen andern Verkehrsteilnehmern, inklusive Automobilisten. Deshalb muss das Projekt aus einer umfassenden Optik geplant werden. Dies ist eine wichtige Voraussetzung dafür und auch dafür, dass möglichst viele dem Projekt gegenüber kritisch gestimmte Bürger durch den Einbezug in den Planungsprozess die positiven Aspekte des Projektes erkennen. Nur so kann das Projekt einen entsprechenden Rückhalt in der Bevölkerung gewinnen, damit es in einer Volksabstimmung auch mehrheitsfähig sein wird. Nach einem eher schlechten Projektstart sind nicht zuletzt aufgrund des Vorstosspaketes zugunsten der flankierenden Massnahmen entsprechende Bestrebungen seitens des Kantons sehr wohl zu erkennen. Man spürt nun, dass sich die Bereitschaft der kantonalen Planer stark erhöht hat, dass die bestehenden Ver-

kehrsprobleme ganzheitlich anzupacken sind. Erwähnt seien zum Beispiel die Engstringer Kreuzung und die Verkehrsverlagerung auf die Überlandstrasse in Dietikon. Dies ist richtig und wichtig und dafür möchte ich mich auch entsprechend beim Volkswirtschaftsdirektor bedanken.

Dennoch bleiben zum heutigen Zeitpunkt einige Baustellen in der Planung bestehen. Eine davon ist die im Vorstoss geforderte Verknüpfung zwischen der Stadtbahn und dem Stadtzürcher Tramnetz. Die Limmattalbahn soll gemäss heutiger Projektierung ihren Anfangs- und Endpunkt beim Bahnhof Altstetten haben. Dies ist zu hinterfragen, denn damit werden verschiedene Einrichtungen und Gebäude, die einen sehr hohen Publikumsverkehr aufweisen, nur schlecht bedient werden können. Dazu zählen beispielsweise sich stark entwickelnde Gebiete in Zürich West, wie das Toni-Areal, die PHZH (*Pädagogische Hochschule Zürich*) und weitere. Viele Nutzer müssten also mühsam auf das VBZ-Netz umsteigen, da sie ihren Reiseanfangs- und -endpunkt nicht beim Bahnhof Altstetten haben werden. Wir müssen dafür sorgen, dass diese Gebiete, die über ein sehr hohes Entwicklungspotenzial verfügen, entweder durch die Limmattalbahn selber oder mittels einer optimalen Anbindung an das Tramnetz optimal verknüpft werden. Dabei müssen dem Fahrgast betrieblich durchlaufende Linien angeboten werden können. Dies ist umso wichtiger, da für den Bahnhof Altstetten bis 2030 ein Passagierwachstum von 80 Prozent prognostiziert wird. Die Situation verschärft sich zusätzlich, nachdem kürzlich bekannt wurde, dass die Tramlinie 2 neu von der Badenerstrasse über die Altstetterstrasse zum Bahnhof Altstetten und nachher weiter auf dem Trasse der Limmattalbahn nach Schlieren geführt werden soll. Die Limmattalbahn soll gemäss den Plänen weiterhin ihre Endstation beim Bahnhof Altstetten haben. Neu soll auch der Trolleybus 31 dort enden. Aufgrund der engen Platzverhältnisse fragt es sich ernsthaft, ob der Bahnhof Altstetten wirklich als Endstation geeignet ist. Mittels des Postulates soll dies nochmals ernsthaft überprüft werden und insbesondere sollen auch valable Alternativen in Betracht gezogen werden. Der Bahnhof Altstetten kann auch anders erschlossen werden, indem man zum Beispiel die Tramlinie 8 bis an die Hohlstrasse verlängern würde. Eine weitere Variante wäre, die Tramlinie 4 um eine Unter- oder Überführung des Bahnhofs Altstetten zu erweitern. Hierzu ist auch ein Postulat «Stadtbahn Limmattal, Verknüpfung mit dem Stadtzürcher Tramnetz» im Zürcher Gemeinde-

rat hängig. Darüber hinaus gilt es zu beachten, dass mit einer neuen Linienführung des 2er-Trams die für das Quartier Altstetten wichtige Strecke Lindenplatz bis Farbhof nicht mehr erschlossen wäre. Dies würde langfristig erhebliche Nachteile mit sich bringen. Deshalb regt sich im Quartier und beim Gewerbe zu Recht Widerstand.

Sie sehen, dass in punkto Verknüpfung der Stadtbahn mit dem Stadtzürcher Tramnetz noch viele Fragen offen sind. Zugegeben, die Projektierung eines solch grossen Projektes inmitten der bestehenden hochkomplexen Strukturen ist ausserordentlich anspruchsvoll. Ein unerfreuliches Indiz dafür sind beispielsweise die Unfallhäufungen der Glatthalbahn. Die Eingliederung der Bahn in die bestehenden Verkehrsverhältnisse ist bei der Limmattalbahn sicher nicht weniger anspruchsvoll. Umso wichtiger ist es, dass äusserst sorgfältig geplant wird, alle Optionen geprüft werden, bestehendes Fachwissen in den Gemeinden und Quartieren abgeholt wird, die interessierte Bevölkerung in den Planungsprozess einbezogen wird. Dies benötigt Zeit und Fingerspitzengefühl, aber der Aufwand lohnt sich. Denn mit einem solchen Vorgehen konnten bereits einige Projektverbesserungen erzielt werden und zahlreiche weitere stehen an. Damit wird vermutlich der ursprüngliche Zeitplan nicht eingehalten werden können. Dies ist jedoch zurzeit von zweitrangiger Bedeutung. Weit wichtiger ist im jetzigen Zeitpunkt ein optimales Projekt, das auch von der betroffenen Bevölkerung mitgetragen wird. Dies hat man übrigens auch deutlich gesehen beim Projekt «Tram West» in Bern. Dort hatte man in der ersten Phase diesen Aspekten zu wenig Beachtung geschenkt, was prompt dazu führte, dass das erste Projekt in einer ersten Volksabstimmung Schiffbruch erlitt. Aber ich denke, dass wir hier auf einem deutlich besseren Weg sind, nicht zuletzt dank dem engagierten Engagement unseres Volkswirtschaftsdirektors.

Die CVP fordert mit unserem Postulat den Regierungsrat auf, Strategien auszuarbeiten, wie die Limmattalbahn mit dem Stadtzürcher Tramnetz optimal verknüpft werden kann. Das Ziel sollte eine möglichst hohe Benutzerfreundlichkeit sein. Wichtig ist dabei, dass der Vorstoss, welcher im Stadtzürcher Gemeinderat hängig ist, auch mitberücksichtigt wird. Die CVP stimmt der Überweisung des Postulates zu und empfiehlt Ihnen, dasselbe zu tun.

*Andreas Wolf (Grüne, Dietikon):* Eine Limmattalbahn ohne optimale Anbindung ans Stadtzürcher Tramnetz ist ein bisschen wie ein Fern-

seher ohne optimale Antenneneinstellung: Sie stört beziehungsweise ist mühsam und nicht benutzerfreundlich. Oder anders gesagt: Sie erbringt nicht die Leistung, die man von ihr erwartet. Der Unterschied zum Fernseher ist, dass man dies nach dem Bau nicht mit ein paar Handgriffen beheben kann. Eine optimale Anbindung ans Tramnetz ist eine der Hauptvoraussetzungen für das Funktionieren der Limmattalbahn. Die Forchbahn hört schliesslich auch nicht bei der Rehalp auf und die Glattalbahn fährt auch nicht nur bis zum Bahnhof Oerlikon. Genauso wichtig ist jedoch auch ein guter Anschluss der Limmattalbahn an die Bahnhöfe Dietikon, Schlieren und Altstetten, wo ein unkompliziertes Umsteigen gewährleistet sein muss. Als Mittelverteiler ist es jedoch nicht die Aufgabe der Limmattalbahn, Tramstationen auf Zürcher Stadtgebiet zu bedienen, weshalb wir einer Verlängerung der Limmattalbahn bis in die Innenstadt nicht zustimmen können. Eine bessere Anbindung der Limmattalbahn ans Stadtzürcher Tramnetz jedoch ist eine Forderung, die zweifelsfrei unterstützt werden muss. Eine Stadtbahn wird nämlich nur dann genutzt, wenn sie auch Anschlüsse an die übrigen Verkehrsmittel gewährleisten kann. Die aktuelle Planung sieht nur eine Anbindung ans 2er-Tram vor, da herrscht eindeutig Optimierungspotenzial. Ein Anschluss ans Tram Zürich West auf der anderen Gleisseite in Altstetten ist zwar eher unrealistisch. Was ich mir jedoch gut vorstellen kann, ist eine Verlängerung der Limmattalbahn auf der Hohlstrasse bis an den Hardplatz. Das würde den Anschluss ans 8er-Tram und an die geplante Tramlinie über die Hardbrücke bringen, ein klarer Gewinn also für die Benutzer der Limmattalbahn. Die Fraktion der Grünen unterstützt deshalb vorliegendes Postulat.

*Andreas Geistlich (FDP, Schlieren):* Die Limmattalbahn wird im Limmattal selber mit sehr gemischten Gefühlen beurteilt. Erstens haben wir schon sechs, teilweise sieben oder sogar acht SBB-Geleise, die ja auch vom ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) benutzt werden, durch unser Tal und manch einer sieht es als plausibel an, dass diese für uns besser genutzt werden sollten, statt darauf den Transit in den Aargau auszubauen und uns dafür auf der anderen Seite eine zusätzliche Bahn mitten ins Siedlungsgebiet hineinzudrücken. Zweitens werden in Schlieren allein beispielsweise von der Limmattalbahn AG zur Erstellung der Trassees und der Umgebung über 11'000 Quadratmeter Land von 52 privaten Eigentümern beansprucht. Drittens kommt es zu

massiven Erschliessungsproblemen für den motorisierten Individualverkehr und zu Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum. Wenn man nun all diesen Unannehmlichkeiten für die Bevölkerung einen Nutzen gegenüberstellen will, dann ist in der Tat die Anbindung der Limmattalbahn an das Stadtzürcher Tramnetz ein wichtiges Argument. Das Postulat von Christoph Holenstein ist deshalb sehr berechtigt und wir werden es entsprechend unterstützen.

Es hat sich ja bereits auch einiges getan. So hat der Regierungsrat Beschlüsse gefasst über Planungskredite im Bereich «Altstetterstrasse» und zum Thema «Platzierung der Endstation der Limmattalbahn beim Bahnhof Altstetten». Und die VBZ, welche schon lange daran sind, ihr Linienkonzept zu verfassen, sind in Schlieren vorstellig geworden und haben uns unilateral verkündet, dass sie gedenken, das Tram Nummer 2 auf den Schienen der Limmattalbahn bis nach Schlieren zu verlängern und uns mit einer Wendeschleife zu beglücken. Ob diese zwei Dinge uns den Zusatznutzen bringen werden, den wir uns wünschen, wage ich zu bezweifeln. Erstens ist der Endpunkt Bahnhof Altstetten ein grosses Fragezeichen. Der dortige Anschluss an die S-Bahn ist ja gut und recht, aber ich erwarte, dass ein Projekt in der Dimension einer Limmattalbahn auch die Tangentialverbindungen verbessert, also beispielsweise bessere Umsteigemöglichkeiten in Richtung Norden bringt. In diesem Zusammenhang sollte man dringend prüfen, ob die Limmattalbahn nicht besser, wie es schon erwähnt wurde, bis zum Hardplatz geführt werden soll, wo dann in Richtung Höngg, Wipkingen, Bucheggplatz, Oerlikon und so weiter umgestiegen werden kann. Als Zweites weise ich einfach darauf hin, dass wir nur mässig begeistert sind von der Idee, auf den Schienen der Limmattalbahn auch noch den 2er bis nach Schlieren zu verlängern und dessen Wendeschleife nach Schlieren zu verlegen. Hier wurde einfach über unsere Köpfe hinweg von ZVV und VBZ ein Paket geschnürt, das für uns etliche Nachteile in finanzieller und in städtebaulicher Hinsicht bringt. Es ist deshalb gut, wenn wir dieses Postulat überweisen und wir den Regierungsrat ermuntern, sich weiter in eine gute Lösung zu vertiefen. ZVV, VBZ, Zürich und die betroffenen Städte gehören an einen Tisch. Und ich bitte dringend darum, auch die finanziellen Auswirkungen des Betriebs im Auge zu behalten; dies im Interesse der Akzeptanz der Limmattalbahn in unserer Bevölkerung. Besten Dank.

*Rosmarie Joss (SP, Dietikon):* Ich möchte zuerst eine Bemerkung vorwegnehmen: Das Limmattal ist ja bekanntlich von Infrastruktur sehr stark belastet, insbesondere von der Verkehrsinfrastruktur. Wir haben die Hauptverbindungen in der Ost-West-Achse sowohl von der Autobahn als auch im Schienenverkehr. Einer der grössten Güterbahnhöfe der Schweiz befindet sich im Limmattal und auch vom Fluglärm sind wir nicht verschont, fliegen doch fast sämtliche Starts über das Limmattal weg. Es ist auch nicht so, dass man im Allgemeinen im Kanton zum Schluss gekommen wäre, dass, nur weil wir schon belastet seien, müsste man uns schonen. So gibt es jetzt ja auch Planungen für einen Gateway auf dem bestehenden Güterbahnhof in Dietikon. Man muss sagen, bei der ganzen Verkehrsinfrastruktur hat das Limmattal zwar viel Infrastruktur, aber es ist primär eine Infrastruktur für die anderen. Im Schienenverkehr fahren bei uns die Schnellzüge durch. Die Autobahn ist eigentlich auch schon voll und ja, zum Fluglärm: So viel fliegen wir jetzt auch nicht, dass wir so viel verdient hätten. Da müsste man vielleicht eher eine Schlaufe über die Goldküste ziehen.

Trotzdem ist das Limmattal als Wohngebiet sehr beliebt und es erfährt ein enorm starkes Wachstum. Dies liegt unter anderem auch an der Wohnungsnot in der Stadt Zürich, dort finden viele Leute keine Wohnung. Und im Limmattal findet man eben tatsächlich noch erschwinglichen Wohnraum, auch für Leute, die nicht Millionäre sind oder nicht ein Super-Beziehungsnetz haben. Und hier kann man in der Nähe der Stadt Zürich wohnen, ohne total in der Pampa zu sein. Hierfür nehmen offensichtlich einige Leute in Kauf, dass sie ziemlich stark mit Lärm belastet werden. Um aber dieses Wachstum bewältigen zu können, wird der Verkehr stark wachsen, und um den zu bewältigen, muss man das öffentliche Verkehrssystem verbessern. Deshalb ist ja auch die Limmattalbahn geplant. Und die Limmattalbahn ist jetzt ausnahmsweise mal ein Infrastrukturprojekt für die Limmattaler und nicht nur zu deren Lasten. Die Limmattalbahn wird auch den Kanton den einen oder anderen Franken kosten und ich denke, wenn man schon eine Stange Geld ausgibt, sollte man was Rechtes machen. Die Stadtbahn hat gezeigt, dass die Leute es eigentlich sehr schätzen, wenn das Tram nicht an der Stadtgrenze hält. Man hat festgestellt, dass die Leute offensichtlich lieber etwas länger sitzen, wenn sie dafür nicht umsteigen müssen. So hat man bei der 10er-Linie überrascht festgestellt, dass Leute im Gebiet der Universität direkt von dort zum



Flughafen fahren, anstatt den viel schnelleren Weg via die S-Bahn zu wählen. Es macht also durchaus Sinn, so einen Mittelverteiler wie die Glattalbahn oder – in diesem Fall – die Limmattalbahn mit dem Zürcher Stadtnetz zu verbinden. Es ist ja auch so, dass nicht alle Limmattaler nur genau bis Altstetten wollen und nur die von Altstetten raus. Da gibt es durchaus Verflechtungen. Und, Lorenz Habicher, auch du wirst mir zustimmen: Auch Zwei-Richtungs-Fahrzeuge können in der Stadt Zürich an den Haltestellen halten, da gibt es ja eigentlich kein Systemproblem.

Damit die Limmattalbahn aber wirklich etwas für das ganze Limmattal ist und nicht nur das Limmattal im Bezirk Dietikon, ist es wichtig, dass die neue Limmattalbahn mit dem bestehenden Tramnetz verflochten wird. Und es ist wichtig, dass man das frühzeitig plant und heute schon prüft. Entsprechend wird die SP das Postulat unterstützen. Danke.

*Hanspeter Haug (SVP, Weiningen):* Das vorliegende Postulat strebt ja bekanntlich die nutzerfreundliche Verknüpfung der zu bauenden Limmattalbahn mit dem Stadtzürcher Tramnetz an. Es ist sicher sinnvoll, dass die beiden Verkehrsträger aufeinander abgestimmt werden, was zweifellos die Attraktivität des ÖV-Angebotes steigern wird. Das Anliegen der Verknüpfung unterstützen auch wir. Ein attraktives Stadtbahn-/Tramangebot aus dem Limmattal in die Stadt Zürich bringt auch eine Entlastung der S-Bahnen aus der Region zu den Hauptverkehrszeiten in die Stadt. So weit, so gut, aber mit der Annahme respektive mit der Überweisung dieses Postulates wird zugleich der Entscheid über den Betreiber der Limmattalbahn vorweggenommen, was nach unserer Meinung keinen Sinn macht. Die Wahl des Betreibers der Limmattalbahn muss in einem ordentlichen Verfahren durchgeführt werden und an der Sitzung des Verkehrsrates des ZVV vom 17. Mai 2013 war das Vorgehen zur Wahl des Betreibers denn auch traktandiert. Über das Ergebnis kann ich keine Aussagen machen, ich kenne es nicht. Die Diskussion über die Art und Weise der Verknüpfung der beiden Verkehrsträger ist nach unserer Meinung verfrüht und darf vor allem nicht zu einem Präjudiz für die Wahl des möglichen künftigen Betreibers führen. Die SVP lehnt aus diesen Gründen die Überweisung dieses Postulates ab. Ich danke Ihnen.

*Ratspräsident Bruno Walliser:* So, nun ist wahrscheinlich der Reigen der Limmattaler Votanten geschlossen.

*Cornelia Keller (BDP, Gossau):* Die Verknüpfung Stadtbahn Limmattalbahn und Bahnhof Altstetten mit dem Tramnetz ist in Planung. Ein Umsteigen für die ÖV-Benutzer ist natürlich erforderlich. Die Grenze zwischen dem VBZ-Netz und der Limmattalbahn wird im Bereich des Bahnhofs Altstetten sein. Die beiden Infrastrukturen werden aber betreffend Spurweite und Stromsystem vollständig kompatibel sein, Abweichungen bestehen betreffend die Führerstände. Die Limmattalbahn wird beidseitig einen Führerstand haben, sodass bei den Endhalten keine Wendeschleife gebaut werden muss. Technisch ist das Postulat also bereits erfüllt. Der Sinn der Limmattalbahn ist, dass ein leistungsfähiger Zu- und Wegbringer zu den wichtigsten S-Bahn-Stationen im Limmattal erfolgen kann. Zudem ist es zum heutigen Zeitpunkt und Wissenstand gut möglich, dass die Tramlinie 2 bis Schlieren fahren wird. Der grösste Teil der Passagiere wird wahrscheinlich auf die S-Bahn umsteigen und nicht aufs Tram. Die Entwicklung zeigt auf, dass zwischen Zürich Hauptbahnhof und Oerlikon seit der Eröffnung der S-Bahn eine klare Verlagerung vom Tram weg zur S-Bahn hinzeigt. Die BDP wird das Postulat nicht unterstützen.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* Der verstärkte Ausbau des ÖV in den grossen Agglomerationen ist bei dem immer noch steigenden Mobilitätsbedürfnis immer noch unumgänglich. Natürlich sind die finanziellen Mittel beschränkt und in naher Zukunft für wichtige Projekte ausgeschöpft. Bei diesem Postulat aber wird nicht einmal beim nächsten Planungsschritt, sondern bei weiteren Planungsschritten eine Verknüpfung mit dem Städtzürcher Tramnetz gefordert. Dies lässt einigen Spielraum offen. Und wie der technische Begriff «Verknüpfung» dann ausgelegt wird, das können wir ganz getrost den Fachleuten überlassen. Wir werden das Postulat überweisen.

