


57. Sitzung, Montag, 11. Juni 2012, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Bernhard Egg (SP, Elgg)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 3775*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 3776*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage* *Seite 3776*

2. Wahl eines Ersatzmitglieds des Obergerichts

für den zurückgetretenen Dieter Brändle

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

 KR-Nr. 153/2012 *Seite 3777*
3. Wahl eines Ersatzmitglieds des Sozialversicherungsgerichts

für die zur Richterin gewählte Christa Arnold

Graminga

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

 KR-Nr. 154/2012 *Seite 3777*
4. Erlass kantonaler Taxivorschriften

Einzelinitiative von Roman Haeberli, Zürich, vom

22. Dezember 2011

 KR-Nr. 349/2011 *Seite 3778*

- 5. Standesinitiative für Ergänzung / Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerische Nationalbank (Nationalbankgesetz NBG) (*Reduzierte Debatte*)**
 Einzelinitiative von Hans-Jacob Heitz, Männedorf, und Walter Hilfiker, Kilchberg, vom 12. Januar 2012
 KR-Nr. 32/2012 *Seite 3793*
- 6. Amtsdauer von Präsidentinnen und Präsidenten von Schulkommissionen kantonalzürcherischer Mittelschulen (*Reduzierte Debatte*)**
 Einzelinitiative von Peter Ritzmann, Thalwil, vom 12. Januar 2012
 KR-Nr. 33/2012 *Seite 3795*
- 7. Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Familienzulagen**
 Antrag des Regierungsrates vom 1. Februar 2012 und geänderter Antrag der KSSG vom 8. Mai 2012 **4868a**.. *Seite 3799*
- 8. Verbot von Kinderprostitution / Erlass von Jugendschutzmassnahmen**
 Motion von Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil) und Silvia Steiner (CVP, Zürich) vom 26. April 2010
 KR-Nr. 116/2010, RRB-Nr. 11999/18. August 2010 (Stellungnahme)..... *Seite 3809*
- 9. Missstände im Migrationsamt**
 Interpellation von Ornella Ferro (Grüne, Uster), Esther Guyer (Grüne, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 10. Mai 2010
 KR-Nr. 126/2010, RRB-Nr. 1045/7. Juli 2010 *Seite 3819*
- 10. Änderung POG (LS 551.1) verkehrspolizeiliche Aufgaben**
 Motion von Lorenz Habicher (SVP, Zürich) vom 25. Oktober 2010
 KR-Nr. 311/2010, RRB-Nr. 143/9. Februar 2011 (Stellungnahme)..... *Seite 3819*

11. Verbesserung der Sichtbarkeit von Zebrastreifen durch den Einbau von Reflektoren

Postulat von Renate Büchi (SP, Richterswil), Marcel Burlet (SP, Regensdorf) und Sabine Sieber Hirschi (SP, Sternenberg) vom 31. Januar 2011
 KR-Nr. 34/2011, Entgegennahme, Diskussion
 (gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 341/2011)..... Seite 3833

17. Erhöhung der Sicherheit am Fussgängerstreifen

Postulat von Franco Albanese (CVP, Winterthur), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Davide Loss (SP, Adliswil) vom 12. Dezember 2011
 KR-Nr. 341/2011, Entgegennahme, Diskussion
 (gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 34/2011)..... Seite 3833

Verschiedenes

- Rücktrittserklärung
 - *Rücktritt aus der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt von Sabine Ziegler, Zürich*..... Seite 3852
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 3853
- Rückzug..... Seite 3853

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Bernhard Egg: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf zwei Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 88/2012, EMRK-konformer Bezug der Wehrpflichtersatzabgabe
Davide Loss (SP, Adliswil)

- KR-Nr. 97/2012, Stopp der Papierflut
Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon)

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Finanzkommission:

- **Sanierungsprogramm statt Steuererhöhungen**
Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 268/2011, Vorlage 4897
- **Bewilligung eines Beitrages aus dem Lotteriefonds zugunsten des Vereins Kunsthalle Zürich**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 4898

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Gesundheitsgesetz**
Vorlage 4904

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Orientierung der öffentlichen Berufs-, Studien- und Laufbahnberatung**
Beschluss des Kantonsrates über die Erledigung der Motion KR-Nr. 70/2007, Vorlage 4905
- **Kantonale Mitfinanzierung der Höheren Berufsbildung: Gleichbehandlung, Transparenz und Bildungsförderung**
Beschluss des Kantonsrates zum dringlichen Postulat KR-Nr. 120/2011, Vorlage 4908

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur (Mitbericht Kommission für Planung und Bau):

- **Bewilligung eines Objektkredites für die fünfte Bauetappe der Universität Zürich-Irchel (Neubau des Laborgebäudes)**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 4909

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 56. Sitzung vom 4. Juni 2012, 8.15 Uhr

2. Wahl eines Ersatzmitglieds des Obergerichts

für den zurückgetretenen Dieter Brändle

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 153/2012

Esther Guyer (Grüne, Zürich), Präsidentin der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt vor:

Sara Mathieu, Zürich.

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

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraph 43 litera a des Geschäftsreglements, Sara Mathieu-Rüegg als Ersatzmitglied des Obergerichts für gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl eines Ersatzmitglieds des Sozialversicherungsgerichts

für die zur Richterin gewählte Christa Arnold Graminga

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 154/2012

Esther Guyer (Grüne, Zürich), Präsidentin der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Franziska Bänninger Schächli, Winterthur.

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

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraf 43 litera a des Geschäftsreglements, Franziska Bänninger Schäppi als Ersatzmitglied des Sozialversicherungsgerichts für gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Erlass kantonaler Taxivorschriften

Einzelinitiative von Roman Haeberli, Zürich, vom 22. Dezember 2011

KR-Nr. 349/2011

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

«Antrag:

Wir wollen gerne diese Einzelinitiative ins Kantonsparlament bringen.

Wir ersuchen dringend darum eine neue Kantonale Taxiverordnung zu erlassen, die sich an folgenden Leitlinien orientiert:

- Sicherstellung von höheren Qualitätsforderungen ohne die Einführung eines Kontingents.
- Ermöglichung einer weitgehenden Selbstregulierung des Taxigewerbes durch Kompetenzdelegation an eine Taxikommission, insbesondere In den Bereichen Zulassung und Qualitätssicherung
- Zulassung eines Spielraumes in der Preisgestaltung und einer Differenzierung im Angebot durch die einzelnen Taxibetreiber.

Dabei ist insbesondere auch eine Koordination der gesetzlichen Grundlagen mit dem Bundesgesetz über den Binnenmarkt mit der Wettbewerbskommission (WEKO) zu prüfen.

Begründung:

Das Bundesgericht hat jüngst die Taxiverordnung der Stadt Zürich von 2009 gerügt und festgehalten dass einzelne Bestimmungen die Wirtschaftsfreiheit In unzulässiger Weise verletzen und den Wettbewerb verzerren. Wesentliche Bestimmungen der Taxiverordnung werden mit diesem Urteil aufgehoben, so dass der eigentliche Sinn und Zweck dieser Verordnung entfällt. Die Änderung/Aufhebung nur

einzelner Bestimmungen kann dem ursprünglichen Willen des Gesetzgebers nicht mehr gerecht werden. Die Taxifahrer kommen so durch einen einseitig nach unten liberalisierten Preis sowie eine weitere Benachteiligung gegenüber auswärtigen Taxianbietern noch mehr unter Druck. Weitere Einbussen in der Dienstleistungsqualität sind so unvermeidbar.

So hat die Wettbewerbskommission WEKO zurzeit dutzende Beschwerden von Taxiunternehmen aus dem Kanton Zürich vorliegen. Die Zürcher Städte und Gemeinden schätzen die Dringlichkeit der Anpassung Ihrer Verordnungen als nur gering oder unnötig ein.