*Benno Scherrer Moser (GLP, Uster):* Der Regierungsrat wäre bereit gewesen, das Postulat entgegenzunehmen, und wir Grünliberale werden das Postulat unterstützen. Erstaunlich ist, dass die Entgegennahme dieses Postulats torpediert wurde, denn mit dem Postulat wird die Limmattalbahn sicher nicht torpediert. Und wenigstens prüfen sollte

man dieses Anliegen, genau so, wie die Regierung das zu prüfen bereit gewesen war.

Gemäss dem Projekt soll also der Ausgangs- und Endpunkt beim Bahnhof Altstetten sein. Das ist nicht per se schlüssig, es ist eher fast unverständlich, denn östlich des Bahnhofs Altstetten wie auch westlich könnten viele Arbeitsplätze direkt, umsteigefrei erschlossen werden. Das Argument, dass niemand von Dietikon ins Zürcher Stadtzentrum die Stadtbahn, sondern vielmehr die S-Bahn benutzen wird, verfängt natürlich nicht, denn es geht um die Zwischenverbindungen, die hier besser angebunden werden sollen. Mit der Überweisung des Postulates fordern wir also nur, dass zumindest überprüft werden soll, wie die Limmattalbahn sinnvoll ins Zürcher Tramnetz integriert werden kann. Und lassen wir das doch die Spezialisten in einer Gesamtschau klären und in einem Bericht darlegen, der dann in der Kommission vertieft mit einzelnen Haltestellen diskutiert wird. Wir wissen es, auch die Glattalbahn fährt nicht erst ab den Bahnhof Oerlikon. Man kann ja auch auf diese Erfahrungen dann zurückgreifen. Aber auch hier: Lassen wir die Spezialisten das in einem Bericht klären und in der Kommission diskutieren. Wir werden also dieses Postulat unterstützen. Tun Sie das auch.

*Roland Scheck (SVP, Zürich):* Eigentlich ist die Forderung dieses Postulates, die Limmattalbahn mit dem Städtischen Tramnetz zu verknüpfen, längstens schon erfüllt. Die Limmattalbahn wird ja am Bahnhof Altstetten mit insgesamt zwei Tram-, sechs Bus- und vier S-Bahn-Linien verknüpft, also mehr verknüpfen geht einfach nicht und besser kann man eine Regionallinie gar nicht in ein städtisches ÖV-System integrieren. Und erst in der Begründung des Postulates und auf der Tonspur geht dann hervor, dass die Verfasser offenbar der Meinung sind, dass der Bahnhof Altstetten nicht der richtige Verknüpfungspunkt ist und die Limmattalbahn deshalb noch weiter in die Stadt hineingeführt werden müsste. Verkehrsplanerisch wäre das aber genau der falsche Ansatz, denn Regionallinien sind grundsätzlich sauber mit den nächstgelegenen städtischen ÖV-Drehscheiben zu verknüpfen, und das ist Altstetten, aber doch nicht redundant zu den städtischen ÖV-Linien bis ganz in die Innenstadt hineinzuführen. Das wäre unklug und das widerspricht auch dem ÖV-Konzept der Stadt Zürich, wo mit enormen Investitionen ein Netz von ÖV-Drehscheiben aufgebaut wird, um die Nachfrage auf tangentialen Verbindungen

aufnehmen zu können und damit nicht zuletzt den Hauptbahnhof, der an der Kapazitätsgrenze ist, zu entlasten. Und wenn im Postulat die Linie 10 als Beispiel herangeführt wird, dann ist das eben nicht die Massgabe, sondern die allereinzige Ausnahme, bei der man das fälschlicherweise getan hat. Sonst ist in der Stadt Zürich keine einzige Regionallinie, sei es nun Bus oder Tram, mit dem Hauptbahnhof verknüpft und das ist auch richtig so. Also Sie sehen, die konkrete Forderung dieses Postulates, die Verknüpfung der Limmattalbahn mit dem Stadtzürcher Tramnetz, ist mit zwei Tram-, sechs Bus- und vier S-Bahn-Linien längstens erfüllt, aus unserer Sicht sogar übererfüllt, aber über die Linienführung des Trams Nummer 2 in Altstetten wird ja dann an anderer Stelle nochmals debattiert. Und das Ansinnen in der Postulatsbegründung, die Limmattalbahn über den Bahnhof Altstetten hinaus zu verlängern, ist aus einer verkehrsplanerischen Optik einfach falsch, womit dieses Postulat auch nicht überwiesen werden soll.

*Willy Haderer (SVP, Unterengstringen):* Zuerst meine Interessenbindung: Als ZPL-Präsident (*Zürcher Planungsgruppe Limmattal*) war ich in die rund zehnjährige Projektplanung und Organisation intensiv eingebunden. Bis zum Richtplaneintrag in diesem Rat hat dieses Verharren geführt und zusätzlich auch zur Weiterplanung im Kanton Aargau, bei deren Projektgruppe ich als ZPL-Präsident ebenfalls intensiv mitgewirkt habe, nämlich bei der Weiterführung über Spreitenbach über Neuenhof und Wettingen und Baden, was ebenfalls zum Vormerk im Richtplan geführt hat. Und als Drittes: Bis vor einem Jahr war ich Verwaltungsrat der Limmattalbahn AG.

Nun zur Beurteilung des Postulates. Das Anliegen des Postulates ist nicht unvernünftig, aber in dieser Form zu einem falschen Zeitpunkt gestellt. Schon in der Vorplanung sind als Ausbaumöglichkeiten eingeplant worden: Anschluss in Altstetten Bahnhof – dies ist aber auch abhängig von der Planung der Stadt Zürich, ob die Tramlinie 2 verlegt werden und wie das erfolgen soll – und der Farbhof als Grundvariante, der vorhanden ist und ebenfalls benutzt werden könnte. Weitere Verknüpfungen sind bei der Post Mülligen und im Zentrum Schlieren möglich. All dies ist auch möglich mit den verschiedenen Systemen von Tram mit Wendeschleife und Bahn mit Hin- und Herfahrt. Das ist insbesondere bei der im Vordergrund stehenden Variante vom Bahnhof Altstetten eine absolut vernünftige und gute Möglichkeit, nämlich

die Limmattalbahn einfahren zu lassen und retour wieder hinaus und vom Lindenplatz herunter die Tramverbindung in diese Schlaufe miteinzubeziehen. Das könnte als Variante dann auch im Farbhof wieder zur Wendung der Trams führen.

Es ist heute auch noch nicht entschieden, ob das Projekt Limmattalbahn in einem Schritt bis Spreitenbach vollzogen oder ob es allenfalls etappiert wird. Ich denke, abhängig ist dieser Entscheid auch von der finanziellen Situation von Bund und Kanton zum Zeitpunkt der Fertigprojektierung. Die Betreiberwahl ist heute noch nicht entschieden und soll mit einem definitiven Verknüpfungsverfahren auch nicht präjudiziert werden. Deshalb soll nun dieser Entscheid auch nicht heute erfolgen. Ich bitte Sie deshalb, das Postulat in dieser Form nicht zu unterstützen. Sie präjudizieren in keiner Art und Weise eine vernünftige Verknüpfung in der Zukunft, auch in zeitlicher Hinsicht. Denn es ist absolut möglich, dass es eben einmal sinnvoll wäre, ein Tram bis nach Schlieren fahren zu lassen, wenn dieser Streckenabschnitt eine viel höhere Kapazität zu bewältigen hat als das übrige Netz der Limmattalbahn. Wenn das aber nicht eintrifft und auch im unteren Teil – was anzunehmen ist mit dieser grossen Bautätigkeit in Schlieren, Dietikon und Urdorf – auf der ganzen Strecke der Limmattalbahn diese Kapazitätserhöhung erfolgen muss, dann ist es nicht sinnvoll, ein Tram bis Schlieren fahren zu lassen, sondern dann soll man für die Limmattalbahn das ganze Streckennetz vollziehen. Das sind Planungsgrundlagen, die so «verhebed», und ich denke, wir sollten hier kein Präjudiz schaffen und mit einem Postulat hier noch eine Schlaufe einsetzen, die eigentlich längst erfüllt ist. Ich danke Ihnen.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht):* Hoch verehrte Postulanten, nachdem wir jetzt in fast 45 Minuten so viel Gescheites gehört haben, möchte ich auch noch meinen Senf dazu geben. Ich würde doch vorschlagen, dass man die Limmattalbahn in Dietikon mit der Bremgarten-Dietikon-Bahn verbinden würde und über Wohlen, Langenthal nach Bern verlängert. Ebenfalls würde ich vorschlagen, dass man in Schlieren das Tram 2 weiterführt bis nach Basel und dann in Pratteln mit der BVB (*Basler Verkehrs-Betriebe*) zusammenführt. Das wäre sehr intelligent. Ich danke Ihnen.

*Regierungsrat Ernst Stocker:* Seit dem Einreichen des Postulates hat sich die Ausgangslage stark verändert. Ich habe mich mit der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements und dem Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe der Stadt Zürich auf folgende Ziele im Bereich der Verknüpfung festgelegt: Das Linienkonzept soll einen hohen Kundennutzen haben, das wünschen alle hier drin. Das Linienkonzept soll eine hohe Wirtschaftlichkeit haben; das hoffe ich, dass das alle wünschen. Das Linienkonzept soll eine nachhaltige Stadtraum- und Quartierentwicklung fördern. Und vierter und letzter Punkt: Das Linienkonzept muss eine freie Betreiberwahl für die Limmattalbahn zulassen. Diese Vereinbarung haben wir abgeschlossen. Die Linienführung von Tram und Limmattalbahn in Altstetten ist geregelt. Das Linienkonzept sieht vor, dass die Tramlinie via Altstetterstrasse zum Bahnhof Altstetten geführt wird. Von dort verkehrt sie weiter via Hohlstrasse bis Schlieren. Die Limmattalbahn fährt bis zum Bahnhof Altstetten und wendet dort. Die beiden Linien überlappen sich also.

Die Limmattalbahn ist eine wichtige Vorlage. Die Lösung – das wissen wir alle und das hat diese Diskussion hier drin gezeigt – ist anspruchsvoll in diesem stark belasteten Raum. Ich habe auch gehört, dass es 180 Expertinnen und Experten hier drin hat, aber ich möchte Ihnen einfach mitgeben – es wurde von den einen Votanten auch angeführt – : Wir haben auch Experten beim ZVV und bei den VBZ und diese erarbeiten die bestmögliche Lösung. Ich bin auch der festen Überzeugung wie Rosmarie Joss, dass die Limmattalbahn ein Infrastrukturprojekt für die Limmattalerinnen und Limmattaler ist. Aber ich muss Ihnen auch sagen: Manchmal zweifle ich etwas daran, denn alle – ich kann jetzt nicht sagen «nörgeln» – kritisieren das Projekt und sagen: «Dort stimmt es nicht und dort stimmt es nicht und dort stimmt es nicht.» Allen Leuten recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann. Wir versuchen, das Optimum herauszuholen in diesem Raum mit den flankierenden Massnahmen zum MIV, der Verlagerung, in der auch sehr hohe Kosten anfallen, und alles unter einen Hut zu bringen.

Wir sind bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Ich muss Ihnen aber sagen: Die Entscheide sind eigentlich gefällt. Irgendwann müssen wir auch die Konzessionsgesuche in Bern stellen, sonst fahren wir 2020 noch nicht mit dieser Bahn. Ich glaube, das will auch niemand hier

drin. Ich überlasse es also Ihnen, ob Sie dieses Postulat überweisen wollen oder nicht. Besten Dank.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 112 : 57 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 316/2010 zu überweisen.** Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **4. Arbeitslosigkeit und Krankheit: Bessere Vermittlungsfähigkeit dank Zusammenspiel der Institutionen**

Postulat von Kaspar Bütikofer (AL, Zürich) und Ornella Ferro (Grüne, Uster) vom 7. März 2011

KR-Nr. 72/2011, Entgegennahme, Diskussion

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenezunehmen. Claudio Zanetti hat an der Sitzung vom 30. Mai 2011 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

*Claudio Zanetti (SVP, Zollikon):* Ich bin jetzt, ehrlich gesagt, etwas verwirrt. Nach meinen Aufzeichnungen wollten wir von der SVP dieses Postulat laufen lassen, da der Regierungsrat bereit war, es zu übernehmen. Wir wollten eigentlich die Diskussion vermeiden. Gegen die Stossrichtung haben wir nichts, ich weiss nicht, wer damals die Diskussion verlangt hat. Für die Fraktion war der geschätzte Präsident damals zuständig. Ich habe das jetzt innerhalb der Fraktion zugeteilt erhalten. Also da muss irgendein Irrtum vorliegen.

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Geschätzter Claudio Zanetti, auf meinem blauen Zettel vom 30. Mai 2011 steht «Antragsteller Kantonsrat: Claudio Zanetti». Aber vielleicht war es ja jemand anderes. Aber jetzt fahren wir fort. Das Wort hat Kaspar Bütikofer.

*Kaspar Bütikofer (AL, Zürich):* Ich weiss jetzt auch nicht genau, was ich sagen soll (*Heiterkeit*). Also ich danke jetzt mal einfach dem Regierungsrat für die Bereitschaft, das Postulat entgegenzunehmen. Zu den Argumenten von Claudio Zanetti kann ich nicht allzu viel sagen. Ich weiss nicht, ich kann zwei, drei Argumente einfach noch anfügen, aber sonst würde ich sagen: Wir lassen es laufen. Und wenn es eine Diskussion gibt, melde ich mich halt nochmals.

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Jetzt herrscht ja eine gewisse Unsicherheit und mir wird jetzt eingeflüstert von rechts und links, es sei dazumal Linda Camenisch gewesen. Hält sie den Antrag auf Diskussion aufrecht? (*Linda Camenisch bejaht.*) Dann gebe ich ihr das Wort.

*Linda Camenisch (FDP, Wallisellen):* Das Problem an und für sich, das verstehen wir und das sehen wir auch. Trotzdem sind wir der Meinung, dass das Postulat nicht nötig ist. Man könnte natürlich immer noch weitere Massnahmen anbieten, aber genau hier liegt ein Teil der Problematik. Es ist auch nicht ganz erwiesen: Ist zuerst die Arbeitslosigkeit da und dann die Krankheit oder zuerst die Krankheit und dann die Arbeitslosigkeit? Wir haben aus beiden Gruppen sehr viele Personen, die betroffen sind. Es ist aber nun mal so, dass die Zusammenarbeit der verschiedenen Institutionen und Gemeinden bereits ein Fakt ist, und es funktioniert sehr gut. In der täglichen Arbeit – gehen Sie auf die Sozialämter Ihrer Gemeinden – werden Sie das feststellen. Vor allem hat es grosse Fortschritte gegeben, die Zusammenarbeit zwischen RAV (*Regionale Arbeitsvermittlungszentren*) und Sozialabteilungen – das muss ich wirklich einmal sagen – ist wirklich vorbildlich geworden. Nur liegt der Hase dort im Pfeffer, wenn die betroffenen Personen ihren Teil nicht beitragen, und genau dort hapert es oft. Wir können oftmals verschiedene Massnahmen anbieten, aber es braucht eine Kooperation der Betroffenen, sonst bringt alles, der ganze Massnahmenkatalog überhaupt nichts. Und genau hier muss angesetzt werden und nicht mit einem weiteren Massnahmenkatalog. Aus diesen Gründen unterstützt die FDP dieses Postulat nicht. Vielen Dank.

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Es ist schön zu wissen, dass ich so viele Kolleginnen und Kollegen habe, die sich auch Notizen machen und



uns hier unterstützen. Besten Dank. Das Wort hat nun Kaspar Bütikofer.

*Kaspar Bütikofer (AL, Zürich):* Nachdem wir nun eine ablehnende Stimme gefunden haben, möchte ich kurz auf Linda Camenisch eingehen. Sie sagt, es sei nicht nötig, weil wir ja bereits schon die Interinstitutionelle Zusammenarbeit hätten. Es ist schon so, wir haben die Interinstitutionelle Zusammenarbeit, aber ich denke, wir haben hier ein weiteres Phänomen, das man ins Blickfeld nehmen muss und mit dem man sich auseinandersetzen sollte. Es ist auch nicht so, dass die Verkettung von Langzeitarbeitslosigkeit und Krankheit, dass diese Situation nicht gegeben sei. Deshalb möchte ich zwei, drei Sachen zu meinem Vorstoss sagen: Zentral ist es bei der Arbeitslosenversicherung, dass die rasche und nachhaltige Eingliederung in den Arbeitsmarkt im Fokus sein soll. Es muss also alles unternommen werden, damit Langzeitarbeitslosigkeit vermieden werden kann. Und dazu braucht es eben das Zusammenspiel der unterschiedlichen Träger in der sozialen Sicherung wie auch die Sozialhilfe. Es geht mir darum, dass wir die beste Lösung finden für die betroffenen Personen. Ich bin überzeugt, dass wenn es ein gutes Zusammenspiel gibt zwischen den verschiedenen Trägern in der sozialen Sicherung, sogar viel Geld gespart werden kann.

Arbeitslosigkeit ist ungesund, dazu gibt es Studien aus Deutschland. Deutschland hat sich dieser Frage verstärkt angenommen, einfach weil dort das Problem der Arbeitslosigkeit wesentlich grösser ist als in der Schweiz. In der Schweiz wissen wir relativ wenig über das Zusammenspiel oder die Wechselwirkung zwischen Langzeitarbeitslosigkeit und Krankheit. Aber die Symptome und Phänomene aus deutschen Studien können wir auch auf die Schweiz übertragen. Denn aus Deutschland wissen wir, dass sich längere Arbeitslosigkeit besonders bei Risikogruppen sowohl auf die psychische wie auch auf die physische Gesundheit negativ auswirken kann. Arbeitslosigkeit und Krankheit stehen in einer Wechselwirkung. Man kann infolge Krankheit arbeitslos werden oder man kann infolge Arbeitslosigkeit krank werden. Der Fakt ist aber, dass die Kombination von langer Arbeitslosigkeit mit Krankheit zu einer Invalidisierung führen kann. Eine Invalidisierung, die sich allenfalls eben vermeiden lässt, wenn man dem Problem frühzeitig etwas entgegensetzt. Das Problem, das ich ansprechen will, ist, dass in der Arbeitslosenversicherung die RAV

rein für die Vermittlung von erwerbslosen Personen geschult sind. Das Ziel müsste es aber sein, dass bei problematischen Verkettungen von Arbeitslosigkeit und Krankheit eben gezielt und rasch interveniert wird. Denn bei einer längeren verminderten Vermittlungsfähigkeit kann eine Invalidisierung drohen. Das Zeichen der Zeit haben beispielsweise die IV (*Invalidenversicherung*), aber auch die Kranken- und Unfalltaggeld-Versicherer mit dem Care Management erkannt. Dieses Erfolgsmodell sollte auch in der Arbeitslosenversicherung aufgegriffen werden. Auch das SECO (*Staatssekretariat für Wirtschaft*) entwickelte in der Studie von Hannes Lindenmeyer zur Zusammenarbeit RAV–Sozialhilfe diverse Ideen. Die Studie schlägt beispielsweise einen Leistungsaustausch zwischen RAV und Sozialhilfe vor, wenn Erwerbslose einen überdurchschnittlichen Beratungsbedarf aufweisen. Die Vermittlungschancen können gesteigert werden, wenn diese Personen eine Kombination aus arbeitsmarktlicher Beratung, einer Kernkompetenz des RAV, und eine umfassende Sozialberatung, eine Kernkompetenz der Sozialdienste, in Anspruch nehmen können. Weiter empfiehlt diese Studie eine durchgehende Beratung von Personen mit Langzeit-Arbeitslosigkeitsrisiko durch einen Job-Coach. In diesem Sinne wäre es beispielsweise auch sinnvoll, wenn Elemente eines Care Managements hier aufgegriffen würden, damit Personen mit Krankheits- und Langzeit-Arbeitslosenrisiko direkt unter die Arme gegriffen werden kann.

Wir haben in Zürich die Interinstitutionelle Zusammenarbeit zwischen den diversen Trägern in der Sozialversicherung, die IIZ. Und somit haben wir auch eine gute Chance, damit wir dieses Problem hier anpacken können. Mein Vorstoss will deshalb den Blick auf dieses Problem speziell fokussieren, um die IIZ auch auf dieses Problem aufmerksam zu machen. Deshalb verstehe ich meinen Vorstoss auch nicht als eine Kritik an der IIZ, sondern als eine positive Würdigung der IIZ. Ich bitte Sie deshalb, das Postulat zu überweisen. Danke.

*Benjamin Schwarzenbach (GLP, Zürich):* Eine Kombination der Arbeitsvermittlung bei Langzeitarbeitslosen mit einer Sozialberatung ist sicherlich eine sinnvolle Idee. Untersuchungen aus Deutschland bestätigen laut den Postulanten einen Zusammenhang zwischen der Langzeitarbeitslosigkeit und gesundheitlichen Risiken. Dieses Erkenntnis ist sicherlich plausibel und verlangt nach Gegenmassnahmen. Einige Kantone wie auch das SECO haben das Problem erkannt

und entsprechende Richtlinien erarbeitet, wir haben es bereits gehört. Massnahmen wurden als Folge des Postulates «Interinstitutionelle Zusammenarbeit, IIZ» bereits eingeleitet. Auch wenn wir mit der Absicht des Postulates übereinstimmen, ist es unserer Meinung nach redundant und muss nicht überwiesen werden. Besten Dank.

*Peter Ritschard (EVP, Zürich):* Die Postulanten schreiben, der Zusammenhang zwischen Arbeitslosigkeit und Krankheit sei hoch brennend. Ich würde eher sagen: Er ist ganz trivial. Ein aus dem Arbeitsprozess hinausgeworfener Mensch fühlt sich schlecht. Es fehlen ihm unter anderem die Anerkennung durch die Mitmenschen und ein geregelter Tagesablauf. Wenn er nicht schon vor Eintritt der Arbeitslosigkeit krank war, ist leider zu erwarten, dass ihn die Situation krank macht. Akzentuiert wird dies, wenn es sich um eine jüngere Person handelt, die das Leben noch vor sich hat. Die Postulanten erwähnen in ihrem Vorstoss die Interinstitutionelle Zusammenarbeit IIZ. In Beantwortung des seinerzeit sehr breit abgestützten Postulates 230/2008, bessere Zusammenarbeit von RAV und Sozialhilfe, wurde im Bericht des Regierungsrates die IIZ ausführlich thematisiert. Arbeitslosigkeit ist ein Problem in unserer Gesellschaft, das die Bessergestellten gerne vergessen. Wir sollten uns mit der Frage beschäftigen, weshalb Menschen den beruflichen Anforderungen nicht mehr genügen und wie wir ihnen aus dieser höchst unerfreulichen Situation heraushelfen können. In jüngeren Jahren habe ich mit Begeisterung Bücher von Wilhelm Röpke gelesen, einem Sozialökonom. Die Bücher sind aus Platzmangel inzwischen leider auf dem Estrich gelandet. Was mir jedoch geblieben ist, ist sein vorwärts drängender Stil und die Überzeugung, dass eine Marktwirtschaft nicht überlebensfähig sei, wenn sie keine ethisch-moralische Basis habe, die der Markt nicht selber schaffe. Röpke nannte in diesem Zusammenhang menschliche Qualitäten wie Selbstdisziplin, Ehrlichkeit, Fairness und Masshalten. Das gilt für Arbeitnehmer wie für Arbeitgeber. Vielleicht sollten wir uns nicht nur mit der Ausarbeitung eines gewiss nützlichen Massnahmenkatalogs, sondern auch mit dem grundsätzlichen Problem der Ethik und der sozialen Marktwirtschaft beschäftigen. Die EVP unterstützt das Postulat aus diesen Erwägungen.

*Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil):* Nachdem die Diskussion nun vielleicht ein bisschen akademisch war, würde ich gerne ein Beispiel

aus meiner Beratungspraxis als Gewerkschaftssekretärin erzählen. Ein Lehrer im mittleren Alter stellt fest, dass ihn das Unterrichten sehr anstrengt. Er lässt aber den Kopf nicht hängen, kündigt seine Stellung und studiert Pädagogik, um sich beruflich dann irgendwie anders einzubringen. Während des Studiums erkrankt er aber tatsächlich an Rheumatismus. Er weiss, dass das eine schwierige Krankheit ist, bei Schmerzpatienten gibt es ein Glaubwürdigkeitsproblem. Er sagt: «Ich bin ja nicht auf Sozialhilfe angewiesen. Ich versuche nun, mich zu kurieren, und steige dann in den Beruf ein.» Die Krankheit kann tatsächlich therapiert werden. Der Lehrer fühlt sich in der Lage, wieder zu arbeiten, ist aber nicht sicher, ob er unterrichten oder etwas anderes machen soll, und vikarisiert. Acht Monate war er arbeitsunfähig, dann vikarisiert er. Nach zwei Jahren sieht er: «Ich kann nicht mehr Schule geben, ich muss aufs RAV.» Im RAV wird ihm eine Rahmenfrist eröffnet. Wenn er zwölf Monate und ein Tag krankgeschrieben wäre, dann wäre er beitragsbefreit, oder er muss zwölf Monate gearbeitet haben. Wegen dieser Übungsanlage mit den Vikariaten und weil er eben nicht taktisch war und vor und nach den Sommerferien das gleiche Vikariat gesucht hat, fehlen ihm nun auch die Beitragsjahre. Dieser Mann droht durch alle Maschen zu fallen. Er hat bis jetzt immer eigenständig einen Weg gesucht. Er ist nirgends angestellt. Beim Case Management bei der Bildungsdirektion sagen sie: «Ja, er ist bei uns nicht angestellt, diese Vikariate sind keine Anstellungen.» Er droht nun durch alle Maschen zu fallen. Es gibt eigentlich noch die RAV-Beraterin, die sich wirklich grosse Mühe gibt, zu recherchieren, ob es vielleicht irgendwo doch noch eine arbeitsmarktliche Massnahme gäbe, die man für diesen Mann einsetzen kann. Aber eigentlich fällt er durch die Maschen. Er ist aber eigentlich arbeitsfähig, einsatzfähig und -willig. Solche Fälle – es sind nicht häufige Fälle, das gebe ich zu –, aber solche Fälle darf es doch einfach nicht geben. Das ist eine Verschleuderung von Ressourcen, es ist unmenschlich und es ist nicht gescheit. Jetzt, genau jetzt – dieser Mann ist noch nicht auf der Sozialhilfe, er hat noch Erspartes von seiner Erwerbstätigkeit – müsste man diesen Mann begleiten. Es droht Entmutigung und es droht, dass er mit der Zeit sein Geld aufgebraucht hat. Und wenn wir dann mit dieser Interinstitutionellen Zusammenarbeit versuchen, Schäden zu beheben, dann ist das einfach zu spät. Das ist ein Beispiel, mit dem ich Ihnen sage: Bitte überweisen Sie das Postulat. Es gibt Menschen, es gibt Fälle – nicht zuhauf –, die noch mehr Zusammenarbeit und

mehr Begleitung brauchen, als wir es bis jetzt haben. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

*Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.):* Die EDU begrüsst es, wenn die Regierung einen Bericht über die Situation dieser Menschengruppe am Rande der Gesellschaft erstellen und Verbesserungsmöglichkeiten eruieren will. Wir werden deshalb für die Überweisung stimmen. Danke.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 112 : 57 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 72/2011 zu überweisen.** Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

### **5. Abschaffung des Nachtfünflibers**

Postulat von Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Marcel Burlet (SP, Regensdorf) und Peter Anderegg (SP, Dübendorf) vom 21. März 2011  
KR-Nr. 104/2011, RRB-Nr. 865/6. Juli 2011 (Stellungnahme)

#### *Das Postulat hat folgenden Wortlaut:*

Der Regierungsrat wird aufgefordert, das Nachtangebot ab nächster Fahrplanperiode in das Grundangebot des ZVV aufzunehmen und somit keine Zuschläge dafür zu erheben.

#### *Begründung:*

2003 nahm das Nachtnetz des ZVV seinen Betrieb auf. Da das Nachtnetz ursprünglich als ein Versuch eingereicht wurde, wurde es so konstruiert, dass es kostendeckend war. So wurde der Nachtzuschlag von 5 Franken erfunden.

Inzwischen hat sich das Nachtnetz etabliert. Laufend werden Nachtbusse durch Nacht-S-Bahnen ersetzt. Das Nachtnetz ist heute mehrheitlich für Jugendliche und junge Erwachsene ein geschätztes Mittel, um am Wochenende sicher vom Ausgang nach Hause zu kommen. Gerade im Zusammenhang mit dem geänderten Ausgehverhalten ist das Nachtnetz heute ein unverzichtbares Angebot geworden und soll-

te dem Grundangebot zugerechnet werden. Genau aus diesen Überlegungen wird der Tarifverbund «Nordwestschweiz» auf Ende 2011 den Nachtzuschlag aufheben. Es wäre an der Zeit, dass der ZVV auch diesen Weg gehen würde und den nicht gerechtfertigten Nachtzuschlag abschafft.

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

Gemäss §28 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) beschliesst der Kantonsrat gleichzeitig mit dem Rahmenkredit auch die Grundsätze über die Tarifordnung sowie über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots. Die Beschlüsse zum Rahmenkredit und zu den Grundsätzen werden in der Regel auf die Fahrplanperioden abgestimmt und alle zwei Jahre gefasst. Der Rahmenkredit betrifft die jeweils kommende Fahrplanperiode, während die Grundsätze die übernächsten zwei Fahrplanperioden betreffen. Die Grundsätze bilden damit die Grundlage für den jeweils nächsten Rahmenkredit, der in zwei Jahren beschlossen werden soll. In den Grundsätzen legt der Kantonsrat für den ZVV verbindlich fest, was mit dem nächsten zu beschliessenden Rahmenkredit umgesetzt werden soll und wie die Umsetzung finanziert wird. Die Grundsätze sind somit nicht nur das zentrale Steuerungsinstrument, mit dem der Kantonsrat die Entwicklung im öffentlichen Verkehr lenken kann, sie dienen auch und vor allem der Planungs- und Finanzierungssicherheit im öffentlichen Verkehr.

Mit dem Beschluss betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 14. Mai 2001 (Vorlage 3830a) hat der Kantonsrat den ZVV beauftragt, 2002 ein Nachtangebot an Wochenenden einzuführen. Aufgrund der Erfahrungen der ersten Betriebsmonate bestimmte der Kantonsrat mit Beschluss vom 13. September 2004, dass das Nachtnetz künftig nachfragegerecht ausgebaut und kostendeckend betrieben werden soll (Vorlage 4157a). Diese beiden Eckpfeiler der Entwicklung des Nachtnetzes wurden in der Folge im Rahmen der zweijährlich wiederkehrenden Beschlüsse des Kantonsrats über die Grundsätze im öffentlichen Verkehr bestätigt (Vorlagen 4207a, 4335a, 4531a). Seit 2004 handelt es sich damit beim Nachtangebot nicht mehr um einen Versuchsbetrieb, sondern um ein Zusatzangebot, das nachfragegerecht ausgebaut und kostendeckend betrieben werden

soll. Damit ein kostendeckender Betrieb erreicht werden kann, muss ein entsprechender Nachtzuschlag erhoben werden.

Die beiden Eckpfeiler – nachfragegerechter Ausbau, kostendeckender Betrieb – wurden mit Beschluss des Kantonsrates vom 14. Februar 2011 auch für die kommenden Fahrplanjahre 2012–2016 als verbindliche Vorgabe festgelegt (Vorlage 4718a). Ein Minderheitsantrag, mit dem auf einen kostendeckenden Betrieb hätte verzichtet werden sollen, wurde damals mit 45:112 Stimmen bei vier Enthaltungen abgewiesen.

Das vorliegende Postulat wurde fünf Wochen nach diesem Kantonsratsbeschluss eingereicht. Beantragt wird, dass das Nachtangebot ab nächster Fahrplanperiode in das Grundangebot aufgenommen werde, womit der Nachtzuschlag entfalle. Das würde bedeuten, dass ab 2012 auf einen kostendeckenden Betrieb des Nachtnetzes verzichtet würde. Inhaltlich wird damit das Anliegen des Minderheitsantrags erneut aufgenommen, ohne dass sich an der Sachlage oder den äusseren Umständen, die dem Kantonsratsbeschluss vom 14. Februar 2011 zugrunde lagen, etwas geändert hätte. Eine Überweisung des Postulats stünde damit in klarem Widerspruch zum erst kürzlich gefassten Kantonsratsbeschluss in Vorlage 4718a, der den ZVV für die kommenden Fahrplanjahre 2012–2016 auf einen kostendeckenden Betrieb verpflichtet. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat schon aus diesem Grund, das Postulat nicht zu überweisen. Hinzu kommt, dass die Beschlüsse des Kantonsrats über die Grundsätze wie erwähnt der Planungs- und Finanzierungssicherheit für die nächste Rahmenkreditperiode, in diesem Fall 2012/2013, dienen. Eine Überweisung des Postulats würde hier ein falsches Signal setzen, weil die Verlässlichkeit der Planungsgrundlagen, welche die Grundsätze verkörpern, infrage gestellt würde, zumal sich an der Sachlage nichts geändert hat.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass der Nachtzuschlag durchaus seine Berechtigung hat. Durch den Betrieb des Nachtnetzes entstehen gegenüber dem regulären Betrieb zusätzliche Kosten. Unter anderem werden mehr Mitarbeitende des Fahrdienstes benötigt, die aufgrund der Arbeitszeiten mit einem Zuschlag zu entlohnen sind. Die Nacht-S-Bahnen werden integral begleitet, was ebenfalls zusätzliche Personalkosten verursacht. Zudem liegt der Aufwand für die Reinigung der Fahrzeuge im Nachtnetz höher als im regulären Betrieb.

Mit der geplanten Aufhebung des Nachtzuschlags weicht der Tarifverbund «Nordwestschweiz» von der vorherrschenden Meinung in der Deutschschweiz ab. Die Kantone Aargau, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden, Schaffhausen, Schwyz, Solothurn, St.Gallen, Thurgau und Zug halten alle am Nachtzuschlag für ihr entsprechendes Nachtangebot fest.

Aus diesen Gründen und insbesondere angesichts der Tatsache, dass über das Anliegen bereits vor wenigen Monaten ausführlich im Kantonsrat beraten wurde, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 104/2011 nicht zu überweisen.

*Rosmarie Joss (SP, Dietikon):* Das Nachtnetz des Zürcher Verkehrsverbundes ist nun zehnjährig. Als man 2003 das Zürcher Nachtnetz ins Leben gerufen hatte, hatte das Zürcher Nachtleben bereits einen 24-Stunden-Betrieb aufgenommen. Man wollte, weil es immer mehr Betriebe oder Ausgehmöglichkeiten gab, die lange offen hatten, mal schauen, ob es vielleicht ein Nachtnetz bräuchte. Um diesen Versuch einzuführen und damit man die Kantonskasse mit so einem Versuch nicht belastet, hat man gesagt: «Okay, wir versuchen es einmal, aber es muss kostendeckend sein.» Und deshalb hat man den fünffränkigen Nachtzuschlag erfunden. Heute ist es anders. Heute ist das Nachtangebot des ZVV ein fester Bestandteil eigentlich für alle in diesem Kanton. Nur beim Tarifsystem ist man in der Versuchsphase stehen geblieben. Man hat vergessen, dass es ein Versuch war, und ist dann einfach bei dem Nachtzuschlag geblieben. Man hat auch vergessen, dass etwas, das jeder Benutzer, den man fragen würde, eigentlich als festen Bestandteil anschauen würde, eigentlich auch ein Teil des Grundangebotes sein müsste. In dieser Beziehung haben uns die Basler viel voraus, die haben nämlich im Tarifverbund Nordwestschweiz die Konsequenzen gezogen und ihren Nachtzuschlag abgeschafft. Wieso halten wir also im Kanton Zürich anscheinend bis jetzt an diesem Kostendeckungssystem fest? Denn eigentlich ist es ein Fremdkörper im ganzen ÖV-System, sonst wird das ja auch nicht gemacht. Wenn wir den ÖV anschauen, ist das eine Ansammlung von vielen Quersubventionierungen. Jene, die in bestbesiedelten Gebieten leben mit vielen Leuten und vollen Zügen, subventionieren quer jene, die in weniger besiedelten Gebieten wohnen und in eher leeren Zügen fahren. Jene in den Stosszeiten subventionieren quer diejenigen in den Randzeiten und so weiter und so fort. Und ich finde das auch gut so,



denn es macht den ÖV als Gesamtsystem attraktiv. Nur, wieso gibt es da eine Ausnahme? Wieso soll ein Nachtschwärmer, der um vier Uhr nach Hause kommt, dies kostendeckend machen, während der Wanderer, der um halb sechs auf den Zug geht, eben nicht? Der darf dann wieder quersubventioniert werden, obwohl der Zug um vier Uhr wahrscheinlich voller ist. Es leuchtet mir nicht ein, die einzige Begründung, die man dahinter vermuten könnte, ist: Ja, diese jungen Leute können sich offensichtlich den Ausgang leisten, dann können sie sich auch noch den Nachtzuschlag leisten. Aber ich finde das eine sehr schwache Begründung. Es gibt für den Nachtzuschlag durchaus noch grosse praktische Probleme. Persönlich, muss ich sagen, bin ich eine Gelegenheitsnutzerin. Und jedes Mal, wenn ich ihn nutze, muss ich sagen, kann ich mich nicht so sehr für den Nachtzuschlag erwärmen. Man sieht verschiedene Sachen: Es gibt lange Kolonnen vor den Automaten. Dann schaffen es die Leute nicht, rechtzeitig ihr Billett zu lösen, weil der Zug ja erst in einer Stunde fährt. Rennen sie dann trotzdem auf den Zug, dann haben wir die Probleme. Leute, die denken, sie haben grundsätzlich ein Abo und müssten eigentlich keinen Zuschlag zahlen und dann auch noch müde sind, sind auch nicht gerade die gesprächsbereitesten Personen. Und dann gibt es immer wieder viel Clinch, der eigentlich nicht notwendig wäre. Andererseits funktioniert es teilweise nicht. Als ich das letzte Mal den Nachtzug gebraucht habe – es war die Silvesternacht –, ist nämlich gerade das ganze Billettautomaten-System der SBB ausgefallen. Da stand ich also am Bahnhof Uster, wollte nach Hause und konnte kein Billett rauslassen. Als GA-Benutzerin habe ich natürlich auf meiner SBB-App auch meine Kreditkarte registriert, also war das auch etwas zeitaufwendig. Ich habe es dann nach zwei Stationen geschafft, auch noch meinen Nachtzuschlag zu lösen, zum guten Glück wurde ich bis dorthin nicht kontrolliert. Hier am Bahnhof Zürich ist es etwas besser, hier dachte man daran und hat den Leuten gesagt, man kann es auch per SMS machen. Aber wer denkt schon an die armen Leute am Bahnhof Uster, die auch noch irgendwie nach Hause wollen? Also es funktioniert auch teilweise nicht. Das musste übrigens auch der ZVV erfahren bei einem kürzlichen Entscheid vom Bundesamt für Verkehr (BAV), dass es eben doch nicht so klar sei, ob da tatsächlich ein Nachtzuschlag benötigt werde und für wen und wie und wie das genau geschildert war. Man sieht, da hat es einige Unklarheiten.