Das Taxigewerbe stellt heute einen staatlich regulierten Tieflohnmarkt mit unbefriedigender Dienstleistungsqualität und prekären Arbeitsbedingungen dar. Weder Kunden noch das Gewerbe selber können der aktuellen Situation etwas abgewinnen. Die geplanten marginalen Änderungen der Taxiverordnung aufgrund des vorliegenden BGE's werden die Situation weiter verschärfen. Gesamthaft liegt hier offensichtlich ein typischer Fall von Staatsversagen vor. Die folgenden Punkte sind an der aktuellen Situation besonders stossend:

- Unbefriedigende Dienstleistungsqualität mangels wirksamer Mindestanforderungen und Dienstleistungsstandards.
- Taxifahrer werden durch das Missverhältnis zwischen Standplätzen und Taxis zu Gesetzesüberschreitungen sowie teilweise mafiösen Methoden gedrängt und verursachen durch unnötiges Herumfahren eine vermeidbare Umweltbelastung.
- Massive Regulierung im Niedriglohn- und Tiefpreissegment der Taxis währenddem parallel dazu konkurrierende Limousinen Services ihren Teilmarkt weitgehend unreguliert abschöpfen können.
- Fragwürdige Regulierungen, die niemandem dienen.
- Willkür bei der Erteilung von Taxilizenzen.
- Prekäre Einkommenssituation von Taxifahrern.
- Wettbewerbsverzerrung durch Taxifahrer, die zugleich Sozialhilfegelder beziehen.
- Benachteiligung der städtischen Taxis, da der Taximarkt naturgemäss nicht an der Stadtgrenze halt macht. Und dies, ohne dass sich die Zürcher Taxis optisch klar von fremden Anbietern unterscheiden dürfen.
- Tourismusschädigende Zustände am Hauptbahnhof.

Deshalb ist jetzt der Zeitpunkt für einen Neuanfang gekommen.

Das Taxigewerbe soll mit einer weitgehenden Selbstregulierung wieder die Möglichkeit erhalten auf die Qualität der angebotenen Dienstleistung Einfluss nehmen zu können. Eine wesentlich schlankere Verordnung soll nun eine weitgehende Kompetenzdelegation zugunsten der Taxikommission vorsehen. Nur so kann flexibel auf die sich rasch wandelnden Rahmenbedingungen und Bedürfnisse reagiert werden. Vom einseitigen Erlass eines Höchsttarifs ist abzusehen. Angebot (Dienstleistungsqualität, differenzierte Angebote) und Nachfrage sollen die jeweiligen Preise bestimmen. Ein Höchsttarif vermag Kundinnen und Kunden nicht vor einzelnen schwarzen Schafen zu schützen was Erfahrungen aus der Praxis zeigen. Ein solcher Schutz kann mit weniger wettbewerbsverzerrenden Massnahmen erreicht werden, beispielsweise durch eine Preisanschreibpflicht an der Aussenfläche der Taxis sowie durch die Einführung eines Qualitätslabels durch die Taxikommission selber.

Es versteht sich von selber, dass in Sicherheitsfragen keine Selbstregulierung angestrebt werden soll.

Wir danken Ihnen im Voraus im Namen unserer Kolleginnen und Kollegen, für das schnelle voranbringen im Parlament.»

Ratspräsident Bernhard Egg: Sie haben beschlossen, dass der Initiant die Initiative während zehn Minuten persönlich im Rat begründen darf. Ich begrüsse deshalb zu diesem Geschäft Roman Haeberli. Er wird an der Behandlung mit beratender Stimme teilnehmen. Wir haben Freie Debatte beschlossen. Eintreten auf die Einzelinitiative ist obligatorisch. Und gemäss Paragraf 139 des Gesetzes über die politischen Rechte haben wir festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird.

Roman Haeberli, Initiant der Einzelinitiative, spricht in Mundart: Ich bin heute erschienen, um meine Einzelinitiative zum Neuerlass einer kantonalen Taxiverordnung persönlich zu begründen. *(Roman Haeberli wird darauf aufmerksam gemacht, dass im Rat Hochdeutsch gesprochen wird, und fährt in Hochdeutsch fort.)* Ich möchte mich zuerst bedanken, dass ich meine Initiative persönlich begründen kann.

Sie haben vielleicht schon bemerkt, dass wir im Kanton Zürich sehr viele Taxis haben, aber die Qualitätsunterschiede sehr gross sind. Wir

haben meiner Meinung nach eher sehr viele schlechte Taxis, und das liegt meines Erachtens daran, dass man die letzten 40 Jahre circa das Taxigewerbe einfach laufen lassen und nicht mehr viel unternommen hat. Es liegt in meinen Augen also ein typischer Fall von Staatsversagen vor. Es ist natürlich vor Ihrer Zeit gewesen, als dieser Fehler passiert ist. Aber es liegt jetzt an Ihnen, das Ganze zu ändern.

Das Taxigewerbe ist heutzutage kommunal geregelt. Das bedeutet, dass jedes Dorf, so klein es auch sei, die Möglichkeit hat, eigene Taxivorschriften zu erlassen. Wie es Ihnen aber auch verständlich sein wird, macht das Taxigewerbe nicht Halt an einer Gemeinde- oder Stadtgrenze. Ich wünsche mir, dass man den Taximarkt im Kanton Zürich liberalisiert, so wie es eigentlich auf der ganzen Welt stattfindet, dass alle Taxis im Kanton Zürich die gleichen Rechte und auch die gleichen Pflichten haben.

Wichtig ist es in meinen Augen auch, dass man die Taxis einer Buchhaltungspflicht unterstellt. Zum Beispiel wurde vor ein paar Monaten im Tagesanzeiger einer Dame eine ganze Seite gewidmet. Die hat doch tatsächlich behauptet, dass sie pro Tag nur 50 Franken Umsatz mache. Diese Aussage ist in meinen Augen überaus lächerlich und grenzt an Betrug. Im Kanton Zürich ist es nämlich möglich, dass man als Taxifahrer 10'000 Franken Umsatz macht – sprich selbstständiger Verdienst – und Ende Monat noch aufs Sozialamt geht und die hohle Hand macht und sagt: «Oh, es tut mir so leid, ich bin so ein armer Mensch. Ich habe nur 1800 Franken verdient. Meine Kinder haben Hunger.» Und das kann es jetzt wirklich nicht sein. Ich bin der Meinung, dass viele Leute mit den Steuern betrügen. Das mag sein, aber irgendwo hat es eine Grenze. Wenn man Ende Monat noch aufs Sozialamt geht und die hohle Hand macht, dann geht das in meinen Augen einfach total zu weit. Ein grosser Teil der Stadtzürcher Taxis – En t-schuldigung, nicht nur in der Stadt Zürich, sondern im ganzen Kantonsgebiet – sind dreckig. Man fragt sich ernsthaft, ob die bei der nächsten MFK (*Motorfahrzeugkontrolle*) überhaupt noch durchkommen, und muss sich wirklich Gedanken machen, ob man wirklich in dieses Taxi steigt, weil man um die eigene Sicherheit fürchten muss. Eine kantonale Verordnung würde bedeuten: Qualitätsvorschriften, Liberalisierung des Taximarktes. Das Ganze wäre für den Taxifahrer natürlich nicht gratis. Ich schlage vor: pro Auto 1200 Franken pro Jahr. Das entspricht 100 Franken pro Monat, das sollte jeder Taxifahrer bezahlen können.

Wenn wir gerade schon beim Geld sind: Eine Taxifahrt zum Beispiel von hier, vom Rathaus, zum Hauptbahnhof Winterthur kostet heute etwa 120 Franken. Ich höre immer wieder von allen Seiten «Ja, Taxifahren ist zu teuer in der Schweiz». Ich kann Ihnen sagen, warum: Sie bezahlen für die Hin- und Rückfahrt. Das merkt eben niemand. Weil Taxis kommunal geregelt sind, darf der Taxifahrer, der Sie mitnimmt, in Winterthur keinen Fahrgast mehr mitnehmen. Und das ist sowohl ökonomisch als auch ökologisch ein kompletter Blödsinn. Also ich garantiere dafür: Wenn der Taximarkt liberalisiert wird und man am Bestimmungsort gleich wieder einen Fahrgast mitnehmen kann, dann fahre ich für die Hälfte, sprich: Ich verlange nicht mehr 3.80 Franken pro Kilometer, sondern 1.90 Franken.

Nochmals zur Buchhaltungspflicht: Der normale Tagesumsatz eines Taxifahrers ist so zwischen vielleicht 300 Franken an einem schlechten Tag und an einem sehr guten Tag können es auch bis zu 1000 Franken sein. Viele Kleinunternehmer wünschen sich das. Da hätte man natürlich die Möglichkeit, anhand der Kilometer, die der Taxifahrer auf seinem Fahrtenschreiber hat, eine Besteuerung zu veranlassen. Da gäbe es viele Möglichkeiten.