Andererseits, muss ich sagen, sollten wir auch ein klares Bekenntnis zu diesen Nachtzügen abgeben. Wenn wir schon gesagt haben, ja, wir wollen, dass rund um die Uhr die Clubs und Lokale offen haben, dann sollten wir auch sagen, wir müssen die Konsequenzen ziehen. Denn wir haben ein Interesse, dass die Leute den öffentlichen Verkehr wählen und mit ihm nach Hause fahren, statt dass dann am Schluss noch alle beschwipst mit einem Auto versuchen, doch noch irgendwie die Strasse zu treffen. Das heisst, es spricht vieles dafür, dass man fürs Nachtangebot ist, aber nicht für den Nachtzuschlag. Das hat übrigens auch eine Petition der JUSO gezeigt, die innerhalb von zwei Wochen 5000 Unterschriften gesammelt hat. Ich denke, gerade aufgrund des Urteils des Bundesamtes für Verkehr muss der ZVV sowieso über die Bücher gehen bezüglich Nachtzuschlags. Dies ist eine Gelegenheit, das auch konsequent durchzuziehen und festzustellen: Ja, es ist ein Teil des Grundangebotes. Einen Teil des Grundangebotes sollte man nicht benachteiligen gegenüber anderen. Es geht also nicht, dass wir dort einen Nachtzuschlag erheben, und entsprechend wäre es konsequent, diesen abzuschaffen. Ich danke Ihnen, dass Sie als Kantonsrat diese Forderung unterstützen werden. Herzlichen Dank.

*Benno Scherrer Moser (GLP, Uster):* Das Postulat will nun also die Abschaffung des Nachtzuschlags des ZVV und stellt damit das Anliegen eines mit 45 zu 112 Stimmen deutlichst versenkten Minderheitsantrags in der Strategiedebatte des ZVV vom 14. Februar 2011 bereits einen Monat später erneut, ohne dass sich die Sachlage auch nur annähernd geändert hätte. Aber ja, es standen ja Wahlen an und – hier einmal zum Glück – unsere Mühlen mahlen langsam. Ich frage mich sogar, von was für einem Demokratieverständnis Rosmarie Joss und die anderen Unterzeichner- und Unterzeichnerinnen hier ausgehen, wenn wir Beschlüsse fassen, die kaum das Ablaufdatum eines Joghurts haben. Eigentlich könnten wir uns die Diskussion hier sparen. Und wennschon, wenn das Anliegen so wichtig wäre, gäbe es vielleicht andere Wege, als nochmals in diesem Rat genau dasselbe wieder zu thematisieren.

Wir Grünliberale stehen dazu: Leistungen sollen etwas kosten. Leistungen haben ihren Preis, einen Tarif. Sonderleistungen haben einen Sonderpreis oder eben einen Tarifzuschlag und dieser ist hier angemessen und macht weiterhin Sinn. Die Einnahmensicherung, die Billettkontrolle braucht es auch ohne Zuschlag und die allermeisten

Kunden bezahlen anständig am Tag und in der Nacht. Wenn jetzt gesagt wird, dieser Zuschlag sei schwer zu kontrollieren und so weiter, dann müssten wir ja im Prinzip sofort den Nulltarif einführen, denn in Spitzenzeiten am Morgen ist es noch viel schwieriger, überhaupt ein Ticket zu kontrollieren. Und jetzt soll es plötzlich auch noch schwierig sein, diesen Zuschlag zu lösen? Bitte sehr, für wie unselbstständig halten Sie die Kundinnen und Kunden des ZVV-Angebotes eigentlich? Und von wegen «man weiss es nicht»: Alle Nachtzüge sind mit «SN» angeschrieben und auf dem Natel heisst es noch «Zuschlagspflicht». Eigentlich muss die Diskussion ohnehin in eine andere Richtung gehen, allgemeine Verkehrslenkung über die Tarife. Höhere Preise zu Spitzenzeiten oder eben – und darum geht es jetzt hier – höhere Preise, wenn die Produktion mehr kostet. Es macht also keinen Sinn, diesen Zuschlag abzuschaffen.

Dann wird noch das sichere Nach-Hause-Kommen eingebracht, um dieses geht es ja häufig in der Diskussion. Das sichere Nach-Hause-Kommen sollte aber einem Jugendlichen, einem Erwachsenen so viel wert sein wie ein zusätzliches Bier am Stehimbiss, im Ausgang kostet dieses ja ohnehin schon deutlich mehr als der Nachtzuschlag. Das wäre dann wieder Eigenverantwortung statt dem Ruf nach einer staatlichen Gratisleistung. Wir Grünliberale sagen überzeugt Ja zum Nachtangebot und ebenso überzeugt Nein zu diesem unsinnigen Antrag.

*Alma Redzic (Grüne, Zürich):* Der ZVV hat eine mittelfristige Strategie für das Nachtnetz erarbeitet, worin das Ziel festgehalten wird, eine stetige und nachfragegerechte Weiterentwicklung des Nachtnetzes sicherzustellen. Damit will der ZVV seine Marktposition im Freizeitverkehr verbessern und stärken. Das ist bisher erfolgreich gelungen, die Zahlen der Fahrgäste steigen stetig, es ist kein Ende absehbar. Es sind meistens Jugendliche, die noch nicht Auto fahren dürfen und junge Erwachsene, die entweder kein Auto zur Verfügung haben oder bewusst auf dieses verzichten, die das Angebot benützen. Sie befinden sich auf dem Heimweg nach einer berausenden Clubnacht. Die Ausgehstädte profitieren wirtschaftlich enorm von den Nachtschwärmerinnen und Nachtschwärmern. Doch was immer wieder zu Reden Anlass gibt, sind die mit dem Lösen des Nachtzuschlags verbundenen Begleiterscheinungen. Viele Jugendliche und junge Erwachsene drängen kurz vor der Zugabfahrt gleichzeitig zu den Automaten, um den Nachtzuschlag zu lösen. So manche blieben dann einfach auf dem

Bahnhof hängen, weil sie kein Billett mehr lösen konnten, oder führen schlichtweg ohne dieses trotzdem mit dem Zug nach Hause. Das führte zu Auseinandersetzungen mit dem Zugpersonal. Der ZVV hat entsprechend reagiert und stellt zusätzlich zu den Billettautomaten auch die Möglichkeit zur Verfügung, den Nachtzuschlag mittels SMS auf dem Handy zu lösen. Sie erwähnt jedoch explizit, dass ein nicht vorweisbarer SMS-Nachtzuschlag, da zum Beispiel der Akku leer ist, dieselben Konsequenzen hat, wie wenn man keinen Zuschlag hat. Doch auch diese Lösung sorgt immer wieder für rote Köpfe. Alle, die ein modernes Smartphone besitzen, wissen, wie schnell der Akku leer ist. Die Auseinandersetzungen mit betrunkenen Fahrgästen sind eine unnötige Belastung des Personals. Das Nachtnetz ermöglicht den Zugang zu den nächtlichen Freizeitangeboten und bietet eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Das sind verkehrs- und gesellschaftspolitische Zielsetzungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verkehrsverlagerung. Das haben wir gewollt. Der Nachtzuschlag erscheint vielen Jugendlichen und jungen Erwachsenen als reine Schikane, da man bereits ein gültiges Ticket besitzt.

Ein Teil der Grünen Fraktion mit AL und CSP wehrt sich gegen diese Schikane der Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Sie sollen nicht die Erfahrung machen, dass sie für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs mehr bezahlen müssen als alle anderen, und deswegen ist ein Teil der Grünen, AL und CSP für die Abschaffung des Nachtzuschlags.

*Patrick Hächler (CVP, Gossau):* Die CVP wird dieses Postulat nicht unterstützen. Nach unserer Auffassung ist die aktuelle Praxis durchaus in Ordnung. Nachtbetrieb gibt mehr Aufwand. Sie müssen Zulagen bezahlen und das ist auch gut so. Da gilt das Verursacherprinzip: Wer diesen Betrieb verursacht, soll auch daran finanziell beteiligt sein. Übrigens haben sehr viele Betroffene Verständnis dafür, schon deshalb, weil sie im Ausgang wesentlich mehr Geld brauchen als diese fünf Franken, die dann der Nachtzuschlag kostet. Was vielleicht nützt, ist eine Verbesserung der Kommunikation. Es scheint tatsächlich so zu sein, dass nicht für alle Leute problemlos evident ist, dass eben ein Billett allein nicht genügt, sondern dass dieser Zuschlag bezahlt werden muss. Aber da sind ja Profis am Werk, die sollen diese Kommunikation wirklich mal verbessern. Und was auch bleibt: Es hat natürlich immer einzelne Leute, die solche Regeln nicht verstehen

wollen. Das ist auch ein Problem der gelebten Praxis, wie werden wir damit fertig? Also wenn wir dem nicht standhalten, dann können wir diverse Regelungen aufheben, und das ist nicht die Idee des Rechtsstaates. Wie gesagt, wir werden dieses Postulat nicht unterstützen.

*Michael Welz (EDU, Oberembrach):* Lieber verdoppeln als abschaffen. Einerseits verlangte die SP in der Vergangenheit, alle S-Bahn-Züge sollen abends und nachts integral mit Zugbegleitung geführt werden, und andererseits fordert sie wiederholt, dass die Nachtzuschläge gestrichen werden. Mit diesem Vorstoss, welcher gut einen Monat nach der Ablehnung des gleichlautenden Minderheitsantrags im Geschäft 4718, also dem Kredit für die Fahrplanperiode 2011, eingereicht wurde, bekundet die SP, dass sie Mühe damit hat, Kantonsratsentscheide zu akzeptieren. Zudem befürchte ich, dass die SP hier einen Denkfehler begeht, da die logische Konsequenz vom vorliegenden Begehren wäre, dass die Nachtzulagen für das Personal ebenfalls gestrichen werden müssten, wobei ich guten Mutes bin, dass die SP dies mit Recht ablehnen würde. Die EDU steht voll und ganz hinter den Gegenargumenten der Regierung.

Ich möchte einen Gedanken hinzufügen: dass den Buschauffeuren der Nachtbusse oftmals unschöne Erlebnisse in Erinnerung bleiben und diese Fahrten einiges an physischer und psychischer Belastbarkeit abverlangen, ganz zu schweigen von der Schweinerei, welche sie oftmals im Anschluss zu reinigen haben, damit der Bus oder die Busse einige Stunden später wieder einsatzbereit sind. Für die EDU ist der Nachtfünfliber mehr als gerechtfertigt, wir werden diesen Antrag ablehnen.

*Alex Gantner (FDP, Maur):* Auch die FDP-Fraktion wird das Postulat nicht überweisen. Das Nachtangebot an Wochenenden, wir kennen die Geschichte, es ist eigentlich eine Erfolgsgeschichte. Der schrittweise nachfrageorientierte Ausbau dieses Zusatzangebotes konnte über die Jahre umgesetzt werden und ist wohlwollend auch von der Politik begleitet worden. Es war aber auch ganz von Anfang an klar: Es soll ein kostendeckender Betrieb sein, dieses Nachtangebot, und daher gibt es eben diesen Nachtzuschlag. Das war der Konsens, zu Neudeutsch das «Package», und es wurde wiederholt in diesem Rat entsprechend bestätigt und sanktioniert, zuletzt im Zusammenhang

mit der Fahrplanperiode 2012 bis 2016. Das gab auch Budgetsicherheit für den ZVV, Planungssicherheit für die nächsten Ausbauschritte dieses Nachtbetriebs. Daher und vor allem auch, weil das ganze Postulat dann nur Wochen nach diesem letzten Konzeptentscheid gefällt worden ist, erachten wir es als Zwängerei. Wir haben überhaupt kein Verständnis dafür, dass überhaupt so eine Forderung unmittelbar nach einem klaren Entscheid dieses Rates wieder gestellt worden ist. Ebenfalls kann ich nicht verstehen, wie sich hier die Kolleginnen Alma Redzic und Rosmarie Joss auf operative Ebenen hinunterlassen bezüglich der Probleme beim Lösen von Tickets. Das ist nicht Angelegenheit des Parlaments, da gibt es den ZVV, da gibt es Spezialisten, da gibt es vor allem auch Kommunikationskanäle von Parlamentarierinnen und Parlamentariern, von Kundinnen und Kunden zu diesen Institutionen hin, wo Verbesserungsvorschläge gemacht werden können, aber bitte nicht hier in diesem Parlament, das ist der falsche Ort. Das Nachtangebot – wir haben es gehört – löst höhere Kosten aus, sei es bei den Lohnkosten, bei der Begleitung, bei der Reinigung. Wir sind auch der Meinung, dass die Verursacher diese höheren Kosten zu begleichen haben. Und ebenfalls diese fünf Franken, dieser Fünfliber: Was ist das schon im Ausgebudget eines Jugendlichen? Ein Bier kostet mehr, ein Energy-Drink kostet mehr, ein Kaffee heutzutage, geschweige denn der Eintritt in eine Diskothek oder zu einer anderen Veranstaltung.

*Rico Brazeros (BDP, Horgen):* Manchmal verstehe ich die Menschen, die die Politik nicht mehr verstehen. Gerade jetzt ist wieder so ein Moment: Wir haben einen ÖV, um den uns die halbe Welt beneidet, wir haben ein ausgezeichnet funktionierendes Nachtnetz und jetzt stellen wir ohne Not dieses Erfolgsmodell infrage. Wer soll das verstehen? Wir leben in einer 24-Stunden-Gesellschaft und dem wird glücklicherweise Rechnung getragen. Seit Dezember 2011 können Sie zum Beispiel mit dem Fünffranken-Zuschlag neun Nachtnetze in der Grossregion Zürich nutzen, das nenne ich innovativ. Aber Leistungen haben ihren Preis und Sonderleistungen haben einen Sonderpreis. Der ZVV bietet mit den Nachtzügen Sonderleistungen mit zusätzlichem Personal an. Das muss irgendwie bezahlt werden. Nachtschwärmer, egal, ob alt oder jung, beanspruchen diese Sonderleistung und sollen dafür auch bezahlen, das nennt man Verursacherprinzip. Der Zuschlag ist bei den Jungen in meinem Umfeld kein Thema und so

selbstverständlich wie der Kater am Morgen nach dem Ausgang. Ich behaupte sogar, dass den alten und jungen Partygängern der längere Ausgang, das geregelte Nach-Hause-Kommen und das Gefühl von ein wenig Sicherheit durch das Personal mehr als fünf Franken wert wären. Und was passiert, wenn wir den Fünfliber streichen? Entweder steigen die Ticketpreise für alle Reisenden oder der Service im Nachtnetz wird abgebaut. Beide Szenarien sind indiskutabel. Ausgerechnet die Linken sprechen davon, dass Nachtzüge zum Grundangebot gehören würden, sie, die immer aufschreien, wenn es um unregelmässige Arbeitszeiten geht. Das ist schon fast Realsatire. So oder so, wir werden keine Hand bieten, den Nachtfünfliber zu beerdigen.

*Hanspeter Haug (SVP, Weiningen):* Es wird Sie nicht wundern, dass die SVP dieses Postulat ebenfalls ablehnt. Zu den Fakten: Nach einer Versuchsphase wurde das Nachtangebot eingeführt, entsprechend den Grundsätzen im öffentlichen Verkehr, die von diesem Rat ja in einem Zweijahresrhythmus angepasst und bestimmt werden. Das Nachtangebot beruht auf zwei Voraussetzungen: Es muss zum Ersten nachfragegerecht betrieben und zum Zweiten kostendeckend geführt werden. Zur Deckung der Kosten des Zusatzangebotes wurde gleichzeitig bekanntlich dieser Nachtzuschlag von fünf Franken eingeführt. Die Postulanten stellen nun diesen Nachtzuschlag infrage und wollen ihn gar abschaffen, dies vor dem Hintergrund, dass dieser Rat den Grundsätzen im öffentlichen Verkehr, inklusive Nachtangebot, für die Fahrplanperiode 2012 bis 2016 am 14. Februar 2011 zugestimmt hat. Wir sprechen hier von einem Zusatzangebot, das auch einen zusätzlichen Aufwand mit sich bringt. Es braucht mehr Zugpersonal im Führerstand und auch bei der Zugbegleitung, die man ja will aus Sicherheitsgründen, und nicht zuletzt bei denen, die diese Schlachtfelder in den Zügen in den Morgenstunden samstags und sonntags von Appetitlicherem und Unappetitlicherem wieder aufräumen müssen. Hinzu kommt, dass diese Personen wegen der ausserordentlichen Arbeitszeiten auch Lohnzuschläge erhalten, was einen weiteren Kostenfaktor bedeutet. Aus der Erfüllung dieses Postulates ergäben sich nach meiner Meinung zwei Konsequenzen: Zum Ersten müsste der Zuschlag bei den Arbeitszeiten abgeschafft werden, was mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit ein mittleres Erdbeben bei den Linken und Gewerkschaften auslösen würde. Oder das Zusatzangebot wird in den ordentlichen Betrieb eingeordnet, was nur mit einer zu-

sätzlichen allgemeinen Tarifierhöhung finanziert werden kann. Dies würde wiederum die Nicht-Nachtschwärmer auf den Plan rufen, die dieses Angebot nicht nutzen, es aber gleichwohl mitfinanzieren müssten. Das wollen sie aus Solidaritätsgründen auch nicht. Das Nachtangebot ist zweifellos ein Erfolgsmodell, aber es ist ein Angebot, das von dem bezahlt werden muss, der es auch benützt, also genau das, was wir unter Verursacherprinzip verstehen. Dieses vorliegende Postulat ist ein linker Schwanzbeisser erster Güte, der den Fünfer und das Weggli will, und ist in aller Form abzulehnen. Ich danke Ihnen.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* Die EVP hat sich vor vielen Jahren mit Kurt Schreiber für den Ausbau des Nachtangebotes für den ZVV eingesetzt. Dabei stand auch der Schutz der Nachtschwärmer im Zentrum. Statt Auto zu fahren und Unfallgefahren zu provozieren, lieber den ÖV wählen, war die Devise. Inzwischen hat sich nicht zuletzt auch wegen dem Nachtangebot das Konsumverhalten Jugendlicher so entwickelt, dass eben der Ausgang in der Nacht in den Morgen hinein verlegt wurde. Nicht alles am Nachtangebot hat positive Auswirkungen, das gestand mir letzthin auch ein nachdenklicher Kurt Schreiber. Das Littering und die Probleme mit dem Alkoholmissbrauch haben gravierende Ausmasse angenommen. Auch hier besteht für die Kommune und für den ZVV besonders ein grosser Mehraufwand. Diese Mehraufwendungen für den ZVV werden mit dem Nachtfünfliber abgegolten. Dieser hilft, dass der Kostendeckungsgrad für die Mehraufwendungen finanziert werden kann. Der Kantonsrat selber hat in seinen Eckpfeilern zum ZVV festgehalten, dass ein nachfragegerechter Ausbau des Nachtnetzes durch einen kostendeckenden Tarif erfolgen soll. Eine Änderung, das wurde schon gesagt, hat der Rat im Februar 2011 mit 112 zu 45 Stimmen abgelehnt. Wir bleiben dabei und werden das Postulat nicht überweisen.

*Esther Guyer (Grüne, Zürich):* Ich bin jetzt eine dieser Linken. Wie hat Hanspeter Haug gesagt? «Ich nehme an, dass die Frauen nicht darunter fallen.» Die Diskussion im Jahr 2011 habe ich auch noch im Kopf, ich habe diese Taxe damals «Moraltaxe» genannt. Und das gilt noch immer, das zeigt diese Diskussion, die wir heute führen. Es ist immer noch genau dasselbe. Die 24-Stundengesellschaft, die gibt es, ob es uns gefällt oder nicht, sie ist eine Realität. Von der 24-Stunden-Gesellschaft profitieren die Wirte, es profitieren die Restaurantketten,



es profitieren die Bars und die Veranstaltungslokale. Es profitiert also vor allem die Wirtschaft. Und jetzt, wenn wir darauf bestehen, dass es keine Sonderleistung ist, wenn die Leute, die diese 24-Stunden-Gesellschaft mitmachen, mit dem Zug nach Hause können, dann ist das richtig. Und es gilt immer noch dasselbe wie im Jahr 2011: die Auseinandersetzung, was denn nun eine Sonderleistung ist und was nicht. Warum zum Beispiel sind die Pendler keine Sonderleistung? Sie verlangen einen Viertelstundentakt, einen Halbstundentakt. Ich nehme daran auch nicht teil, ich pendle nicht, und trotzdem bezahle ich mit. Auch das ist doch eine Sonderleistung, was denn sonst? Dann reden Sie darüber, dass im Ausgang Geld ausgegeben wird für ein Bier oder für weiss der Kuckuck was und dass das viel mehr kostet als die Taxe letztendlich. Ja, beim Einkauf wird auch Geld ausgegeben, da könnte man die Taxe auch tagsüber leicht erheben, denn es kommt ja dann auch nicht drauf an. Und Sie brauchen beim Einkauf erst noch zwei Plätze, weil sie viele Taschen haben. Und all diese Punkte zeigen doch nur eines: Sie wollen die bestrafen, die sich nicht so verhalten, wie Sie dies in der Regel tun, die nämlich in den Ausgang gehen, die sich vielleicht nicht brav zeigen, die vielleicht auch einmal daneben sind. Und da habe ich kein Verständnis dafür. Für mich ist zentral, dass unsere Jungen, Ihre und meine und alle, gesund nach Hause kommen, und das kann der ZVV garantieren. Darum sehe ich überhaupt nicht ein, warum das eine Sonderleistung sein soll. Dann müssten Sie Sonderleistungen auch für andere Bedürfnisse erheben, wie gesagt: für das Pendeln, vielleicht für die Blonden oder für die Bauern, aber nicht nur für die Jugend, das kann nicht der Fall sein. Ich bitte Sie, jetzt diesen Vorstoss zu unterstützen. Danke.

*Marcel Burlet (SP, Regensdorf):* Seien Sie sich bewusst, niemand trägt ja seine Kosten im Verkehr, nicht einmal mehr die Velofahrerinnen und Velofahrer, seit sie keine Vignette mehr lösen müssen. Und auch die Elektromobile werden jetzt besteuert. Da oben sitzen sie, schauen Sie auf die Tribüne, unsere Nachtschwärmer (*auf der Tribüne sitzt eine Oberstufen-Schulklasse*). Und warum soll vor allem diese Bevölkerungsgruppe mehr zahlen, warum ausgerechnet diese? Sie wissen ja, dass jede Nacht eine grössere Kleinstadt oder eine kleinere Grossstadt – manchmal sind es sogar 23'000 beim Rekord, meistens sind es nur knapp 10'000 bis 11'000 Passagiere, die unterwegs sind. Die Frage ist eben, ob das kostendeckend betrieben werden muss,

weil ja der ganze Verkehr nicht kostendeckend betrieben wird; es soll mir hier niemand widersprechen, Sie haben nämlich kein Anti-Beispiel. Ist es nicht auch beim Nachtangebot so, dass wir das im Prinzip genau gleich beurteilen sollten wie die anderen Angebote? Es gehört heute zum Grundangebot, sage ich. Und warum sind wir in der Nacht strenger als Basel? Warum sind wir in der Nacht strenger als zum Beispiel die SBB? Nehmen Sie mal einen Zug nachts um elf Uhr ins Wallis. Der zuckelt also gemütlich durch die Landschaft, Sie kommen morgens um drei Uhr an. Sie haben keinen Nachttarif gelöst, das gibt's dort gar nicht. Und das BAV hat ja auch gerügt, dass diese Nachtzuschläge schlecht kommuniziert sind, dass diese Nachtzuschläge im Prinzip nicht bekannt sind und dass diese Bussen unzulässig sind, die ganze heutige Bussenpraxis. Es muss sich einfach mal jemand getrauen, das Verfahren weiterzuziehen, wahrscheinlich kriegt er dann recht. Wir machen jetzt den ersten Schritt mit diesem Postulat zu Angebotsveränderungen. Wir wollen einfach gleichlange Spiesse im Verkehr. Wenn die Sonne nicht mehr scheint, muss ich mehr bezahlen, das ist einfach wahnsinnig. Sie wissen, wir haben heute eine 24-Stunden-Gesellschaft, es ist so, stehen wir dazu. Was gibt es sonst noch zu sagen? Die Euphorie des Nachtangebotes, dass es eine Superorganisation braucht, hier ein Kompliment an den ZVV, ist klar. Aber fragen Sie mal die Kontrolleure nachts. Wir haben's gehört: Diesen Fünfliber zu kontrollieren, bringt unverhältnismässig viel Aufwand. Das ist gar nicht der Rede wert. Ich weiss nicht, warum viele Kantonsrätinnen und Kantonsräte an diesem Fünfliber hängen. Wahrscheinlich weil Sie nachts im Bett liegen, ich übrigens auch, ich bin nicht mehr in der Generation, in der man Nächte durchmacht. Aber wir sollten hier einen Schritt vorwärts machen. Von daher nehme ich an, dass wir heute mehr als 45 Stimmen kriegen und das nächste und übernächste Mal – steter Tropfen höhlt den Stein, es ist ja eine gute Sache. Andere Kantone und die SBB beweisen es: Es ist eine gute Sache und wir sollten zustimmen.

*Markus Bischoff (AL, Zürich):* Ich vertrete da den moralinsauren Teil unserer Fraktion, die Oberspiesser und ich hole mir sicher keinen Applaus auf der Tribüne. Ich kann Ihnen aber immerhin garantieren – das hat ja meine Fraktionschefin (*Esther Guyer*) gezeigt –, der Teil der Fraktion, der das ablehnt, ist nicht identisch mit dem «Ü-50-Teil» unserer Fraktion (*Heiterkeit*). Aber ich meine, die Frage ist relativ

einfach: Muss der Staat alles und jedes finanzieren und subventionieren? Wir sagen Nein. Es geht ja darum und darüber sind wir eigentlich auch froh, dass Zürich nicht mehr um elf Uhr geschlossen ist und dass etwas Betrieb ist, aber wenn Sie sich da nach zwölf auf der Strasse bewegen, dann wissen Sie, dass die Gesellschaft für diese Freizeitaktivitäten einen recht hohen Preis zahlt. Das ist eine Realität. Und wir sehen nicht ein, wieso man das über den ÖV noch zusätzlich finanzieren soll. Früher hiess es ja in meiner Jugend: Wer trinken kann, kann arbeiten. Das hiess, auch wenn man einen sehr lustigen Abend hatte, war es Ehrensache, dass man am Morgen zur Arbeitsstelle erschien, und heute kann man doch sagen: Wer sich einen lustigen Abend leisten kann bis in alle Nacht, der kann auch noch diese fünf Franken Zuschlag zahlen, und sonst soll er es halt sein lassen. Ich gebe das zu, das ist sehr, sehr moralisierend, aber es ist auch eine Realität.

*Rochus Burtscher (SVP, Dietikon):* Diejenigen, die den Nachtzug nehmen, den ich unter anderem als eine gute Erfindung empfinde, sollen auch ihren entsprechenden Obolus bezahlen. Wenn die Nachtschwärmer ausfliegen, dann haben sie nämlich genügend Geld für Energy-Drinks, Zigaretten, Fastfood, Eintritte ins «Halli Galli», «Xtra» et cetera. Diese Ausgaben sind bedeutend höher für einen Abend, da sind die fünf Franken ein Klacks. Und zu den Bemerkungen von Links und Grün: Die 24-Stunden-Gesellschaft existiert, danke für diesen Hinweis. Aber warum wehrt man sich denn gegen die freie Ladenöffnungszeit? Da kann man genau dasselbe ebenfalls nehmen. Ich kann nicht mehr als die Nein-Taste drücken und bitte Sie, dies auch zu machen, auch die Vernünftigen von der linken Seite her. Danke.

*Hanspeter Haug (SVP, Weiningen) spricht zum zweiten Mal:* Ich muss auf die Äusserungen von Marcel Burlet irgendetwas erwidern. Entweder versteht er das Prinzip nicht oder er will es nicht verstehen. Zum Zweiten wird immer wieder erwähnt, der Verkehrsverbund Nordwestschweiz, der das abgeschafft hat. Aber schau einmal, wie viele es eben nicht abgeschafft haben! Das kannst du gut in der Weisung des Regierungsrates nachlesen, welche Verkehrsverbünde diesen Nachtzuschlag weiterhin haben, der absolut seine Berechtigung hat. Und dein Hinweis auf den Gerichtsentscheid: Es hat schon viele Ge-

richtsentscheide gegeben und es wird auch künftig solche geben, die wir einfach nicht verstehen. Und diesen Gerichtsentscheid, den verstehe ich nun wirklich nicht. Danke.

*Benno Scherrer Moser (GLP, Uster) spricht zum zweiten Mal:* Lieber Marcel Burlet, wenn dir die Argumente ausgehen, dann sollst du bitte keine neuen erfinden. Tatsache ist: Der letzte Zug ins Wallis kommt in Brig um 1 Uhr 20 an, Umsteigen in Bern und Spiez.

*Rosmarie Joss (SP, Dietikon) spricht zum zweiten Mal:* Ich glaube, es geht doch letztendlich darum, wie man welche Bevölkerungsteile behandelt. Und ich habe immer noch kein gutes Argument gehört, wieso man eigentlich ausgerechnet die Jugendlichen besonders schlecht behandeln muss. Wenn Sie sagen, das sei aufgrund des Defizits dieser Nachtzüge, dann finden Sie, da bin ich sicher, problemlos andere Angebote, die defizitärer sind, als es die Nachtzüge ohne Nachtzuschlag wären. Und ich finde, es geht doch nicht, dass wir die einen ÖV-Nutzer gegenüber den andern ausspielen. So stellen wir letztendlich dieses sehr gut funktionierende System infrage. Ich habe schon etwas meine Zweifel, wenn man dann von der GLP hört, das müsse man dann lenken, dass die Pendler etwas mehr zahlen, dass jene etwas mehr zahlen. Was Sie damit erreichen, ist einfach, dass am Schluss wieder vermehrt das Auto benutzt wird. Ich glaube nicht, dass das in unserem Interesse sein kann, denn dann haben wir einfach Riesenstaus.

Dann wurde ja mehrmals auf diese 24-Stunden-Gesellschaft hingewiesen. Es ist halt Tatsache, dass unter anderem auch dieser Kantonsrat sich dafür entschieden hat. Sie können gern diesen Entscheid grundsätzlich nochmals diskutieren, da kann man von mir aus auch andere Lösungen haben, dann brauchen wir auch kein Nachtnetz mehr, wenn das grundsätzlich anders wäre. Aber es ist dem halt einfach nicht so und es hat einfach gewisse Konsequenzen. Und die Konsequenz ist: Wenn Sie die Leute am Wochenende 24 Stunden unterwegs haben, dann müssen die wieder irgendwie nach Hause. Und dann ist es komisch, wenn man A sagt, aber von B dann einfach nichts wissen will. Man sagt dann, die sollen etwas mehr zahlen. Esther Guyer hat da sehr gute Beispiele gebracht, wen man auch noch bestrafen könnte, weil die ja anscheinend auch zu viel kosten.

Und noch zum Argument von Hanspeter Haug, dass andere es auch nicht abgeschafft haben: Ich denke, wir sind hier in Zürich. Wir können auch etwas fortschrittlicher sein als vielleicht andere Hinterwäldlerkantone. Wir sollten uns von denen nicht in die Vergangenheit ziehen lassen. Gehen wir in die Zukunft und lassen wir doch Basel nicht allein.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Der ungeschickte Einreichungszeitpunkt dieses Postulates verhindert offenbar eine sachliche Debatte, wofür ich grosses Verständnis habe. Der ZVV ist – das äussern wir seit 1990 alle zwei Jahre – eine grosse Erfolgsgeschichte. Und wie wir vom Bedürfnis der Leute nach Verkehrsleistungen zur effektiven Fahrleistung kommen, das ist ein hochdemokratischer Prozess, in dem die Bevölkerung Stellung nehmen kann. Es finden Konferenzen auch in den Regionen statt. Der ZVV selber, die Gemeinden, die Unternehmen, die für den ZVV fahren, sie alle können sich in diesem Prozess einbringen. Diesem Prozess werden wir nicht gerecht, wenn wir eine moralinsaure und ideologische Diskussion über die Kosten der 24-Stunden-Gesellschaft führen. Ich bedaure sehr, dass wir nicht die effektiven Nutzen und Kosten dieses Angebotes in den entsprechenden Gremien diskutieren können, wozu auch die KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) gehört. Es ist ganz klar, die KEVU hat die Aufgabe, alle zwei Jahre das Angebot des ZVV zu überprüfen. Das hätten wir sicher auch in der KEVU mit dem Nachtangebot wieder gemacht, aber die heutige Debatte – und daran tragen die Erstunterzeichnenden dieses Postulates die Hauptschuld –, die heutige Debatte verhindert jede sachliche Diskussion zu diesem Thema in diesem Jahr. Denn wir werden dieses Jahr wieder den ZVV-Strategiebericht und demzufolge den Auftrag an den ZVV in der KEVU diskutieren. Das ist sehr bedauerlich und ich ermutige niemanden, auf diese Art an verkehrspolitische Fragestellungen im ZVV heranzugehen. Wir müssen unbedingt die realen Überlegungen in der Verkehrspolitik in den Vordergrund stellen und nicht aufeinander einprügeln wegen des Verhaltens von Jugendlichen in der Nacht. Und wir alle kennen ja die Realitäten in den Nachtbussen wahrscheinlich nicht so genau. Das sollten wir, glaube ich, einmal sauber abklären. Aber wie gesagt, in dieser Periode ist diese Diskussion offensichtlich auf einer sachlichen Grundlage nicht mehr möglich. Das ist sehr bedauerlich.

*Ruedi Menzi (SVP, Rüti):* Dies ist circa der vierte oder fünfte Vorstoss zu diesem Thema, eingeschlossen in dieser Aufzählung sind auch die KEF-Debatten (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) in den letzten Jahren. Und zu keiner Zeit fand dieses Ansinnen eine Mehrheit im Rat. Bei Einführung des Nachtnetzes wurde auch versprochen, dass der Betrieb kostendeckend betrieben werde. Wir dürfen nun nicht durch die Hintertür diesen Grundsatz kippen. Ich denke, wir müssten uns eher in eine andere Richtung einige Gedanken machen. Genügt dieser Betrag von fünf Franken überhaupt noch, den Betrieb kostendeckend zu betreiben? Wenn ich an die vielen Zugbegleiter denke, die für Recht und Ordnung in den Zügen sorgen müssen, kommen mir doch Zweifel. Sonderleistungen und Mehrleistungen sollen, wie versprochen, speziell abgegolten werden. Und zu Esther Guyer, sie führt wirtschaftliche Gründe an, wie: Die Nachtclubs, die Bars profitieren von den Ausgaben der Nachtschwärmer. Dazu ist nur zu sagen, dass vor allem Zürich profitiert von diesem Angebot, und dies zum Nachteil der vielen Dörfer auf dem Land, die ihr Vereins- und Nachtleben zum Teil deswegen verloren haben. Aus diesen Gründen lehnen wir dieses Postulat ab.

*Regierungsrat Ernst Stocker:* Das Nachtangebot ist eine gute Sache und die Vorteile wurden ja hüben und drüben aufgezeigt. Was mich erstaunt, ist einfach die Argumentation, die zum Teil ins Feld geführt wird. Da sagt man, wir bestrafen die Jugendlichen. Wir haben sehr gute Jugendangebote vom Zürcher Verkehrsverbund her. Der Nachtzuschlag wurde ja noch ausgedehnt. Ein Viertel der Schweiz hat sich dem Nachtzuschlag Zürichs angeschlossen und wenn Sie das mit der Nordwestschweiz, mit diesen circa 400'000 Einwohnern vergleichen, sind das ganz andere Dimensionen. Unsere Lösung hat sich durchgesetzt. Und apropos Bundesamt für Verkehr und SBB: Wir sind schon bereit, mit den SBB zu sprechen. Dann sollen sie uns aber bitte eine Rechnung garantieren und nicht Millionen hohe Rechnungen im Nachtbereich schicken, die wir bezahlen müssen. Das ist so und bleibt so. Und ich staune auch, dass man in Zeiten, in denen man Mobility-Pricing, von der unbeschränkten Mobilität, die gebremst werden müsse – Mobilität hat ihren Preis –, bei diesem Nachtzuschlag, der verhältnismässig und anerkannt ist, immer wieder vorstössig wird.

Auf eine Argumentation möchte ich doch noch eingehen. Ich bin einig mit Ihnen: Nachtkontrollen sind schwierig, sie sind anspruchsvoll.

Steigen wir aber auf die Schiene ein, dass man diese nicht mehr macht, dann wird das zentralste Element des Nachtnetzes herausgebrochen, nämlich die Sicherheit. Wenn niemand mehr den Nachtzuschlag kontrolliert, dann kontrolliert man auch die Billette nicht mehr und jeder kann man machen, was er will. Und dann wird das Nachtangebot schlechter werden. Die Sicherheit wird darunter leiden. Die Leute werden es nicht mehr benutzen. Die Kostenwahrheit wird sinken und all das, was wir heute haben, wird infrage gestellt. Darum bitte ich Sie, dieses Postulat abzulehnen.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 128 : 43 Stimmen (bei 1 Enthaltung), das Postulat 104/2011 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

#### **6. Verbesserung der Verkehrssituation und des Verkehrsflusses im Raume der Haltestelle Balgrist und der umliegenden Spitäler**

Postulat von Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) und Roger Liebi (SVP, Zürich) vom 30. Mai 2011

KR-Nr. 157/2011, RRB-Nr. 1113/14. September 2011 (Stellungnahme)

#### *Das Postulat hat folgenden Wortlaut:*

Der Regierungsrat wird eingeladen zu prüfen, wie die Verkehrssituation und der Verkehrsfluss im Raume der Haltestelle Balgrist und der umliegenden Spitäler (Uniklinik Balgrist, Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Klinik Hirslanden, Schulthess Klinik und bald auch Universitäts-Kinderklinik Zürich) in Zürich verbessert werden kann. Insbesondere wird er eingeladen, in Zusammenarbeit mit dem ZVV, der Stadt Zürich und der VBZ zu prüfen, ob die Einleitung eines (Vor-)Planungsverfahrens betreffend einer Unterwerfung von Forchbahn und Tram sowie dem Bau von (dazu benötigten) zusätzlichen, unterirdischen Fussgängerverbindungen zwingend in die Wege geleitet werden sollte?