Wichtig ist es in meinen Augen vor allem, dass man eine kantonale Verordnung erlässt, um den Taxifahrern eine neue Perspektive zu bieten, den Beruf «Taxifahrer» wieder interessant zu machen und zugunsten der Fahrgäste die Qualität für die Taxifahrer zu steigern. Es liegt heute an Ihnen, ob Sie der Meinung sind, dass man das Taxigewerbe, so wie es jetzt ist, weiterziehen lassen soll oder ob man sagen soll «Stopp, jetzt ist genug, wir wollen einen Neuanfang für das Taxigewerbe, einen Neuanfang anhand einer kantonalen Taxiverordnung». Ich danke Ihnen.

Alex Gantner (FDP, Maur): Im Namen der FDP heisse ich Herrn Haeberli ebenfalls willkommen hier im Ratssaal. Die FDP des Kantons Zürich ist unzufrieden mit der gegenwärtigen Situation im Taxiwesen. Das dürfte Ihnen bekannt sein von der eben jüngst abgeschlossenen Debatte im stadtzürcherischen Gemeinderat, wo es FDP-Gemeinderäte waren, die federführend das Dossier begleiteten und mit mehrheitsfähigen Anträgen dafür sorgten, dass die nun revidierte Taxiverordnung der Stadt Zürich nun einigermassen mit übergeordnetem Bundesrecht übereinstimmt. Dennoch, sowohl die neuen Regelungen, so wie in der Stadt Zürich beschlossen, als auch die hängige

Revision der Taxiverordnung in der Stadt Zürich und die Taxireglemente in den wenigen Gemeinden des Kantons bleiben ein Flickwerk und sind aus ordnungspolitischen Gründen unbefriedigend.

Taxis machen vor Gemeindegrenzen keinen Halt. Kommunale Regelungen kreieren, unabhängig davon, wie sie politisch motiviert und legitimiert sind, künstliche Marktbeschränkungen, die mit dem eidgenössischen Binnenmarktgesetz in Widerspruch stehen. Rascher Handlungsbedarf ist aus unserer Sicht angezeigt, vor allem auch deshalb, weil im Schnitt die Qualität der Dienstleistung zu wünschen übrig lässt. Die Taxis sind jeweils eine Visitenkarte für eine Stadt beziehungsweise eine Region oder auch für unseren Kanton Zürich, vor allem für die Gäste aus dem In- und Ausland. Taxis sollen im weiteren Sinne auch als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr angesehen werden, da es ja im jeweiligen Zeitpunkt gerade nicht Automobilisten sind, die eine Taxifahrt nachfragen. Der grosse Unterschied ist aber, dass im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr das Taxiwesen privat organisiert ist und ein täglicher Wettbewerb zwischen den verschiedenen Anbietern besteht, wohl am besten zu vergleichen mit der Luftfahrtindustrie. Nur bei vollem Wettbewerb verbessert sich die Qualität. Kontingente und behördliche Regelungen bis ins kleinste Detail sind Gift für die Qualität der Taxi-Dienstleistung, die darin besteht, sicher, so direkt wie möglich, in einem sauberen Fahrzeug und zu einem attraktiven Preis von A nach B transportiert zu werden. Nicht nur hört man regelmässig Klagen von Taxigästen, sondern auch der Berufsstatus und die sicheren und relativ planbaren Verdienstmöglichkeiten haben in den letzten Jahren stark gelitten. Die Taxibranche hat ein ureigenes Interesse daran, dass das Image der eigenen Branche wieder steigt und die Negativmeldungen wie beispielsweise betreffend Verweigerung von kurzen Fahrten, Sauberkeit von Fahrzeugen, ungenügende Sprach- und Ortskenntnisse und das Fehlen von Kindersitzen stark zurückgehen; dies umso mehr, als auch ein technologischer Wandel im Gange ist. Die herkömmliche Taxizentrale erhält Konkurrenz von mobilen Applikationen, die schnell und unbürokratisch einen Taxifahrer und einen Gast zusammenführen. Hier ist nicht die Politik gefordert, sondern der Branchenverband.

Die Politik soll grossflächig für einfache und klare Regelungen sorgen, auch betreffend Höchstpreise. Die vielen Details muss aber ein akkreditierter Verband regeln. In diesem Sinne ist die Einzelinitiative von Roman Haeberli ein Anstoss in die richtige Richtung. Uns

schwebt aber ein anderes Vorgehen vor, nämlich die Einreichung einer Motion in den nächsten Wochen. Diese ist unter Federführung der FDP bei den bürgerlichen Parteien in Vorbereitung und bedarf nun noch eines Feinschliffs. Haben Sie Verständnis, Herr Haeberli, dass wir aus Gründen des Prozederes heute die Einzelinitiative ablehnen. Wir gelangen in Kürze mit einem umfassenderen und differenzierteren Vorschlag an die Regierung des Kantons Zürich und an den Kantonsrat mit folgender Stossrichtung: freier Marktzugang, basierend auf dem Binnenmarktgesetz. Das heisst eben: keine Kontingentierung, freie Auftragsfahrten und Rückfahrten, freies Warten auf privaten Standplätzen. Zweitens: Aufhebung von allen kommunalen Verordnungen und Reglementen. Der Kanton soll drittens abschliessend die rechtlichen Zulassungsvoraussetzungen und die sicherheitsbezogenen Pflichten für Taxihalter und Taxifahrer sorgen. Viertens: Ein akkreditierter Branchenverband regelt abschliessend die qualitativen Zulassungsvoraussetzungen, die qualitätsbezogenen Pflichten, die Ausbildung und das Prüfungswesen für Taxihalter und Taxifahrer. Kommunen können für die Benützung von öffentlichen Taxistandplätzen eine Gebühr erheben. Und abschliessend: Der Kanton legt Höchsttarife fest, die aber unterschritten werden können.

Dies ist im Sinne der Effizienz und dem Ziel, den Taximarkt auf dem gesamten Kantonsgebiet neu zu ordnen – für eine erhöhte Qualität, für mehr Transparenz, für die Beachtung des freien Wettbewerbs, damit nicht nur die Taxikunden in Zukunft zufriedener sind, sondern auch jede einzelne Taxifahrerin, jeder einzelne Taxifahrer täglich ihren beziehungsweise seinen Beruf mit Stolz und Zufriedenheit ausführen kann. Bei den anstehenden Veränderungen sollen nämlich alle gewinnen.

Franco Albanese (CVP, Winterthur): Vorweg, Herr Haeberli hat recht, und zwar in verschiedener Hinsicht. Er hat nebenbei bemerkt auch das Recht, sein Anliegen mit einer Initiative einzufordern. Nur, recht haben ist erst die eine Sache und recht bekommen eben noch die notwendige andere. Ich will mit dieser Juristenbinsenwahrheit nicht für Verwirrung sorgen und schon gar nicht implizieren, dass wir uns in einer Gerichtsverhandlung befinden. Bei der unbescheidenen Anzahl Juristen unter uns erweckt sich dieser Verdacht ohnehin schon zu schnell. Nein, ich möchte nur allen Anwesenden klar machen, dass unsere Fraktion nicht zum Schluss gekommen ist, diese Einzelinitiati-

ve in Abrede zu stellen, weil Herr Haerberli aus unserer Sicht unrecht hat, sondern wir sind lediglich der Meinung, dass dieser Initiative in der vorliegenden Form als Ganzes nicht recht gegeben werden kann. In einigen Punkten stimmen wir der Einzelinitiative zweifellos bei, wie zum Beispiel betreffend dem Bestreben nach kantonalen, einheitlichen Eckwerten. Ideen, wie die Pflicht, die Preise auf den Ausserflächen der Fahrzeuge transparent zu machen, oder die Einführung eines Qualitätslabels sind ebenfalls nicht von der Hand zu weisen. Deshalb wären wir auch – und das möchten wir besonders betonen – gegenüber einer gewissen kantonsweit geltenden Leitregelung, welche für mehr Transparenz und Rechtssicherheit sorgen würde, nicht abgeneigt. Dies darf gerne als Hinweis auf eine gewisse Kooperationsbereitschaft verstanden werden für den Fall, dass Ansätze der Einzelinitiative in anderer Form und einer reduzierten Vorlage weiterverfolgt würden. Sollte aber der Kantonsrat entgegen unserer Position diese Einzelinitiative unterstützen, dann wäre eines sicher: Die meisten Gemeinden würden dies sehr gelassen aufnehmen. Denn sollte die Taxiverordnung neu auf Kantonsebene geregelt werden, wie es der Initiativtext fordert, dann hiesse dies in erster Linie nichts anderes, als dass die Gemeinden ein unbequemes und heisses Eisen aus ihrer Verantwortung entlassen könnten. Und darüber wären sie wohl kaum traurig.