### Begründung:

Die Verkehrssituation im Raume Balgrist ist schon heute für alle Verkehrsteilnehmer aufgrund des sehr hohen Verkehrsaufkommens und der beschränkten Platzsituation, besonders in den Verkehrsspitzenzeiten, absolut unbefriedigend und gefährlich. Mit dem geplanten Neubau der Universitäts-Kinderklinik Zürich im Raume Lengg wird sich diese Situation schon in der Bauphase noch massgeblich verschlechtern.

### *Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:*

#### Allgemeines:

Die bestehende Haltestelle Balgrist liegt in Mittenlage in der Forchstrasse. Zur Querung der Fahrbahn der Forchstrasse sowie der Gleise besteht eine Personenunterführung, die jedoch keine Aufgänge auf die Perrons der Haltestelle aufweist. Diese werden über Fussgängerstreifen erreicht. Die Forchstrasse ist eine bedeutende, im kantonalen Richtplan eingetragene Hauptverkehrsstrasse, die in die Stadt Zürich hineinführt. Die Kapazitätsgrenze wird werktags während den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden erreicht. Die Zustandigkeit für die Strasse liegt aufgrund der Regelung von § 43 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) bei der Stadt Zürich. Der Regierungsrat genehmigt die Projekte, wenn sie mit übergeordneten öffentlichen Interessen übereinstimmen (§ 45 Abs. 3 StrG).

Die Forchstrasse ist letztmals Ende 2005 mittels eines umfassenden Gestaltungs- und Betriebskonzepts untersucht worden. Zur Haltestelle Balgrist heisst es darin unter anderem, dass die Haltestelle behindertengerecht ausgestaltet werden soll, die Verkehrssicherheit beim Einlenker Lenggstrasse verbessert werden soll sowie untergeordnete Strassen mit Trottoirüberfahrten ausgestaltet werden sollen.

#### Funktion der Haltestelle Balgrist für den öffentlichen Verkehr:

Die Haltestelle Balgrist wird von der Forchbahn (S18) und der Tramlinie 11 bedient. Die S 18 verkehrt tagsüber im Viertelstundentakt und wird zu Spitzenverkehrszeiten auf einen 7,5-Minuten-Takt verdichtet. Die Linie 11 verkehrt tagsüber im 7,5-Minuten-Takt. Während der Spitzenverkehrszeiten bestehen so an der Haltestelle Balgrist pro Stunde 16 Verbindungen je Richtung. Im Jahr 2010 wurde die Haltestelle insgesamt von rund 9100 ein- und aussteigende Fahrgäste pro



Werktag benutzt. Die Haltestelle Balgrist dient neben der Quartiererschliessung auch insbesondere den umliegenden Spitälern (Balgrist, Hirslanden, Schulthess, Burghölzli), weshalb sie überdurchschnittlich stark von Mobilitätsbehinderten benützt wird. Finanzielle Mittel zur behindertengerechten Ausgestaltung der Haltestelle Balgrist sind im Beschluss des Kantonsrates vom 22. Oktober 2007 betreffend Rahmenkredit für Staatsbeiträge an die Anpassung verschiedener S-Bahn-Stationen und Tramhaltestellen für mobilitätsbehinderte Personen (Vorlage 4379) eingestellt. Der behindertengerechte Umbau der Haltestelle Balgrist ist im Rahmen des geplanten Umbaus der Forchstrasse (Oktober 2012–Frühjahr 2015) vorgesehen.

#### Bauprojekt Forchstrasse:

Im Rahmen des Bauprojekts «Forchstrasse» (Burgwies bis Rehalp), das vom 8. April bis 9. Mai 2011 gemäss § 16 StrG aufgelegt worden ist, erhält die Haltestelle Balgrist über die ganze Länge durchgezogene hohe Haltekanten. Damit werden der Ein- und Ausstieg aus der Forchbahn und dem Tram deutlich verbessert. Drei Fussgängerstreifen sorgen dafür, dass Querungen auf der ganzen Länge der Haltestelle möglich sind. Der Baubeginn ist für den 1. Oktober 2012 geplant; die Bauzeit wird auf 2½ Jahre veranschlagt.

#### Ziele des Postulats:

Das Postulat schlägt eine unterirdische Anordnung der Haltestelle Balgrist mit Personenunterführung vor. Dadurch soll eine vollständige Entflechtung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) vom öffentlichen Verkehr (Tram- und Forchbahn) sowie der Fussgängerströme von und zur Haltestelle erreicht werden. Ziele sind die Verbesserung des Verkehrsflusses und der allgemeinen Verkehrssituation. Der Regierungsrat wird deshalb ersucht zu prüfen, ob zwingend ein entsprechendes Planungsverfahren einzuleiten sei.

#### Beurteilung:

Eine unterirdische Haltestelle Balgrist mit den entsprechenden Unterführungen und Aufgängen ist aus verschiedenen Gründen abzulehnen. Eine Entflechtung der Verkehrsströme des MIV vom öffentlichen Verkehr und der Fussgängerinnen und Fussgänger im Bereich der Haltestelle Balgrist würde lokal zwar zu einer Steigerung der Verkehrskapazität führen. Eine Beurteilung der Situation auf dem gesamten Streckenabschnitt von der Stadtgrenze bis ins Stadtzentrum im Bereich Kreuzplatz ergibt aber, dass die kapazitätsbestimmenden

Knoten auf der Forchstrasse der Hegibach- und der Kreuzplatz sind. Der Haltestellenbereich Balgrist hat darauf keinen Einfluss. In Bezug auf die Gesamtleistungsfähigkeit der Forchstrasse hätte die im Postulat geforderte Massnahme somit keine leistungssteigernde Wirkung. Im Gegenteil würde durch eine Verflüssigung im Bereich Balgrist der Zufluss auf die kapazitätsbestimmenden Knoten Hegibach- und Kreuzplatz verbessert, was dort zu entsprechend längeren Rückstausituationen führen würde. Auch in Bezug auf den Verkehrsfluss könnten eine Unterwerfung von Forchbahn und Tram sowie zusätzliche unterirdische Fussgängerverbindungen nur im engen lokalen Umfeld der Haltestelle Balgrist eine Verbesserung bringen. Das Verkehrsmanagement würde an den neuralgischen Punkten Hegibach- und Kreuzplatz durch erhöhte Zuflussmengen sogar eher erschwert. Aus städtebaulichen Gründen lässt sich die Verkehrssituation an Hegibach- und Kreuzplatz aufgrund der dortigen beengten Platzverhältnisse nicht verändern. Eine Kapazitätssteigerung an Hegibach- und Kreuzplatz würde im Übrigen das Problem auch hier nur weiter verlagern, d. h. in Richtung Heimplatz und Bellevue.

Unterirdische Haltestellen sind bei den Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs weniger beliebt. Gründe hierfür sind u. a. das mangelnde Sicherheitsgefühl, der verstärkte Vandalismus, die eingeschränkte Einsehbarkeit der Haltestelle und die zusätzlich zu überwindende Höhendifferenz. Da die Haltestelle Balgrist von überdurchschnittlich vielen Mobilitätsbehinderten benützt wird, sind ein möglichst ebenerdiger Zugang und eine behindertengerechte Ausgestaltung von übergeordneter Bedeutung. Eine unterirdische Anordnung der Haltestelle Balgrist mit Zugängen über Rampen, Treppen und Lifte steht dieser Zielsetzung entgegen.

Hinzu kommt, dass die technische Machbarkeit einer unterirdischen Haltestelle Balgrist voraussichtlich nicht gegeben ist. Die Steigung der Forchstrasse am Ende der Haltestelle Balgrist zwischen dem Knoten Witellikerstrasse und dem Friedhof Enzenbühl beträgt etwa 7% und liegt damit im Höchstbereich der Steigungen für Gleise. Würde die Haltestelle Balgrist unterirdisch angelegt, könnte das Tram die Differenz auf dem Streckenabschnitt Knoten Witellikerstrasse–Friedhof Enzenbühl somit nicht kompensieren. Die Höhendifferenz zwischen der unterirdischen Linienführung und dem Strassenniveau könnte erst ab Friedhof Enzenbühl wieder abgebaut werden. Weil die Forchstrasse dort aber immer noch eine Steigung von 3–4% aufweist,

ist es fraglich, ob die Trampur das Strassenniveau vor der Tramwenschleife Rehalp angesichts der kurzen Distanz von 150 Metern überhaupt erreichen könnte. Wäre das nicht der Fall, wäre die technische Machbarkeit nicht gegeben. Ausserdem müsste die Haltestelle Friedhof Enzenbühl ebenfalls tiefer gelegt, allenfalls sogar unterirdisch angeordnet werden, was sich zusätzlich auf die Kosten auswirken würde.

Für die Verwirklichung einer unterirdischen Haltestelle Balgrist, der dazu notwendigen Rampen- und Tunnelbauwerke (einschliesslich der tiefergelegten bzw. unterirdischen Haltestelle Friedhof Enzenbühl), der zugehörigen Unterführungen, Liftanlagen und Treppen sowie der Verlegungen der Werkleitungen wären erhebliche finanzielle Mittel notwendig. Es ist davon auszugehen, dass die Investitionen ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen würden. Hinzu kommt, dass unterirdische Haltestellen auch höhere Betriebskosten aufweisen. Die Zufahrten zu den unterirdischen Haltestellen mit den zugehörigen Rampenbauwerken würden ausserdem zu markanten Einschnitten im städtischen Strassenraum führen und sichtbare Eingriffe ins Stadtbild bewirken.

Zusammenfassend ist damit festzuhalten, dass dem geforderten Projekt mit grossem baulichen Aufwand und erheblichen Investitions- und Folgekosten ein nur sehr lokaler und damit geringer Nutzen gegenübersteht. Die Leistungsfähigkeit der Forchstrasse würde mit einem solchen Projekt nicht verbessert. Die grossen Investitions- und Betriebskosten für eine solche Unterwerfung wären aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht zu rechtfertigen. Eine unterirdische Haltestelle Balgrist ist auch wegen der fraglichen technischen Machbarkeit sowie der Verschlechterung der Zugänglichkeit für die Fahrgäste abzulehnen.

Der kantonale Richtplan gibt vor, dass zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage alle Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen sind. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist dabei schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Der Richtplan hält fest, dass der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen hat, der nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt. In der Stadt Zürich ist gemäss Richtplantext auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken. Die vorgeschlagene Massnahme dürfte den Richtplanvorgaben widersprechen, indem für die zukünftige Entwicklung eine

punktueller Förderung des motorisierten Individualverkehrs bei gleichzeitig verschlechtertem Zugang zum öffentlichen Verkehr erfolgen würde. Der Regierungsrat berücksichtigt die Anliegen des Individualverkehrs im Rahmen seiner Zuständigkeit sehr wohl, aber im Rahmen einer umfassenden Abwägung und unter Berücksichtigung des Gebots der wirtschaftlichen Verhältnismässigkeit.

Bei dieser Ausgangslage ist die Einleitung eines Planungsverfahrens nicht angezeigt. Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 157/2011 nicht zu überweisen.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht):* Der Verkehr muss fliessen, Marcel Burlet. Dies ist wohl der grösste oder kleinste – wie man's nimmt – gemeinsame Nenner, auf welchen sich die Mehrheit der Mitglieder dieses Rates in Sachen Verkehr einigen könnte. Wir alle, ob mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder als Teilnehmer des Individualverkehrs unterwegs, das sei dahingestellt, wollen innert nützlicher Frist möglichst gefahrenfrei und in unserer subjektiven Wahrnehmung komfortabel von A nach B gelangen oder auch nur eine Strasse überqueren. Stauschwerpunkte von kantonaler Bedeutung, wie sie im Gubrist und Brüttiseller Kreuz auftreten, aber auch regionale Stauschwerpunkte müssen nach geltender Praxis behoben werden. Leider gibt es zusätzlich zu den durch grosse Verkehrsaufkommen verursachten Stauschwerpunkten auch von ideologisch planenden Politikern und Verkehrsingenieuren künstlich geschaffene Stauhindernisse. Ihre Wirkung ist mit der Wirkung von mittelalterlichen Zugbrücken und Wassergräben vergleichbar. Ob Uto- oder Limmatquai, Urania-, Birmensdorfer-, Forch-, Asyl- oder Stampfenbachstrasse, um nur einige Beispiele zu nennen, die Verkehrsbehinderer aus Regierung und Verwaltung der Stadt Zürich, unterstützt von ideologisierten Planern, setzen alles daran, um den Fluss des Individualverkehrs in und durch die Stadt zu behindern. Aber auch auf dem übrigen Strassennetz des Kantons finden sich Beispiele, mittels welcher grosser volkswirtschaftlicher Schaden angerichtet wurde und wird. Ich erwähne in diesem Zusammenhang nur die Ringstrasse in Dübendorf und den Verzicht auf Unter- oder Überwerfungen der Glattalbahn. Die durch Staus auf dem übergeordneten Strassennetz, Autobahnen und Hauptstrassen verursachten volkswirtschaftlichen Kosten in unserem Land wurden in den letzten Jahren, je nach Quelle, auf zwischen 800 Millionen und 2,3 Milliarden Franken pro Jahr veranschlagt. In

diesen Zahlen sind nicht enthalten: Verluste an Lebensqualität wie Ärger, Unzufriedenheit und Lärm. Und damit zum Verkehrsknotenpunkt Balgrist, welcher auf einer der wichtigsten, im kantonalen Richtplan eingetragenen Hauptverkehrsachsen in und aus der Stadt Zürich liegt.

Die Haltestelle Balgrist liegt in Mittenlage in der Forchstrasse. Sie dient neben den Anwohnern, den Besuchern von Gewerbe, Kirchen und Moschee hauptsächlich den Besuchern der umliegenden Spitäler und Kliniken, der Uniklinik Balgrist, der Psychiatrischen Universitätsklinik Zürich, der Klinik Hirslanden, der Schulthess Klinik und bald auch der neuen Universitäts-Kinderklinik Zürich. Zur Querung der Fahrbahn der Forchstrasse und der Geleise von Tram und Forchbahn besteht eine Personenunterführung, die jedoch keine Aufgänge auf die Perrons der Haltestelle aufweist. Diese werden über Fussgängerstreifen erreicht. Werktags, während der morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzenzeiten, wird die Kapazitätsgrenze der Forchstrasse aufgrund des Hindernisses Balgrist überschritten und damit der gesamte Verkehr auf dieser Hauptverkehrsachse gestaut. Im Gegensatz zur Meinung der Verwaltung und des Verfassers der regierungsrätlichen Stellungnahme zu diesem Postulat beurteile ich als Ortskundiger die Stauwirkung des Knotens Balgrist in der direkten Gegenüberstellung zur Forchstrasse im Bereich Hegibachplatz und Kreuzplatz als um einiges bedeutender und kapazitätsbestimmender. Die Verkehrssituation, insbesondere auch für die Fussgänger, ist aufgrund des sehr hohen Verkehrsaufkommens und der beschränkten Platzsituation höchst unbefriedigend und gefährlich. Nach Abschluss der zurzeit in Ausführung befindlichen Sanierungsmassnahmen an der Forchstrasse und im Bereich der Haltestelle Balgrist, welche eine teilweise Verlagerung der Velos auf verbreiterte Trottoirs, Strassenverengungen aufgrund neuer Velospuren sowie einen zusätzlichen Fussgängerstreifen beinhalten, wird sich die schon heute unhaltbare und gefährliche Situation nochmals verschlechtern. Sobald mit dem Bau der neuen Universitäts-Kinderklinik in der Lengg begonnen wird, belastet auch ein starker Werkverkehr den Knoten noch zusätzlich.

Das Postulat lädt den Regierungsrat ein, in Zusammenarbeit mit dem ZVV und der Stadt Zürich zu prüfen, wie die Verkehrssituation und der Verkehrsfluss im Raum der Haltestelle Balgrist verbessert werden kann. Es fordert insbesondere die planerische Würdigung einer Unterwerfung von Forchbahn und Tram sowie den Bau zusätzlicher un-

terirdischer Fussgängerzugänge zur Haltestelle Balgrist. In ihrer ablehnenden Stellungnahme mit Antrag auf Nichtüberweisung dieses Postulates stellt die Regierung fest, die Steigung von etwa 7 Prozent zwischen dem Knoten Witellikerstrasse und dem Friedhof Enzenbühl liege im Höchstbereich der Steigung für Geleise. Herr Regierungsrat, diese Feststellung ist im Vergleich mit dem durch Stadt und Kanton Zürich angedachten Projekt für ein Tram auf der Rosengartenstrasse geradezu absurd, haben wir es doch auf der Rosengartenstrasse mit einem stärkeren Gefälle zu tun als dem Gefälle auf der Forchstrasse im Bereiche Balgrist. Dagegen geht der Regierungsrat mit keinem Wort auf die alternative Möglichkeit einer Unter- oder Überwerfung des Individualverkehrs anstelle von Bahn und Tram ein. Nein, er stellt dagegen fest, ich zitiere, hören Sie jetzt zu: «In der Stadt Zürich ist gemäss Richtplantext auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken. Die vorgeschlagene Massnahme dürfte den Richtplanvorgaben widersprechen, indem für die zukünftige Entwicklung eine punktuelle Förderung des motorisierten Individualverkehrs bei gleichzeitig verschlechtertem Zugang zum öffentlichen Verkehr erfolgen würde.» Dieser Auszug aus dem regierungsrätlichen Protokoll scheint der Quelle reiner «Sandalen-Ideologie» entsprungen zu sein, die Überrationalität verwaltungstechnokratischen Denkens bestätigt sich dabei exemplarisch.

Herr Regierungsrat, die regierungsrätliche Stellungnahme zum Postulat bestätigt einmal mehr, dass Vorstösse aus diesem Rat von der Regierung vielmals nur unvollständig – wenn überhaupt – gelesen werden. Die für das beschlussfassende Gremium durch Subalterne ausgearbeitete Begründung zu diesem Postulat, ob flachsig oder nur inkorrekt und oberflächlich, sei dahingestellt, wurde höchstwahrscheinlich ohne Würdigung anlässlich der wöchentlichen Regierungsratssitzung durchgewinkt und zum Beschluss erhoben. Erlauben Sie mir deshalb, sehr geehrter Herr Regierungsrat, zum Schluss meines Votums aus dem regierungsrätlichen Protokoll und der schriftlichen Begründung der Postulanten zu zitieren: «Die Verkehrssituation im Raume Balgrist ist schon heute für alle Verkehrsteilnehmer aufgrund des sehr hohen Verkehrsaufkommens und der beschränkten Platzsituation, besonders in den Verkehrsspitzenzeiten, absolut unbefriedigend und gefährlich.» Da bleibt mir nur noch anzufügen: «Quod erat demonstrandum» oder auf gut Deutsch «Was zu beweisen war». Aufgrund dieser



Darlegungen bitte ich Sie, das vorliegende Postulat zu überweisen. Ich danke Ihnen.

*Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon):* Die vergleichsweise vielen mobilitätsbehinderten Menschen an der Haltestelle Balgrist wegen einiger ungeduldiger Autofahrer in den Untergrund zu verbannen und ihnen damit das Leben noch schwerer zu machen, wäre selbst dann zynisch, wenn die Forchstrasse an diesem Ort ihren Kapazitätsengpass hätte. Hat sie aber nicht einmal. Verbannen Sie zusammen mit den Grünliberalen dieses Postulat weit, weit unter die Oberfläche. Danke.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* Der Regierungsrat führt sehr ausführlich aus, dass verschiedene bauliche Massnahmen eine gewisse Verbesserung der Situation bringen werden. Er zeigt aber auch auf, wie unmöglich die Forderung der Postulanten ist. Es ist geradezu grotesk, wie rücksichtslos gegenüber den sehr vielen mobilitätsbehinderten Personen der umliegenden Spitäler und Institutionen, welche auf den ÖV dringend angewiesen sind, eine Versenkung der Haltestelle in den Untergrund zugunsten des motorisierten Individualverkehrs gefordert wird, ganz abgesehen davon, dass das Ganze dem MIV nichts bringt und weder technisch noch mit einem vernünftigen finanziellen Aufwand machbar ist. Auch wir werden das Postulat nicht überweisen.