Aber allein die Weitergabe eines durch Fehltritte zerschundenen Balls an die nächste höhere Instanz garantiert weder das Wohlergehen des Taxigewerbes noch eine bessere Dienstleistung für die Fahrgäste. Vielmehr müssen wir kritisch hinterfragen, ob eine Verordnung aus der Feder des Kantons marktkonformere Lösungen schaffen kann, als wenn diese wie bisher von den Gemeinden erarbeitet werden, zumal die Grundsituation und die Ausgangslagen zwischen den Gemeinden stark variieren. Diesbezüglich soll aus Sicht der CVP das Subsidiaritätsprinzip hochgehalten werden, auch deshalb, weil sich die Taxibetriebe in der Regel innerhalb der Grenzen ihres kommunalen Mikrobinnenmarktes bewegen und sich historisch auf eher lokaler, ortsgebundener Ebene entwickelt haben. Wichtig scheint mir auch zu erwähnen, dass die Gemeindeautonomie die einzelnen Gemeinden zwingt, sich ihren regionalen Bedürfnissen und spezifischen Problemen zu stellen. Klar, nicht jede Gemeinde hat mit denselben Herausforderungen zu kämpfen und nicht jede Gemeinde beweist hier ein glückliches Händchen. Allein die Häufung von negativen Rückmel-

dungen aus den grossen urbanen Zentren in unserem Kanton bringt dies klar zum Vorschein. Dass die Gemeinden ungeachtet hiervon, wie im Initiativtext erwähnt, eine Anpassung der Verordnung für nicht dringlich erachten und den Handlungsbedarf weniger priorisieren, als es dies der Kanton machen würde, kann ich mir jedoch nicht vorstellen. Naheliegender wäre der umgekehrte Fall, weil der politische Druck bei kommunalen Problemen stärker und unmittelbarer auf die Lokalpolitik einwirkt. Über dies hinaus würde eine kantonale generelle Regulierung die komplette Liberalisierung des Marktes bedingen, weil nur dann eine einheitliche Ausgangslage über alle Zürcher Gemeinden hinweg das Taxigewerbe vor Marktverzerrungen schützen könnte.

Die CVP gewichtet also insgesamt die Flexibilität, die die einzelnen Gemeinden innerhalb ihrer Eigenverantwortung bilden können, stärker. Sie erachtet unter den heutigen Voraussetzungen in einem eben nicht liberalen Konstrukt eine zu umfängliche und für die Gemeinden zu starre kantonale Verordnung für nicht zwingend. Herzlichen Dank.

Jürg Sulser (SVP, Otelfingen): Wir von der SVP halten von der Einzelinitiative Haeberli in dieser undifferenzierten Form nichts. Sie wurde innerhalb des Gewerbes auch nicht koordiniert. Neben qualitativen Aspekten dreht sich die Taxi-Diskussion auch immer wieder um die Themen «Einheitsfarbe» sowie «Limitierung der Bewilligungszahl». Die Zulassungskonzessionen und Kontingente sollen nicht durch den Kanton vergeben respektive festgesetzt werden. Gleiches gilt für die Festlegung des Fahrtpreises. Der Markt soll sich selber reglementieren. Von unnötigen Reglementierungen ist abzusehen. Bei den qualitätsbezogenen Pflichten sind hauptsächlich die Taxi-Verbände, Taxi-Kommission, die ASTAG (*Schweizerischer Nutzfahrzeugverband*) und Weitere in der Pflicht. Hier ist es ganz klar die Aufgabe des Taxigewerbes und der Branchenorganisationen, eigene Qualitätsstandards einzuführen, so beispielsweise durch Qualitätslabels.

Auch die Sprache der Taxifahrer ist ein entscheidendes Qualitätsmerkmal. Die Fahrer müssen die Deutsche Sprache beherrschen, und Qualitätsaspekte wie Kundenfreundlichkeit, Sauberkeit sowie Ortskenntnisse sind unerlässlich. Das Taxi ist die Visitenkarte des Kantons gegenüber unseren in- und ausländischen Gästen. Rund 70 Prozent unserer Gäste kommen mit dem Flugzeug oder mit der Bahn zu

uns. Die Fahrt mit dem Taxi ist für den Gast daher oft der erste lokale Kontakt und somit die Visitenkarte Zürichs. Hier fällt die Taxibranche leider immer wieder durch mangelnde Servicequalität auf. Und darunter leidet das Image unseres Standortes. Es braucht klare Regelungen bezüglich Sicherheit und Einhaltung der sicherheitsbezogenen Pflichten, Ausbildung der Taxifahrer, visuelle Vereinheitlichung der Fahrzeuge, zum Beispiel durch ein Taxi-Display am Dach des Fahrzeuges, und vor allem Qualitätsstandards, die durch Kontrollen überprüfbar sind. Für diese sollen die Taxiverbände sorgen und nicht der Staat.

Aus all diesen Gründen lehnen wir von der SVP die Einzelinitiative von Roman Haeberli ab.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Seit längerer Zeit hört man von einheimischen Taxibetreibern, dass die Situation auf dem Taximarkt unlauter ist und Probleme bestehen. Heute geht weitgehend ein grenzenloser und unkontrollierter Wettbewerb, welcher sicherlich an seine Grenzen stösst, Scharlatane und deren Machenschaften fördert und dadurch seriöse Unternehmer bodigt. Ein Handlungsbedarf ist offensichtlich.

Aus Sicht der EDU soll die beratende Kommission über einen politischen Handlungsbedarf und auch dessen Möglichkeiten beraten. Vielleicht gibt es einfache Lösungen wie zum Beispiel eine Branchenlösung in Form eines Gegenvorschlags. Wir sind uns bewusst, dass wir hier allenfalls in eine Wettbewerbssituation eingreifen, welche die Bürgerlichen ansonsten ablehnen. Doch die Zürcher Taxiunternehmen sind es uns wert. Die EDU wird die Einzelinitiative vorläufig unterstützen. Danke.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Unsere Fraktion ist durchaus der Ansicht, dass man die Taxivorschriften nicht einfach kommunal regeln kann. Das ist ja auch ein Teil des öffentlichen Verkehrs, auch wenn er privat organisiert ist. Er hat heute an der Stadtgrenze keine Grenze mehr. Das hat einen gewissen Anachronismus. Dann kommen ja noch Staatsverträge hinzu und es würde durchaus Sinn machen, dass man das kantonale regeln würde, damit es dann auch weniger Leerfahrten geben würde et cetera. Und wenn man das aber regeln will, muss man zwischen zwei Polen wählen: einerseits einer vollkommenen Liberali-

sierung oder dann eben einer Überreglementierung. Wenn Sie das vollkommen liberalisieren, würde das vielleicht den Konsumentinnen und Konsumenten nützen. Dann wäre der Preis relativ tief. Das Ganze würde dann aber zu einer ziemlich grossen Nivellierung gegen unten führen. Wir wissen ja, Taxifahren ist ein Einstiegsberuf, es ist eine grosse Prekarisierung da, es gäbe einen enormen Druck auf die Arbeitsverhältnisse. Es gäbe viele Formen von Scheinselbstständigkeit et cetera. Wenn freie, absolut freie Marktwirtschaft wäre, wäre da der Teufel los und die Qualität würde ziemlich nach unten sinken. Wenn Sie das aber überreglementieren, haben Sie eine grosse Marktabschottung. Es ist ja so, dass die Besitzenden ihre Privilegien verteidigen. Das ist überall so. Und dann erfindet man dann eben irgendwelche technische Handlungshindernisse und es heisst plötzlich, alle müssten eine Buchhaltungsprüfung machen. Das muss man sonst in keinem Gewerbe machen. Es wäre für viele Gewerbetreibende sicher von Vorteil, vor allem auch im Gastgewerbe, wenn sie etwas von Buchhaltung verstehen würden. Aber wir haben immerhin noch eine Wirtschaftsfreiheit in der Schweiz und man kann anfangen, auch wenn man nicht rechnen kann, wobei die Leute im Rechnen manchmal gar nicht so schlecht sind, auch wenn sie in der Schule diesbezüglich keine Leuchten waren. Aber wenn es um den Verdienst geht, dann können sie jeweils doch relativ gut rechnen. So kann man den Markt auch abschotten, indem man irgendwelche unsinnige Regelungen einführt. Und diejenigen, die heute schon Taxi fahren, haben natürlich eine Angst davor, dass es da zu grosse Konkurrenz gibt. Das kann nicht der Sinn von Vorschriften sein, dass man sich unliebsame Konkurrenz vom Leibe hält.

Aber zwischen diesen beiden Polen müssen dann diese Vorschriften erlassen werden. Da kann es natürlich nicht angehen, dass die Taxibranche dies selber regelt. Man kann den Bock nicht zum Gärtner machen, Herr Haeberli. Das würde zu weit führen, wenn hier der Staat so quasi ein demokratisches Selbstverwaltungsprinzip aller Gruppen einführen würde, wenn alle Gruppen sich selber verwalten könnten und dann bestimmen würden, was im öffentlichen Interesse ist. Ich habe es eingangs gesagt: Das Taxifahren gehört zum Teil zum öffentlichen Verkehr. Es gibt ein öffentliches Interesse daran, dass es einigermaßen geregelt ist. Da müssen alle Interessen geregelt werden und nicht nur diejenigen der Taxihaltenden. Deshalb kann es nicht

angehen, dass die betroffene Branche das reguliert. Die Marktab-schottung wäre dann sicher vorhanden.

Deshalb ist unsere Fraktion gegen diese Einzelinitiative, obwohl gewisse Aspekte durchaus diskutiert werden können und in dieser Frage sicher noch lange nicht das letzte Wort gesprochen ist.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Der Grundidee, nämlich der Forderung nach Einführung einer kommunalen Taxiverordnung, wie es zum Beispiel der Kanton Basel-Stadt schon hat, können wir durchaus gewisse Sympathien abgewinnen. Denn im Taxigeschäft steht es in der Tat nicht zum Besten. Es ist ein Gewerbe, in welchem der Konkurrenzdruck sehr hoch ist. Dies geschieht auf Kosten der Taxifahrerinnen und Taxifahrer, welche kaum existenzsichernd arbeiten können. Es geht aber auch auf die Kosten der Kundinnen und Kunden, weil die Qualität in diesem Überangebot von Taxidiensten oft leidet. Eine kantonale Regelung drängt sich daher auf den ersten Blick auf.

Damit komme ich aber gleich zum springenden Punkt, warum wir diese Einzelinitiative trotzdem nicht unterstützen werden. Für uns würde eine kantonale Verordnung nur Sinn machen, wenn sie mit einer Art Kontingentierung verbunden wäre, so ähnlich wie das die IG Taxi ebenfalls in einer Petition übrigens fordert. Genau dies will der Initiant aber nicht. Er fordert im Gegenteil die Sicherstellung von höheren Qualitätsforderungen ohne Einführung eines Kontingents und möchte die Regulation, so weit wie möglich, dem freien Markt überlassen. Immerhin sollen die Bereiche «Zulassung» und «Qualitätssicherung» einer Taxi-Kommission übertragen werden. Herr Haeberli, genau das funktioniert jetzt ja nicht. Offensichtlich versagt der freie Markt im Taxiwesen, diese Schlussfolgerung muss ich machen. Wir haben ein Überangebot an Taxis an den wirtschaftlich interessanten Orten wie zum Beispiel der Stadt Zürich und dem Flughafen Kloten. Man könnte, etwas drastisch formuliert, hier sogar von «Kannibalismus im Taxigewerbe» reden. Die Folge davon ist, dass viele Taxifahrerinnen und Taxifahrer zu den Working Poor gezählt werden müssen, immer mehr leider. Mit einer kantonalen Verordnung hätte man vielleicht die Chance, Mindestanforderungen und Qualitätsstandards zu setzen, aber aus unserer Sicht immer gekoppelt mit einer Kontingentvergabe. Aber das wollen Sie ja nicht. Ich war sehr versucht, darum einen eigenen Vorstoss mit dieser Stossrichtung einzureichen, sah aber aus zwei Gründen vorläufig davon ab:

Erstens: Beim Taxigewerbe geht es nicht nur um Schweizer Taxis. Der grenzüberschreitende Taxiverkehr muss unbedingt in die Betrachtungen miteinbezogen werden. Ausländische Taxifahrerinnen und Taxifahrer verschärfen die Konkurrenzsituation nämlich noch zusätzlich. Eine Arbeitsgruppe des Bundes, des Kantons Zürich und der Stadt Kloten hat sich im letzten Sommer auf ein neues Regime geeinigt, welches das Freizügigkeitsabkommen, aber auch die beiden Staatsverträge mit Deutschland und Österreich berücksichtigt. Gerade letzte Woche wurde aber bekannt gegeben – vielleicht haben Sie es gelesen –, dass die Inkraftsetzung dieser neuen Vorschriften wieder bis auf Weiteres verschoben wurde. Und warum? Man möchte die laufenden Fluglärmverhandlungen mit Deutschland abwarten. Sie mögen sich erinnern, am WEF (*World Economic Forum*) dieses Jahres im Januar 2012 gab es eine Absichtserklärung zwischen der Schweiz und Deutschland, indem bekannt gegeben wurde, dass die Taxifrage mit der Fluglärmfrage mitverhandelt und verquickt wird. Darum denke ich: Im jetzigen Zeitpunkt eine kantonale Verordnung zu erlassen, ohne zu wissen, wie eine endgültige Lösung mit Deutschland – und auch Österreich natürlich – aussieht, macht schlicht keinen Sinn.

Zweitens: Nicht alle Gemeinden haben gleich viele Berührungspunkte mit dem Taxiwesen. Ich denke doch, dass es zwischen der Stadt Zürich und Sternenberg ein paar kleine Unterschiede gibt. Da das Taxiwesen grundsätzlich Sache der Gemeinden ist, muss es auch in den jeweiligen Gemeinden geregelt werden. Dies geschieht in der Regel in der kommunalen Polizeiverordnung. Es stellt sich da schon die Frage, ob es tatsächlich eine kantonale Regelung braucht. Aber wie bereits erwähnt: Wir könnten uns grundsätzlich vorstellen, dass es kantonale geregelt wird, aber ganz sicher mit anderen Inhalten als dies in der Einzelinitiative vorgeschlagen wird.

Die SP-Fraktion wird darum diese Einzelinitiative nicht vorläufig unterstützen.

Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg): Wir können es nicht abstreiten, die aktuelle Situation im Taxigewerbe ist nicht befriedigend. Die Qualität des Angebotes lässt regelmässig zu wünschen übrig. Telefonieren am Steuer, aggressives Fahrverhalten, Passagiere werden bei unattraktiven Fahrten stehen gelassen, Fehlen eines Kindersitzes, dies sind häufige Erlebnisse und tägliche Meldungen von Reisenden; und

dies bei einem Preisniveau, das die Schmerzgrenze überschreitet, besonders im internationalen Vergleich.

Dass jede Gemeinde ihr eigenes Taxi-Reglement hat oder manche eben gar keines, führt zum Kleinkrieg unter den Anbietern und zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen innerhalb des Kantons. Aus diesen Gründen hätten wir für eine übergeordnete Regelung im Kanton Zürich durchaus Sympathien. Allerdings sind die Forderungen dieser Initiative wenig ausgewogen. So soll die Regulierung ausschliesslich einer Taxi-Kommission überlassen werden. Wie diese Kommission zusammengesetzt respektive besetzt werden soll, ist jedoch unklar. Auch die grundsätzlichen Anforderungen an die Zulassungsbedingungen werden nicht genannt. Während eine Liberalisierung der Preisgestaltung nach unten zu begrüßen ist, könnte der Verzicht auf Höchsttarife höchst unerfreuliche Folgen haben. Der Taxitransport stellt gewissermassen ein Ergänzungsangebot zum öffentlichen Verkehr dar. Deshalb müssen die Preise für Passagiere, mitunter ortsunkundige Touristen, berechenbar sein.

Insgesamt kann nicht überzeugend dargelegt werden, wie durch die vorliegende Initiative die Qualität des Angebotes im Taxi-Gewerbe angehoben werden soll. Im Zentrum dieser Initiative stehen klar die Interessen der Gewerbetreibenden, die des Kunden werden nicht erwähnt. Wir Grünliberalen sind offen für eine kantonale Taxi-Verordnung sowie für eine gewisse Liberalisierung dieses Gewerbes. Allerdings bestehen wir auf einer ausgewogenen Vorlage, die hohen Qualitätsansprüchen gerecht wird und insbesondere auch die Interessen der Kunden stärkt. Wir werden diese Initiative nicht unterstützen.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Wir sind der Meinung, die FDP und die bürgerlichen Parteien könnten ihre Beiträge zur Verbesserung der Situation des Taxi-Gewerbes gerade hier einbringen. Wir haben in der heutigen Ratsdebatte viele Argumente gehört, die vertieft werden sollten. Die EVP-Fraktion unterstützt die Einzelinitiative, die ein Anstoss in die richtige Richtung ist.