*Regierungsrat Ernst Stocker:* Dieses Postulat wurde umfassend beantwortet und es zeigt auch wieder einmal auf mit der Antwort, wie vielfältig die Lösungen angeschaut werden müssen, wie vielfältig die Ansprüche sind an so eine Lösung. Ich glaube, wir haben aufgezeigt, dass die Forderungen des Postulates nicht so umgesetzt werden können, dass sie eine Verbesserung für den MIV, eine Verbesserung für die zu Fuss Gehenden erreichen können, und die Gesamtbilanz fällt auch aus monetären Überlegungen, von den Investitionen her so aus, dass wir das Postulat nicht unterstützen.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 115 : 50 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 157/2011 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

## **7. Kontrolle der Lohngleichheit zwischen Frauen und Männern**

Postulat von Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil), Hedi Strahm (SP, Winterthur) und Monika Spring (SP, Zürich) vom 20. Juni 2011

KR-Nr. 173/2011, RRB-Nr. 1173/28. September 2011 (Stellungnahme)

### *Das Postulat hat folgenden Wortlaut:*

Der Regierungsrat wird gebeten, ein Konzept zu entwerfen, wie die Lohnbuchkontrollen, welche im Rahmen der flankierenden Massnahmen durchgeführt werden müssen, auch zur Prüfung der Lohngleichheit eingesetzt werden können.

### *Begründung:*

Mit Inkrafttreten der flankierenden Massnahmen zum Personenfreizügigkeitsabkommen mit der EU wurde in jedem Kanton eine Tripartite Kommission gebildet. Diese Kommission setzt sich zusammen aus je einer Vertretung vom Staat, von den Arbeitgebenden und von den Arbeitnehmenden. Die Aufgaben der Tripartiten Kommissionen sind in Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung über die in die Schweiz entsandten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aufgezählt. Die Hauptaufgabe besteht in der Beobachtung des Arbeitsmarkts. Dazu gehört die Kontrolle der Arbeitsbedingungen der entsandten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, um allfällige Missbräuche aufzudecken. Zu diesem Zweck steht es ihnen zu, Auskünfte einzuholen und Dokumente wie Lohnabrechnungen einzusehen.

Zu den generellen Beobachtungen des Arbeitsmarktes kann gesagt werden, dass in jeder Region der Schweiz das Prinzip des «gleichen Lohnes für gleichwertige Arbeit am gleichen Ort» gebrochen wird. Das zeigen die Statistiken der unterschiedlichen Frauen- und Männerlöhne je nach Region auf. Der Unterschied zwischen Frauen- und Männerlöhnen im Kanton Zürich beträgt 24 Prozent. Dies wider-



spricht klar dem Verfassungsgrundsatz (Art. 8 BV), der gleichen Lohn für gleiche und gleichwertige Arbeit vorsieht. Neu sollen die Lohnbuchkontrollen auch auf die Lohngleichheit von Mann und Frau ausgedehnt werden.

Deshalb soll die Arbeitsmarktkontrolle und somit die Tripartite Kommission auch die Kontrolle der Lohndiskriminierung nach Geschlecht durchführen. Denn nur die Kontrolleurinnen und Kontrolleure des Arbeitsmarktes haben Zugang zu den Lohnbüchern, die sonst nicht öffentlich zugänglich sind. Und mit den bereits zur Verfügung stehenden statistischen Instrumenten ist es einfach, die Lohngleichheit auch zu überprüfen. Dazu dient beispielsweise das vom eidgenössischen Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann kostenlos zur Verfügung gestellte und einfach zu handhabende Lohnüberprüfungsinstrument «logib».

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

Der Grundsatz der Lohngleichheit für Mann und Frau ist in Art. 8 der Bundesverfassung (BV; SR 101) und im Gleichstellungsgesetz (GIG; SR 151.1) verankert. Demnach müssen gleiche und gleichwertige Arbeit für beide Geschlechter gleich entlohnt werden. Wenn Frauen und Männer innerhalb desselben Unternehmens bei gleicher Qualifikation und Erfahrung für gleiche oder gleichwertige Arbeit unterschiedlich entlohnt werden, liegt eine Lohndiskriminierung im Sinne des Gleichstellungsgesetzes vor. Wer durch Lohndiskriminierung aufgrund des Geschlechts direkt oder indirekt betroffen ist, kann dem zuständigen Zivilgericht beantragen, eine bestehende Diskriminierung zu beseitigen und die Zahlung des geschuldeten Lohns anzuordnen (Art. 5 GIG). Dem Verfahren vor Zivilgericht geht grundsätzlich ein Schlichtungsversuch vor einer Schlichtungsbehörde voraus.

Gemäss Art. 360a und 360b OR (SR 220) beobachten die Tripartiten Kommissionen den Arbeitsmarkt. Stellen sie fest, dass in einer Branche oder einem Beruf die orts-, berufs- und branchenüblichen Löhne in missbräuchlicher Weise unterboten werden, suchen sie in der Regel eine direkte Verständigung mit den betroffenen Arbeitgebenden. Bei diesem sogenannten «Verständigungsverfahren» werden die Arbeitgebenden aufgefordert, den betroffenen Arbeitnehmenden die vorenthaltene Differenz zwischen dem tatsächlich bezahlten Lohn und dem

orts-, berufs- und branchenüblichen Lohn nachzuzahlen und die Arbeitsverträge anzupassen. Das übliche Lohnsystem ist dabei geschlechtsneutral und richtet sich nach Kriterien wie beispielsweise der ausgeübten Tätigkeit, dem Alter oder der Ausbildung. Eine Möglichkeit zur direkten Durchsetzung des orts-, berufs- und branchenüblichen Lohnes besteht für die Tripartite Kommission nicht.

Die Tripartite Kommission nimmt sodann im Bereich des Entsenderechts Aufgaben wahr (Art. 7 Abs. 1 lit. b Entsendegesetz; SR 823.20). Die genauen Aufgaben werden in Art. 11 der Verordnung über die in die Schweiz entsandten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (SR 823.201) aufgezählt.

Im Kanton Zürich erfolgen die Kontrollen der Lohn- und Arbeitsbedingungen im Auftrag der Tripartiten Kommission und des Amtes für Wirtschaft und Arbeit durch den Verein Arbeitskontrollstelle Kanton Zürich (AKZ). Die Zusammenarbeit ist in einer Leistungsvereinbarung geregelt.

Nicht zu den Aufgaben der Tripartiten Kommission gehören gemäss Bundesrecht die Kontrolle der Lohngleichheit zwischen Frauen und Männern sowie die Umsetzung des Gleichstellungsgesetzes. Eine Aufsichts- oder Durchsetzungsfunktion der Tripartiten Kommission oder der mit der Umsetzung der flankierenden Massnahmen betrauten Behörden bezüglich der Lohngleichheit zwischen Frauen und Männern hat der Gesetzgeber nicht vorgesehen. Zwar ist es denkbar, dass im Rahmen der Arbeitsmarktbeobachtung ein Vergleich der Löhne von Frauen und Männern, die gleiche oder gleichwertige Arbeit ausführen, vorgenommen wird. Die Durchsetzung von Massnahmen bedarf jedoch einer entsprechenden gesetzlichen Zuständigkeit. Das geltende Bundesrecht enthält keine solche Zuständigkeit. Eine Verständigung ist nur im Falle einer missbräuchlichen Unterbietung des orts-, berufs- und branchenüblichen Lohnes möglich. Im Falle eines Lohnes, der nach den Grundsätzen der Lohngleichheit von Mann und Frau zwar diskriminierend ist, im Vergleich mit orts-, berufs- und branchenüblichen Löhnen aber üblich ist, hat die Tripartite Kommission hingegen keine Grundlage für ein Eingreifen.

Der Bundesgesetzgeber hat für den Fall einer Lohndiskriminierung aufgrund des Geschlechts den betroffenen Arbeitnehmenden die Möglichkeit eingeräumt, ihren Rechtsanspruch gestützt auf Art. 5 GlG vor einem Zivilgericht geltend zu machen. Wirkt sich der Ausgang des Verfahrens voraussichtlich auf eine grössere Zahl von Ar-

beitsverhältnissen aus, besteht ausserdem die Möglichkeit von Klagen und Beschwerden von Organisationen, die nach ihren Statuten die Gleichstellung von Frau und Mann fördern oder die Interessen von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern wahren. Diese Regelung lässt keinen Raum für abweichende kantonale Vorgaben. Das Gleichstellungsgesetz bietet den von Lohndiskriminierung betroffenen Arbeitnehmenden eine wirksame Durchsetzungsmöglichkeit ihrer Rechtsansprüche.

Schliesslich hätten die von den Postulantinnen gewünschten Lohnkontrollen einen erheblichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand und dementsprechend hohe Mehrkosten zur Folge.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 173/2011 nicht zu überweisen.

*Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil):* Frauen und Männer sind heute – und das ist ein Konsens und eine Selbstverständlichkeit, zumindest verbal – in den Unternehmungen gleichwertig gefordert, gleich stark gefragt. Lesen Sie nur in der NZZ am Wochenende diese Stellenmarktbeilage, «Die Welt wird immer weiblicher» steht da. Das ist leider noch nicht Realität. Die Welt muss auch nicht weiblich werden, aber sie müsste wenigstens so sein, dass Frauen und Männer, die ausgebildet wurden, ihren Platz in der Wirtschaft finden, unabhängig von ihrem Geschlecht. Nun, es ist Konsens, es ist auch Wunsch der Unternehmungen, ich kann hier nur das Stichwort «Fachkräftemangel» nennen: Wir brauchen wirklich in der Schweizer Wirtschaft, ja, auch unsere KMU, wir brauchen die Ressourcen der ausgebildeten Frauen. Leider, wenn man die Statistiken anschaut, sind Frauen und Männer nicht in allen Chargen gleich beteiligt, obwohl wir das von der Ausbildung her heute erwarten dürften. Und eine zweite Zahl zeigt uns auch, dass wir immer noch eine starke Lohnungleichheit, Diskriminierung haben; ich verschone Sie jetzt mit Zahlen, Sie haben es schon x-mal gehört. Aber es ist Fakt, es ist Tatsache: Ein Fünfzigernötli einer Frau ist immer noch kleiner als ein Fünfzigernötli, das ein Mann verdient in seiner Arbeit, es ist einfach weniger. Und das wird sich nicht von selbst einstellen und es geht hier auch nicht um irgendwelche Schuldzuweisungen. Es ist auch nicht einfach, diese Lohnungleichheit umzustellen, und sie wird nicht von sich aus kommen. Die Lohnungleichheit ist auch ein zentraler Hebel, warum ihnen die Ressourcen der Frauen vielfach verloren gehen in der Wirtschaft, vor allem

dann, wenn es gutausgebildete Frauen sind. Man kann nicht einfach immer nur sagen «Ja, ja, wir suchen im Verwaltungsrat, in der Geschäftsleitung, aber wir finden niemanden», wenn man die ganze Geschichte nicht sorgfältig von unten her aufbaut. Und zu diesem Aufbau der wirklich gleichwertigen Integration der Frauen in die Erwerbswelt gehört nun mal die Lohngleichheit, die Umsetzung der Lohngleichheit. Solange es sich für Frauen weniger lohnt als für Männer, sich in der Erwerbswelt einzusetzen, solange werden wir ein Problem haben und werden Verluste, auch Ressourcenverluste, in der Wirtschaft haben.

Nun gut, diese Lohngleichheit stellt sich nicht von selbst ein. Müssen wir jetzt wieder Riesenprojekte machen, teure und aufwendige Projekte? Müssen wir alle Unternehmerinnen und Unternehmer wieder mit Kontrollen und Vorschriften und Durchsetzungsmassnahmen piesacken? Das ist eine Vision, sie könnte mal eintreffen, wenn wir nun jahrelang nichts tun. Irgendwann muss man die Geschichte durchsetzen, und zwar nicht erst in 900 Jahren. Aber bis wir soweit sind, gibt es noch viele Ansätze, Möglichkeiten, kreative Ansätze. Im Kanton Zürich haben wir eine Tripartite Kommission (*TPK*), wie in anderen Kantonen auch, und im Auftrag der Tripartiten Kommission führt die Arbeitskontrollstelle Zürich, AKZ, Lohnbuchkontrollen gezielt durch in Betrieben. Es ist – das muss ich Ihnen sagen – das einzige Fenster, wo die Lohnbücher wirklich offen liegen. Es ist eine hochvertrauliche Arbeit der Kontrolleure. Sie kontrollieren die Lohnbücher mit Blick auf Verstösse, die dann auch gemäss eidgenössischer Gesetzgebung geahndet werden können. Aber wenn die Kontrolleurin oder der Kontrolleur ja schon im Hause ist, könnte sie oder er für den Unternehmer oder die Unternehmerin auch eine Dienstleistung bieten. Sie oder er könnte nämlich, wenn die Lohnbücher schon offen sind, auch den Blick darauf werfen: Wie steht es in diesem Unternehmen mit der Lohngleichheit oder Lohnungleichheit? Und sie oder er kann die verantwortlichen Personen darauf hinweisen, dass es hier ein Problem gibt und dass man das verbessern muss, wenn man an der Spitze bleiben will, wenn man auch die Frauen rekrutieren will, um eben eine möglichst gute Leistung, Kreativität, Innovation im Betrieb zu erreichen. Also, wir wollen eigentlich nichts anderes, als diese Synergie der Lohnbuchkontrollen nutzen, und zwar zuhänden der Unternehmerinnen und Unternehmer.

Die Regierung schreibt nun, nicht zu den Aufgaben der Tripartiten Kommission gehöre es gemäss Bundesrecht, die Kontrolle der Lohn- gleichheit zwischen Frauen und Männern sowie die Umsetzung des Gleichstellungsgesetzes vorzunehmen. Das ist klar, es gibt keine Um- setzungskompetenz, aber hinschauen und darauf hinweisen ist keines- falls verboten, das weiss auch die Regierung. Sie schreibt nämlich: «Zwar ist es denkbar, dass im Rahmen der Arbeitsmarktbeobachtung ein Vergleich der Löhne von Frauen und Männern, die gleiche oder gleichwertige Arbeit ausführen, vorgenommen wird.» Es ist denkbar.

Ich bitte Sie wirklich, im Sinne eines gesellschaftlichen Konsens, den wir nur noch umzusetzen brauchen, das Denkbare möglich zu ma- chen, und ich bitte Sie darum, unser Postulat zu überweisen, auf dass wir bei den arbeitsmarktlichen Kontrollen auch gleich ein Auge auf die Lohngleichheit werfen und die betroffenen Unternehmungen dar- auf hinweisen, dass sie noch nicht am Ziel sind. Wenn wir nichts tun, einfach jahrelang nichts tun, dann wird es kommen, dass wir Eingriffe machen müssen in die Unternehmensfreiheit, weil es eine Verletzung des Verfassungsgrundsatzes ist, diese Lohnungleichheit, also das dis- kriminierende Element dieser Lohnungleichheit zu dulden. Also, ich bitte Sie noch einmal, ich rufe Sie auf, insbesondere auch die Vertre- terinnen und Vertreter der Wirtschaft, der KMU, unseres Gewerbes: Stimmen Sie unserem Postulat zu, auf dass wir ein Stück weiterkom- men in der Lohngleichheit und in der Einbindung der Frauen in der Wirtschaft. Stimmen Sie dem Postulat zu. Besten Dank.

*Leila Feit (FDP, Zürich):* Im Rahmen der Bemühungen zur Gleich- stellung von Mann und Frau wurde der Grundsatz der Lohngleichheit für Mann und Frau in Artikel 8 der Bundesverfassung und im Gleich- stellungsgesetz verankert. Demnach gilt, dass gleiche und gleichwer- tige Arbeit für beide Geschlechter gleich entlohnt werden muss. Die Festlegung in einem Gesetz bedeutet allerdings noch nicht, dass es in der Praxis auch umgesetzt wird. Im Falle des Lohngleichheitsgesetzes stehen den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern jedoch bereits ver- schiedene Rechtsmittel zur Verfügung, diesen Rechtsanspruch durch- zusetzen.

Die Postulantinnen schlagen vor, dass die Tripartite Kommission, quasi als externe Instanz, die Überprüfung der Lohngleichheit vor- nehmen soll. Wir halten diesen Vorschlag für untauglich. Bei der Tri- partiten Kommission handelt es sich um ein vom Kanton beauftragtes

Gremium, das Löhne insbesondere bei Unternehmen, welche in die Schweiz entsandte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beschäftigen, hinsichtlich missbräuchlicher Unterbietung von orts-, berufs- und branchenüblichen Löhnen überprüft. Im Rahmen dieses Auftrags ist es möglich, dass Lohnungleichheiten zwischen Frauen und Männern festgestellt werden können. Die Ausdehnung auf die explizite Überprüfung bezüglich Lohnungleichheit würde den Auftrag sprengen und ist bundesrechtlich nicht vorgesehen. Denn es liegt nicht in der Kompetenz der Kantone, der Tripartiten Kommission weitere Aufgaben, wie die Lohnungleichheit zwischen Frauen und Männern, zu übertragen. Es entstünde überdies mit der gewünschten Überprüfung ein unverhältnismässiger, hoher administrativer Aufwand. Denn es genügt nicht, nur die Löhne zwischen Männern und Frauen zu vergleichen, es müssen auch die Qualifikationen und die Erfahrung miteinbezogen werden.

Aus den genannten Gründen wird die FDP das Postulat nicht unterstützen. Besten Dank.

*Heidi Bucher (Grüne, Zürich):* Die Grossregion Zürich glänzt schweizweit mit einem traurigen Rekord: Sie führt die Rangliste der Gegenden an, welche Frauen bezüglich ihres Lohnes am meisten diskriminieren. Sie verdient in unserer Region 24 Prozent weniger als er. Im Durchschnitt sind es in der Schweiz nur 18 Prozent Differenz. Besonders krass ist der Unterschied bei den anspruchsvollsten Aufgaben und bei den Boni. Ein Beispiel: Der Bonus für einen Mann des unteren Kaders liegt in der Schweiz 2010 bei durchschnittlich 12'000 Franken, während seine hierarchisch gleichgestellte Kollegin im Schnitt 9000 Franken an Einmalzulage erhielt. Trotzdem will der Regierungsrat nicht, dass da genauer hingeschaut wird. Die Postulantinnen haben nämlich eine bestechend einfache Möglichkeit entdeckt: Die Tripartite Kommission, die jeder Kanton gebildet und die den Arbeitsmarkt zu beobachten hat, könnte die Beobachtung der Lohnungleichheit als Aufgabe integrieren. Sie hat Zugang zu den Lohnbüchern. Ein geeignetes Instrument zur Erhebung steht mit «logib» vom Bund gratis zur Verfügung. Unsere Regierung und, wie gehört, die FDP aber halten es mit einem mittelalterlichen Sprichwort: «Höre, sieh und schweige, wenn du in Frieden leben willst.» Dies tut sie in Opposition zur Bundesverfassung. Dort ist nachzulesen: «Mann und Frau haben Anspruch auf gleichen Lohn für gleichwertige Arbeit.»