Roman Haeberli, Initiant der Einzelinitiative, spricht zum zweiten Mal: Ich habe vorher mehrfach gehört, auch vor dem Ratssaal, dass es sehr, sehr viele Taxis gebe im Kanton Zürich. Das muss ich verneinen, es gibt zu wenige. Ich habe mich beim Strassenverkehrsamt des

Kantons Zürich erkundigt. Der zuständige Herr hat mir bestätigt, dass jedes Taxi, das zum Beispiel in Kloten oder in Winterthur oder in Zürich eine städtische Konzession erhält, dem Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich gemeldet werden muss. Somit kann das Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich ganz genau sagen, wie viele Taxis es wo gibt beziehungsweise wie viele Taxis mit was für einer Konzession unterwegs sind. Es gibt im ganzen Kantonsgebiet weniger als 1800 Taxis, obwohl es in der Stadt Zürich immer heisst, es gebe schon dort über 2000. Irgendwo stimmt etwas nicht. Gemäss Angaben des Strassenverkehrsamtes gibt es in der Stadt Zürich etwas über 700 Fahrzeuge, die Taxi-Dienste anbieten. Da sind aber die Limousinen-Dienste auch schon drin, weil die auch eine Konzession brauchen.

Die Initiative, die ich eingereicht habe, sagt ja noch nicht genau «So muss die Verordnung oder das Gesetz oder was es dann auch sein mag aussehen». Schlussendlich wird dann, wie ich erfahren habe, eine Gruppe gebildet, die dann etwas ausarbeitet, das dann auch passt. Es muss ja nicht eins zu eins so übereinstimmen, aber wichtig ist der Punkt: Es muss etwas passieren. Darin sind sich ja anscheinend praktisch alle einig. Wie dann schlussendlich der beste Weg gefunden wird, wird dann eine Gruppe ausdiskutieren und sie wird sich sicher auch informieren. Ich habe vorher gehört, dass sich auch die Gewerbeverbände und die ASTAG darum kümmern. Das mag schon sein, aber das Problem ist, dass die Gewerbeverbände und die ASTAG aus den Personen bestehen, die im Taxi-Gewerbe sowieso das Monopol haben. Also ganz zuvorderst im Kanton Zürich sind die Chefs der Firmen «Alphataxi» und «4444444». Das sind eh schon die grossen Firmen der ganzen Schweiz, von dem her, glaube ich, kann man sich auf die Aussagen von diesen Verbänden nicht wirklich verlassen.

Ich bitte Sie deshalb, trotzdem der Initiative zuzustimmen und dann im Nachhinein über die genaue Umsetzung weiter zu diskutieren. Ich bin der Meinung, dass eine Zustimmung Ihrerseits zu meiner Initiative mal ein erster Schritt in die richtige Richtung wäre und dass man dann im Nachhinein schaut, wie die gesetzlichen Bestimmungen aussehen werden. Ich bedanke mich.

Ratspräsident Bernhard Egg: Wir stellen nun fest, ob das erforderliche Quorum von 60 Stimmen für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative erreicht wird.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative 349/2011 stimmen 10 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsident Bernhard Egg: Ich verabschiede Herrn Haeberli und hoffe, er sei nicht allzu lange frustriert.

5. Standesinitiative für Ergänzung / Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerische Nationalbank (Nationalbankgesetz NBG) (Reduzierte Debatte)

Einzelinitiative von Hans-Jacob Heitz, Männedorf, und Walter Hilfiger, Kilchberg, vom 12. Januar 2012

KR-Nr. 32/2012

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

«Antrag:

Gestützt auf Art. 169 Abs. 1 der Bundesverfassung (BV) reicht der Kanton Zürich bei den eidgenössischen Räten folgende Standesinitiative ein:

Die Bundesversammlung wird beauftragt, das Bundesgesetz über die Schweizerische Nationalbank (NBG) dahingehend zu revidieren, damit mit Bezug auf Art. 99 Abs. 4 BV die Informations- und Rechenschaftspflicht der SNB für die Kantone im Sinn von Art. 7 NBG nachhaltig optimiert wird, und in Anpassung von Art. 36 Bst. A NBG die Generalversammlung neu statt nur fünf die Mehrheit der Bankratsmitglieder wählt.

Begründung:

Laut Bundesverfassung (BV) Art. 99 Abs. 1 ist das Geld- und Währungswesen Sache des Bundes, laut BV Art. 99 Abs. 2 führt die Nationalbank die Geld- und Währungspolitik, die ausdrücklich dem Gesamtinteresse des Landes dienen muss. Laut Nationalbankgesetz Art. 7 ist die Nationalbank heute der Bundesversammlung bzw. deren

Kommissionen rechenschaftspflichtig, die Kantone werden erst an der Generalversammlung informiert (NBG Art. 36). Mit der aktuellen Politik der ‹Anbindung› des SFr. an den Euro bzw. des unaufhaltsamen Euro-Aufkaufs riskiert die Nationalbank Verschuldungen, wodurch den Kantonen im Widerspruch zu BV Art. 99 Abs. 4 keine/bedeutend weniger Finanzmittel zufließen. Finanzhaushalte von Kantonen könnten aus dem Lot geraten, der Ruf nach Steuer- und Abgabenerhöhungen laut werden. Den Kantonen ist die Möglichkeit einzuräumen, von der Nationalbank unmittelbar informiert zu werden, um proaktiv zu verhindern, dass der SNB-Haushalt die Finanzhaushalte der Kantone kurzfristig wie jüngst wieder überrascht. Logisch damit verbunden muss zur föderalistisch-sozialen Kontrolle die Generalversammlung (d.h. Kantone) neu die Mehrheit statt nur fünf der Bankratsmitglieder wählen. Diese Forderungen liegen im Einklang mit dem Gesamtinteresse des Landes, welches sich künftig mehr mit dem Föderalismus definieren muss, zumal die jüngsten Entwicklungen um das Präsidium der SNB das Bedürfnis nach mehr Transparenz deutlich aufzeigten, welches Bedürfnis auch der Präsident der Finanzdirektorenkonferenz jüngst öffentlich formulierte. Diese angemessenen Forderungen stehen als Beitrag zur Stärkung der Stabilität des gesamten Finanzsystems, beeinträchtigen die Unabhängigkeit der SNB bei der Geld- und Währungspolitik keineswegs.»

Ratspräsident Bernhard Egg: Eintreten auf die Einzelinitiative ist obligatorisch. Gemäss Paragraph 139 des Gesetzes über die politischen Rechte haben wir auch hier festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird.

Wird das Wort zur Einzelinitiative gewünscht? Das ist nicht der Fall.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative 32/2012 stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Amtsdauer von Präsidentinnen und Präsidenten von Schulkommissionen kantonalzürcherischer Mittelschulen (*Reduzierte Debatte*)

Einzelinitiative von Peter Ritzmann, Thalwil, vom 12. Januar 2012

KR-Nr. 33/2012

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

«Antrag:

Das Mittelschulgesetz vom 13. Juni 1999 wird wie folgt ergänzt:

§ 5 Abs. 3 (neu) Die Amtsdauer der Präsidentin oder des Präsidenten der Schulkommission beträgt vier Jahre. Wiederwahl ist zweimal möglich. In Ausnahmefällen kann die Amtszeit verlängert werden.

Absatz 3 (alt) wird neu Absatz 4.

Begründung:

In § 5 des Mittelschulgesetzes wird bezüglich der Amtsdauer nicht unterschieden zwischen Mitgliedern und der Präsidentin/dem Präsidenten der Schulkommission; für alle beträgt die Amtsdauer vier Jahre, Wiederwahl ist zweimal möglich. Gemäss dieser Bestimmung muss ein Mitglied spätestens nach zwölf Jahren aus der Schulkommission austreten, auch wenn es in der Zwischenzeit das Präsidium übernommen hat. Da erfahrungsgemäss ein Mitglied erst nach etwa 1-2 Amtsdauern das Präsidium übernimmt, verkürzt sich die effektive Amtszeit für den Präsidenten bzw. die Präsidentin auch auf etwa 1-2 Amtsdauern. Diese Regelung führt somit zu häufigen Wechseln im Präsidium mit entsprechender Einbusse an Erfahrung und Know-how, was die Rolle der Schulkommission als oberstes Organ der Schule schwächt und die kontinuierliche Zusammenarbeit zwischen Schulkommission und Schulleitung beeinträchtigt.

Mit der vorgeschlagenen Änderung wird erreicht, dass eine Präsidentin oder ein Präsident - analog zu den Schulleitungsmitgliedern - maximal zwölf Jahre im Amt bleiben kann. Damit wird die maximale Amtszeit von Schulkommissionspräsidien (inkl. der Möglichkeit der Verlängerung in Ausnahmefällen) an diejenige von Schulleitungen angepasst, was die Zusammenarbeit zwischen diesen wichtigsten Leitungsfunktionen der Mittelschulen stärkt.»

Ratspräsident Bernhard Egg: Eintreten auf die Einzelinitiative ist obligatorisch. Gemäss bereits zitierter Bestimmung haben wir festzustellen, ob die Initiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird.

Dieter Kläy (FDP, Winterthur): Die FDP unterstützt diese Einzelinitiative vorläufig. Der Initiant bemängelt, dass bezüglich der Amtsdauer im aktuellen Mittelschulgesetz nicht zwischen Präsidium und Mitglied unterschieden wird. Das hat zur Folge, dass eine Präsidentin oder ein Präsident, die ja in der Regel zuerst ein paar Jahre in der Kommission sein müssen oder sein sollen, keine volle Amtsdauer machen können. Das ist tatsächlich ein Mangel. Ich selbst war zwölf Jahre lang Mitglied der Schulkommission der Kantonsschule Oerlikon, also jener Schule, die wir im Februar 2012 fusioniert haben zur Kantonsschule Zürich Nord. Und dort sind diese Fragestellungen auch immer aufgetaucht.

Im Grundsatz sind Zeitguillotinen oder auch Altersguillotinen sowieso nicht liberal. Wieso ein erfolgreiches und motiviertes Mitglied einer Schulkommission, ob das eine Präsidentin ist oder in Mitglied, quasi nur zweimal wiederwählen lassen? Wenn das jemand gut und gern macht, soll er unserer Ansicht nach auch länger mitwirken können. Doch darum geht es in dieser Einzelinitiative nicht. Es soll zuerst ein kleiner Schritt gemacht werden im Hinblick auf die Präsidien, und das scheint uns zumindest einmal ein guter Anfang zu sein.

Corinne Thomet (CVP, Kloten): Das Anliegen ist für die Zürcher Mittelschulen von Bedeutung. Zielt ist, dass die maximale Amtsdauer derjenigen der Schulleitungsmitglieder angepasst wird. Damit soll erreicht werden, dass die Zusammenarbeit zwischen Rektorin, Rektor, der Schulkommissionspräsidentin, des Schulkommissionspräsidenten im Sinne einer sinnvollen Kontinuität gestärkt wird. Die CVP unterstützt diese Einzelinitiative und bittet Sie, dies auch zu tun. Es muss im Interesse des Kantonsrates sein, die Zusammenarbeit zwischen den wichtigsten Leitungsfunktionen in den Mittelschulen zu stärken. Vielen Dank.

Moritz Spillmann (SP, Ottenbach): Die Einzelinitiative entspricht, wie wir das gehört haben, ganz offensichtlich einer konkreten und

auch aktuellen Problemlage an den Zürcher Mittelschulen. Die Begründung des Initianten zeigt deutlich, dass die heutige Regelung der Amtsdauer der Präsidentinnen und Präsidenten der Schulkommissionen zu einer Beeinträchtigung in der Qualität der Leitungen der Schulen führt. Zu häufige Wechsel bei den Präsidien führen zu einem Verlust an Kontinuität und Kompetenz, erschweren die Zusammenarbeit mit den Schulleitungen und schwächen die Schulkommissionen insgesamt. Wir sprechen dabei ja nicht von irgendeinem «Beigemüse», sondern doch immerhin vom obersten Organ einer jeden Mittelschule, betraut mit operativen und strategischen Aufgaben. Es gilt auch bei den Schulkommissionen heute das nachzuholen, was für die Schulleitungen schon lange gilt: die Unterscheidung zwischen den einzelnen Funktionen – wir haben es gehört – einfaches Mitglied und Präsidium. So gilt bei den Schulleitungen sowohl für die Prorektoren wie die Rektorinnen eine maximale Amtszeit von je zwölf Jahren, also insgesamt kann dann jemand 24 Jahre in einer Schulleitung bleiben. Warum für die Schulkommissionen gegenüber den Schulleitungen eine andere Regelung gelten soll, ist nicht nachvollziehbar und macht schlichtweg auch keinen Sinn. Wahrscheinlich sind die 24 Jahre, die jemand maximal in einer Schulkommission Einsitz nehmen könnte, etwas lang bemessen. Eine Abschwächung wäre hier vielleicht auch zu prüfen, je nachdem. Auch vergisst der Initiant, dass sich dasselbe Problem bei den Kommissionen der Berufsschulen stellt. Aber für Korrekturen und Ergänzungen am vorliegenden Initiativtext müssen wir die Einzelinitiative in die Kommissionsarbeit aufnehmen. Denn das Problem – das haben wir gehört – ist ausgewiesen. Die Einzelinitiative ist deshalb vorläufig zu unterstützen.

Andreas Erdin (GLP, Wetzikon): Auch die Grünliberalen unterstützen diese Einzelinitiative. Bei der Begründung kann ich mich meinen Vorrednerinnen und Vorrednern anschliessen. Wir sehen die Forderung der Einzelinitiative auch als Maximalforderung an, so wie es vorhin Moritz Spillmann gesagt hat. 24 Jahre plus allenfalls noch eine Verlängerung in besonderen Fällen scheint uns auch etwas zu ausgedehnt. Aber die Regelung im Einzelnen können wir dann in der Kommission vornehmen. Deshalb ist es gut, wenn die Einzelinitiative heute vorläufig unterstützt wird. Besten Dank.

Rochus Burtscher (SVP, Dietikon): Ich mache es im Sinne der Effizienz kurz, diese Änderung bringt ausser einer Anpassung des Gesetzes nichts. Die Amtsdauer der einzelnen Mitglieder, im Besonderen die des Präsidenten, könnte so klammheimlich erhöht werden. Denn es soll sogar noch der Zusatz «In Ausnahmefällen kann die Amtszeit verlängert werden» drin stehen. Wie der Initiant nämlich ausführt, werden Präsidenten nicht von Beginn an gewählt, sondern erst nach ein bis zwei Jahren. Das würde eine ungemein lange Amtsdauer sein. Abwahl ist leider nicht möglich. Die SVP wird die Einzelinitiative Ritzmann nicht unterstützen. Danke.

Edith Häusler (Grüne, Kilchberg): Der Paragraph 5 im Mittelschulgesetz scheint vielleicht auf dem Papier logisch, aber in der Praxis erweist er sich als Stolperstein. In der hochkomplexen Schulwelt ist es förderlich, wenn eine Person ihre mehrjährige Erfahrung in der Schulkommission einbringt. Mit der heutigen Regelung endet leider diese Erfahrung nach zwei Amtsperioden mit je vier Jahren. Wird jemand in dieser Zeit zur Präsidentin oder zum Präsidenten gewählt, ist nach zwölf Amtsjahren Schluss, wie Sie bereits gehört haben. Wir finden das zu kurz. In manchen Amtsstuben und Parlamenten wäre es sicher gut, eine Amtszeitbeschränkung einzuführen. Hier aber erweist sich diese Beschränkung als Bumerang. Viel Know-how geht beim ständigen Stellenwechsel verloren und schwächt so die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Gremien. Das macht keinen Sinn. Die Schulkommissionen müssen ihre Funktion als Aufsichtsbehörde wahrnehmen können.

Die Grüne Fraktion fordert Sie auf, dieses Gesetz nochmals zu überdenken und den Schulkommissionen eine verlängerte Amtszeit zu gewähren. Wir bitten Sie, mit uns diese Einzelinitiative zu unterstützen. Danke.