Dieser Grundsatz steht seit 1981 im Artikel 4 Absatz 2 der Bundesverfassung. Ab 1. Juli 1996, also 15 Jahre später, wurde mit dem Bundesgesetz über die Gleichstellung von Mann und Frau die rechtliche Durchsetzung dieses Anspruchs wesentlich erleichtert.

Laut Regierungsrat soll der Rechtsweg genügen. Realistisch betrachtet, ist er aber ein steiniger Weg und wer ihn individuell begeht, hat es an seinem Arbeitsplatz nachher bestimmt nicht mehr einfach, riskiert vermutlich wenigstens die Karriere, wenn nicht sogar früher oder später den Job. Trotzdem gut, gibt es die Möglichkeit, individuell oder als Betroffenengruppe gegen die Lohndiskriminierung vorzugehen, wir Pflegefachpersonen hätten sonst nach wie vor das grosse Nachsehen. Ergänzt werden sollte die Möglichkeit des Rechtsweges aber durch das im Postulat vorgeschlagene Monitoring durch die Tripartite Kommission. Etwas wahrnehmen und es betriebsspezifisch benennen bewirkt nämlich sehr viel. Denn welche Firma möchte schon mit dem Label «verletzt die Verfassung» in der Öffentlichkeit stehen? Unterstützen Sie wie die Grüne Fraktion das vorliegende Postulat.

*Thomas Marthaler (SP, Zürich):* Die Lohndiskriminierung ist eine Tatsache. Warum macht diese Lohndiskriminierung niemand geltend oder warum machen sie so wenige Leute geltend? Der Regierungsrat sagt ja, die Personen, die sich diskriminiert fühlen, seien auf das Schlichtungsverfahren, auf ein Zivilverfahren zu verweisen. Ich habe, jetzt zweieinhalb Jahre bald, arbeitsrechtliche Verfahren durchgeführt in den Kreisen 3 und 9, total etwa 500 Verfahren. Ich habe noch nie ein Verfahren nach Gleichstellungsgesetz Artikel 5 durchgeführt, lieber Herr Regierungsrat Stocker, noch kein solches Verfahren war in den letzten zwei Jahren pendent. Darum wäre es allenfalls eben sinnvoll, wenn man sich eben überlegen würde, wie man diese Diskriminierung oder diese Ungleichheit echt verbessern könnte, statt einfach zu schreiben, es gebe von Bundesrecht her keine gesetzliche Grundlage, dass die Kantone das machen würden. Das stimmt vielleicht schon, aber trotzdem: Wenn man ein Interesse hätte, wäre das ein geeignetes Gefäss, um da etwas gegen diese Diskriminierung zu unternehmen. Und wo ein Wille wäre, wäre auch ein Weg. Aber wenn da kein Interesse besteht, dann lässt man das einfach so sein und sagt, die Frauen sollen an die Schlichtungsstelle gelangen. Wenn sie keine Unterstützung haben, passiert da eben nichts und die Berichte werden auch in zehn Jahren noch ähnlich sein. Daher würde ich Sie schon

sportlich auffordern, da etwas zu unternehmen, wenn Sie das möchten und wünschen. Überweisen Sie das Postulat, damit man da einen entsprechenden Auftrag erteilen kann seitens der Regierung. Ich denke, dass da eine Verbesserung geschehen könnte. «Wo ein Wille, ein Weg.» Vielen Dank.

*Martin Arnold (SVP, Oberrieden):* Der von den Postulanten aufgezeichnete Weg ist nach Ansicht der SVP ein falscher. Tatsächlich ist es so, dass gemäss Gleichstellungsgesetz gleicher Lohn für gleiche Arbeit gilt. Dieses Recht ist aber klagbar, Sie haben es erwähnt, Thomas Marthaler, und nur weil Ihnen die Fälle gemäss Artikel 5 des Gleichstellungsgesetzes fehlen, müssen wir nicht eine flächendeckende Lohnbuchkontrolle zum Thema «Gleichstellung» durchführen. Ausserdem kann man dem Bericht des Regierungsrates entnehmen, dass die Tripartite Kommission, aber auch die Arbeitskontrollstelle Zürich damit mit einer neuen Aufgabe betraut würden, die eigentlich nicht dem Sinn der TPK entspricht und auch nicht in dieses System hineinpassen würde. Ich möchte es auch verhindern, dass dann – noch mehr als heute schon – die gewerkschaftlichen Diskussionen und die ganzen Diskussionen um Gesamtarbeits- oder Normalarbeitsverträge in dieser Kommission stattfinden und dies dann noch mit Gleichstellungsfragen angereichert wird. Das ist eine ausführende Kommission und nicht eine politische Kommission. Das Gleichstellungsgesetz gilt und ist einzuhalten. Wo es nicht eingehalten wird, ist es klagbar. Diese flächendeckenden Kontrollen sind nicht nötig. Besten Dank.

*Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg):* Die Lohnungleichheit ist ein Dauerthema und alle sind sich einig, dass die aktuelle Lage sehr ungerecht ist und es so nicht weitergeht. Doch niemand mag sich mit konkreten Lösungen zu befassen, man muss sich halt ein bisschen gedulden, mit der Zeit wird ja sicher alles von alleine besser. Das vorliegende Postulat sieht nun vor, dass ein bereits bestehender Kontrollmechanismus, der sich ohnehin schon mit Lohnungleichheiten befasst, auf die Lohnungleichheit zwischen Mann und Frau ausgedehnt wird. Das scheint uns ein durchaus valables und effizientes Vorgehen zu sein. Es gibt keinen Grund, wieso sich die Kontrolle nur auf orts-, berufs- und branchenübliche, nicht aber auf geschlechtsbezogene Benchmarks beschränken soll. Und wenn der Mechanismus schon besteht, wieso sollte man ihn nicht auch nutzen?



Der Regierungsrat begründet seine Ablehnung damit, es fehlten die gesetzlichen Grundlagen für eine entsprechende Aufsichts- oder Durchsetzungsfunktion der Tripartiten Kommission. Dies mag zwar zutreffen, scheint jedoch eine gar formale Begründung zu sein. Möglicherweise könnte diese Aufgabe im Rahmen einer Leistungsvereinbarung mit dem AWA (*Amt für Wirtschaft und Arbeit*) koordiniert werden, wie dies bereits heute für andere Kontrollen der Fall ist. Der Bericht des Regierungsrates soll sich ja gerade mit solchen Möglichkeiten auseinandersetzen. Allerdings müssen wir eines klarstellen: Wir verstehen das Anliegen so, dass ein bereits bestehendes Instrument genutzt wird, um zusätzlichen Nutzen zu bringen. Eine Ausweitung der Verwaltung oder Aufblähung der Aufgaben würden wir ablehnen. Unter der Prämisse der Kostenneutralität unterstützen wir die Überweisung des Postulates.

*Bruno Fenner (BDP, Dübendorf):* Für die BDP und mich als Vater von zwei Töchtern ist der Grundsatz der Lohngleichheit für Mann und Frau, wie er in der Bundesverfassung verankert ist, selbstverständlich. Für uns ist es keine Frage, dass gleiche und gleichwertige Arbeit für beide Geschlechter entlohnt werden muss, das sollte heute eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein. Wenn Frauen und Männer innerhalb eines Unternehmens bei gleicher Qualifikation und Erfahrung für gleiche oder gleichwertige Arbeit unterschiedlich entlohnt werden, liegt eine Lohndiskriminierung im Sinne des Gleichstellungsgesetzes vor. Es steht somit heute jedem Direktbetroffenen frei, vor dem zuständigen Zivilgericht die bestehende Diskriminierung zu beseitigen und die Zahlung des geschuldeten Lohnes anzuordnen. Im Kanton Zürich erfolgt die Kontrolle der Lohn- und Arbeitsbedingungen, wie schon vielfach gehört, im Auftrag der Tripartiten Kommission und des Amtes für Wirtschaft und Arbeit. Nicht zu den Aufgaben der Kommission gehören gemäss Bundesrecht aber die Kontrolle der Lohngleichheit zwischen Frauen und Männern sowie die Umsetzung des Gleichstellungsgesetzes. Eine Durchsetzungs- und Aufsichtsfunktion hat der Gesetzgeber für diese Kommission nicht vorgesehen. Wie bereits ausgeführt, hat der Bundesgesetzgeber für den Fall einer Lohndiskriminierung aufgrund des Geschlechts den Betroffenen die Möglichkeit ja eingeräumt, ihren Rechtsanspruch vor Zivilgericht geltend zu machen. Diese Regelung lässt absolut keinen Raum für abweichende kantonale Vorlagen zu. Diese Lohnkontrollen würden ei-

nen hohen zusätzlichen Verwaltungsaufwand und dementsprechend Mehrkosten generieren. Bereits heute bietet das Gleichstellungsgesetz den Betroffenen eine wirksame Durchsetzungsmöglichkeit ihrer Rechtsansprüche an. Die BDP wird darum das Postulat nicht unterstützen.

*Silvia Steiner (CVP, Zürich):* Die CVP steht dem Wunsch nach gleichem Lohn für gleichwertige Arbeit von Mann und Frau selbstverständlich auch offen gegenüber. Allerdings wird dieser Wunsch in diesem Fall wieder einmal auf einer Ebene verlangt, auf der er gesetzgeberisch nicht umgesetzt werden kann, weil er in erster Linie Bundesrecht betrifft. Die Postulanten möchten eine Lohnbeobachtung, das ist gut und recht. Wie sieht es dann aber mit der Umsetzung aus? Wie können Verletzungen geahndet werden? Hier ortet auch der Regierungsrat zu Recht Probleme aufgrund der fehlenden gesetzlichen Zuständigkeit. Das Bundesrecht sieht vor, dass diskriminierte Arbeitnehmende ihre Rechtsansprüche vor einem Zivilgericht geltend machen können. Geeignete Instrumentarien sind also vorhanden. Wir lehnen diesen Vorstoss ebenfalls ab.

*Markus Schaaf (EVP, Zell):* Ich gebe Ihnen meine Interessenbindung bekannt: Ich bin ein Mann und das ist gut so (*Heiterkeit*). Lohngleichheit ist ein komplexes Thema und ich denke, es ist falsch, wenn man diese Frage allein auf die Thematik «Mann/Frau» fokussiert. Wir haben letztes Jahr in unserem Betrieb ein sehr umfassendes Projekt durchgeführt, weil wir diesen Anspruch, gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit, auch belegen wollten. Es sind verschiedene Faktoren, die man dabei berücksichtigen muss, unter anderem: Welches sind die Belastungsfaktoren für eine einzelne Stelle? Welches sind die Perspektiven, die man einem Mitarbeitenden bieten will. Wie werden diese Belastungsfaktoren unterschiedlich gewichtet? Und am Schluss können Sie über einen ganzen Betrieb wirklich alle Stellen miteinander vergleichen. Aber die Frage, ob dann die Stelle mit einem Mann oder mit einer Frau besetzt wird, die ist nun wirklich absolut irrelevant. Wir haben heute gehört, wir wollen nicht mehr zurück und wieder über Fragen, die in den Sechzigerjahren thematisiert wurden, streiten. Ich möchte Sie bitten, auch hier jetzt nicht das Gleiche zu tun. Ein Betrieb, der heute seinen potenziellen Bewerbern und Leuten, die er rekrutieren will, sagen kann, er habe ein transparentes Lohnsys-

tem, das garantiert und auch belegt, dass gleichwertiger Lohn für gleichwertige Arbeit bezahlt wird, so ein Betrieb wird respektiert und hat auch einen Wettbewerbsvorteil. Aber ich denke, da brauchen wir nicht zusätzliche Regulatoren. Da, wo Missstände bestehen, gibt es die Instrumente, um die Missstände zu beheben. Aus unserer Sicht besteht da kein weiterer Handlungsbedarf.

*Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil) spricht zum zweiten Mal:* Markus Schaaf, das ist schon so, dass es zu wünschen wäre, dass die Lohngleichheit umgesetzt ist. Aber – das sage ich allen – die Lohngleichheit mit ihrem klar diskriminierenden Faktor ist ein Faktum und wir haben die Aufgabe, das anzugehen. Wir suchen nach Möglichkeiten, nach tauglichen Möglichkeiten. Unsere Forderung würde hier weiterhelfen. Nun, etwas muss ich doch auch noch aufgreifen: Sie verweisen die Frauen auf den Rechtsweg. Okay. Es gibt den Rechtsweg und siehe da, keine geht hin, Thomas Marthaler hat es gesagt. Warum? Sind die Frauen zu faul? Nein, sie wissen ganz genau, dass sie ihren Job riskieren, sie sind zu wenig geschützt. Aber dieses Thema können wir hier nicht lösen, das müssen die in Bern oben diskutieren und die werden das über kurz oder lang auch tun. Sehen Sie, wir wollen, dass die Arbeitskontrolle im Auftrag der TPK die orts-, branchen- und berufsübliche Lohngleichheit prüft. Wir schlagen Ihnen nichts anderes vor als: Erweitern Sie das Kriterium um eines, und zwar nicht um es nachher mit Gesetzeskraft durchzusetzen – das können wir nicht –, aber im Sinne eines Hinweises für die Unternehmerinnen und Unternehmer. Das ist weiss Gott keine weltbewegende Sache. Klein, einfallsreich, nützlich – ich bitte Sie, stimmen Sie unserem Postulat zu. Danke.

*Regierungsrat Ernst Stocker:* Ich denke, die Lohngleichheit zwischen Frau und Mann ist ein wichtiges Anliegen. Aber so wie es im Postulat suggeriert wird, dass man die Tripartite Kommission hier beauftragen soll, etwas hinzuschauen, und dann nichts machen kann – Markus Schaaf hat es vorhin gesagt –, die ganze Sache ist nicht ganz so einfach. Und Julia Gerber Rüegg hat es vorhin auch nicht gesagt: Eigentlich wäre der richtige Adressat Bern, denn wir haben keine gesetzliche Grundlage, um diese Kontrollen durchzuführen. Und Sie wissen ja genau: Die Beobachtung der flankierenden Massnahmen, die Lohngleichheit, die nicht Lohnunterbietung ist, das ist jetzt schon ei-

ne grosse Aufgabe, wie wir das lösen können. Ich denke, wenn es Leute gibt, die glauben, mit den gleichen Ressourcen könne man dieses Thema auch noch aufarbeiten, mit Wirkung aufarbeiten, dann muss ich sagen: Das wird nicht gehen und die Umsetzung wird sowieso nicht gehen, weil wir keine griffigen Instrumente haben. Ich bitte Sie deshalb, dieses Postulat nicht zu überweisen.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 99 : 70 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 173/2011 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Mit dieser Abstimmung haben wir jetzt den zweitletzten Vorstoss aus dem Jahr 2011 bei der Volkswirtschaftsdirektion abgearbeitet.

#### **Verschiedenes**

##### ***Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Patrick Hächler, Gossau***

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Es ist ein Rücktrittsgesuch von Kantonsrat Patrick Hächler eingegangen. Er ersucht um vorzeitigen Rücktritt aus dem Kantonsrat. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte hat der Kantonsrat über dieses Gesuch zu entscheiden. Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall.

Der Rücktritt wird per 19. August 2013 genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

##### ***Rücktritt aus dem Kantonsrat von Kurt Weber, Ottenbach***

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Sie haben am 13. Mai 2013 dem Rücktrittsgesuch von Kantonsrat Kurt Weber, Ottenbach, stattgegeben. Heute ist nun dieser Tag des Rücktritts gekommen.

*Ratssekretärin Barbara Bussmann verliest das Rücktrittsschreiben:*

«Rücktritt aus dem Zürcher Kantonsrat per 10. Juni 2013. Es treten im Leben mitunter Umstände ein, die nicht zwingend voraussehbar sind, oder aber die trotz positivem Ausgang einer Abstimmung auch Nachteile bringen können. Gemeint damit ist die vor etwas mehr als einem Jahr in diesem Rat erfolgte erfolgreiche Abstimmung zum Kreditbegehren für den Autobahnzubringer im Säuliamt und die im vergangenen Herbst noch erfolgreicher ausgefallene kantonale Volksabstimmung zum gleichen Thema.

Als Gemeindepräsident von Ottenbach, als einer der beiden betroffenen Gemeinden, bin ich immer mehr in Aufgaben im Zusammenhang mit dem Projekt eingebunden. Nachdem ich noch in weiteren Bezirksorganisationen auf Behördenebene engagiert bin, kann es zu zeitlichen Engpässen kommen.

Aus diesem Grund und aufgrund der sofortigen Verfügbarkeit meines Nachfolgers im Rat erkläre ich hiermit meinen Rücktritt als Mitglied des Zürcher Kantonsrates per 10. Juni 2013. Ich durfte diesem Rat spannende, nicht zu missende vier Jahre meines Lebens angehören. Ich danke den Kolleginnen und Kollegen meiner Fraktion wie auch Ihnen allen für die angenehme Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen, Kurt Weber.»

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Kurt Weber ist anfangs Mai 2009 für den heutigen Gemeindepräsidenten von Affoltern am Albis, Robert Marty, in unser Parlament nachgerückt. Seither hat der Ottenbacher das freisinnige Kantonsratsmandat im Bezirk Affoltern eingenommen. In seinen beiden ersten Amtsjahren engagierte sich Kurt Weber in der Justizkommission. Zu Beginn der neuen Legislatur wechselte der Säuliämter in die Geschäftsprüfungskommission, der er als stellvertretender Referent für die Volkswirtschaftsdirektion bis zum heutigen Tag angehört hat.

Bereits 2005 ist Kurt Weber zum Gemeindepräsidenten von Ottenbach gewählt worden. In dieser Funktion zeichnet der pensionierte Linienpilot nebst den kommunalen Finanzen auch für das Verkehrsressort verantwortlich. Entsprechend gehörte Kurt Weber im und ausserhalb des Kantonsrates zu den eifrigsten Wegbereitern für ein Strassenbauprojekt, welches zuvor bereits in seinem Rücktrittsschreiben angeklungen ist: den Bau der Umfahrung Ottenbach/Obfelden und

damit auch eines direkten neuen Zubringers zur Autobahn A4 durchs Knonaueramt. Nach dem Ja des Zürcher Souveräns in der letztjährigen Referendumsabstimmung wacht Kurt Weber nun also noch verstärkt über die Realisierung dieses Vorhabens – ganz im Stil des Ottenbacher Wappentiers, eines majestätischen «Güggels». Allerdings sehe ich unseren scheidenden Kollegen dabei nicht im Geringsten als Wadenpicker, sondern vielmehr als aufmerksamen und ausdauernden Behüter des Volkswillens.

Apropos «Wädli», lieber Kurt: Ich habe mich mit meinem Rennrad bereits in Position gebracht, um «deine» Ortsumfahrung nach ihrer Fertigstellung dereinst mit kräftigem Pedalen zu erkunden.

Ich danke dir, Kurt Weber, im Namen des Kantonsrates herzlich für deinen Einsatz zugunsten des Standes Zürich und deine geleisteten wertvollen Dienste. Unsere besten Wünsche begleiten dich in deinem weiteren kommunalen Wirken und in deinen persönlichen Lebensfreuden. Besten Dank. (*Applaus.*)

#### ***Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse***

##### **– Hochhauszonen im Kanton Zürich**

Parlamentarische Initiative *Benjamin Schwarzenbach (GLP, Zürich)*

##### **– Weniger Kosten und Staus mittels Global- und Pauschaloffertstellungen und Bonus-Malus-Regelungen bei Strassenbauprojekten**

Anfrage *Bruno Fenner (BDP, Dübendorf)*

##### **– Bedarfsanalyse kantonaler Angebote für migrationsgerechte Gesundheitsförderung und Prävention**

Anfrage *Sabine Ziegler (SP, Zürich)*

Schluss der Sitzung: 12.05 Uhr

Zürich, den 10. Juni 2013

Die Protokollführerin:  
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 17. Juni 2013.