Johannes Zollinger (EVP, Wädenswil): Das Wesentliche ist gesagt, aber weil wir ja im Moment immer noch die Möglichkeit haben, dass auch kleine Fraktionen reden dürfen, und weil wir ja auch gehört haben, dass es grosse Fraktionen gibt, die falsche Entscheide fällen, wie das Rochus Burtscher angekündigt hat, möchte ich auch seitens der EVP noch darauf hinweisen, dass wir diese Einzelinitiative aus Überzeugung unterstützen. Danke.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative 33/2012 stimmen 106 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Ratspräsident Bernhard Egg: Die Geschäftsleitung wird Ihnen einen Zuweisungsantrag an eine vorberatende Kommission stellen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Familienzulagen

Antrag des Regierungsrates vom 1. Februar 2012 und geänderter Antrag der KSSG vom 8. Mai 2012 **4868a**

Eva Gutmann (GLP, Zürich), Präsidentin der Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit (KSSG): Die KSSG beantragt Ihnen, der Vorlage zuzustimmen, und unterbreitet Ihnen in einem Punkt einen Änderungsantrag. Die Vorlage zum kantonalen Einführungsgesetz ist auf eine Änderung des Bundesgesetzes über die Familienzulagen zurückzuführen, die am 1. Januar 2013 in Kraft treten wird. Ab diesem Zeitpunkt erhalten neu auch Selbstständigerwerbende Familienzulagen. Beim Erlass des kantonalen Einführungsgesetzes lehnte es der Kantonsrat am 19. Januar 2009 noch ab, Familienzulagen auch für Selbstständigerwerbende einzuführen.

Der Handlungsspielraum des Kantons bei der Umsetzung des geänderten Bundesrechts ist auf zwei Punkte beschränkt: Der Bund überlässt es den Kantonen, zu bestimmen, ob innerhalb einer Familienausgleichskasse für Arbeitnehmende und Selbstständigerwerbende der gleiche Beitragssatz festgelegt werden muss oder nicht. Im Kanton Zürich wird kein einheitlicher Beitragssatz festgelegt, womit jede Familienausgleichskasse über diese Frage autonom entscheiden kann. Diese Regelung war in der KSSG unbestritten.

Bei der Finanzierung der Familienzulagen für Nichterwerbstätige war sich die Kommission hingegen nicht einig. Nach heutigem Recht finanziert ausschliesslich der Kanton die Familienzulagen für Personen, die kein Einkommen erzielen oder deren Einkommen weniger als

6960 Franken im Jahr beträgt. Gemäss Antrag des Regierungsrates sollten sich die Gemeinden neu zur Hälfte an den Kosten beteiligen. Dies wird damit begründet, dass der Anteil Sozialhilfebeziehender bei Personen mit einem Einkommen unter 6960 Franken im Jahr hoch sei. Müsse der Kanton die Kosten für die Unterstellung der Selbstständig-erwerbenden allein tragen, so führe dies zu einer Entlastung der Gemeinden bei der Sozialhilfe von schätzungsweise 1,5 Millionen Franken. Zudem würden zehn Kantone eine Kostenbeteiligung der Gemeinden ebenfalls vorsehen.

Die Kommissionsmehrheit lehnt diesen Antrag ab. Ihrer Ansicht nach ist eine Kostenaufteilung nicht angebracht, nachdem vor nicht allzu langer Zeit auch auf Kantonsebene eine Kostenentflechtung im Rahmen des neuen Finanzausgleichs erfolgte. Hinzu kommt, dass mit dem neuen Pflegegesetz sowie mit dem neuen Spitalplanungs- und -finanzierungsgesetz die Kosten zwischen dem Kanton und den Gemeinden ebenfalls entflechtet wurden.

Die Kommissionsminderheit hingegen teilt die Ansicht des Regierungsrates und spricht sich für die hälftige Kostenbeteiligung der Gemeinden aus. Sie stehen finanziell besser da als der Kanton. Zudem ist die geforderte klare Kostenaufteilung beispielsweise bei den Sozialhilfeleistungen nicht gegeben, die der Kanton nämlich zu 4 Prozent mitfinanziert. Auch bei den Ergänzungsleistungen beteiligt sich der Kanton mit 44 Prozent an den Kosten.

Die KSSG beantragt Ihnen, der Vorlage zuzustimmen und die vollständige Finanzierung der Familienzulagen für Nichterwerbstätige durch den Kanton zu belassen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Wir haben es hier mit einer unaufgeregten Vorlage zu tun. Sie ist auch nicht auf unserem Mist gewachsen, sondern sie wurde in Bern entschieden. Wir haben hier lediglich noch den Vollzug zu beschliessen. Nun hat diese Vorlage eine Unschönheit drin, nämlich den Versuch, die Kosten zum Teil auf die Gemeinden zu verlagern. Mit etwas Schmunzeln habe ich für mich selbst die Wahrnehmung gehabt, dass diese Idee nicht vom heutigen Sozialminister stammt, sondern vorher entstanden ist. Es sind komplett verschiedene Verhältnisse in den Gemeinden. Das ist ein erster Punkt, der gegen diese Verlagerung spricht. Dazu kommt noch, dass wir vor Kurzem mit dem neuen Finanzausgleich, den wir auf

kantonomer Ebene für die Gemeinden gemacht haben, wieder hingegen und mit solchen Kostenverteilungen wieder neue Verflechtungen schaffen, die wir gerade als Hauptpunkt damals mit dem Finanzausgleich korrigieren wollten. Dort, wo die Kompetenz zur Durchführung ist, dort sind auch die Finanzen anzuordnen. Lehnen Sie diesen Minderheitsantrag ab und stimmen Sie diesem Einführungsgesetz zu. Danke.

Silvia Seiz (SP, Zürich): Die KSSG hat ihre Arbeit getan und das Einführungsgesetz über die Familienzulagen dem Bundesgesetz angepasst. Ab 1. Januar 2013 werden die selbstständigerwerbenden Personen und Nichterwerbstätige bis zu einem Einkommen von 6960 Franken pro Jahr auch Familienzulagen beziehen können. Das begrüssen wir sehr. Die Gruppe ist bis heute ausgeschlossen. Sie kann keine Familienzulagen einfordern. Das ist eine grosse Ungerechtigkeit, die nun korrigiert wird. Die Finanzierung der Beiträge, die gemeinsam von den Arbeitgebenden, den Arbeitnehmenden nicht beitragspflichtiger Arbeitgebender und den Selbstständigerwerbenden erbracht wird, war unbestritten, ebenso die autonomen Familienkassen, die ihre Beiträge individuell errechnen und nach Bedarf anpassen. Ein grosser Anteil der neu sogenannt nichterwerbstätigen Personen, die ein kleines Jahreseinkommen von knapp 7000 Franken erwirtschaften, beziehen Sozialhilfegelder. Sie arbeiten in Integrationserwerbsprogrammen. Diese sind mit Anreizsystemen ausgestattet, sie können also kleine Beiträge zusätzlich zur Sozialhilfe erwirtschaften. Wie uns allen bekannt ist, trifft die Armut in der Schweiz vor allem Familien, und diese sind hier sehr stark betroffen. Darum ist es dringend nötig, eine Anpassung zu leisten. Gleiche Rechte und Pflichten in Anspruch nehmen zu können, ist für uns alle sehr wichtig.

Ich spreche gleichzeitig auch zum Minderheitsantrag. Die SP unterstützt das 50-50-Finanzierungsmodell: Die Hälfte zahlt der Kanton, die andere Hälfte zahlen die Gemeinden. Die Meinung der Regierung, dass die Gemeinden den grössten Teil der anfallenden Kosten dafür bei der Sozialhilfe einsparen können, teilen wir. Darum bitte ich Sie um Unterstützung des Minderheitsantrags.

Ratspräsident Bernhard Egg: Ich habe noch eine kleine Korrektur zum vorherigen Geschäft: Es geht zuerst an den Regierungsrat zu Be-

richt und Antrag und erst dann stellt die Geschäftsleitung einen Zuweisungsantrag. Ich habe gemeint, es sei gleich wie bei den Parlamentarischen Initiativen.

Linda Camenisch (FDP, Wallisellen): Die vorliegende Vorlage betreffend Vollzug ist aus unserer Sicht gut austariert, besonders was die Beiträge bezüglich der Familienausgleichskasse anbelangt. Hingegen unterstützen wir den Minderheitsantrag nicht, da es aus unserer Sicht wiederum eine zusätzliche Verzerrung bedeuten würde, was die Belastung der Gemeinden betrifft, besonders da diese ganz unterschiedliche Bevölkerungsstrukturen aufweisen. In dieser Hinsicht unterstützen wir das Gesetz, den Minderheitsantrag nicht. Danke.

Lorenz Schmid (CVP, Männedorf): Die CVP des Kantons Zürich begrüsst ausdrücklich die neue Bundesregelung, dass ab 2013 ebenfalls die Selbstständigerwerbenden Familienzulagen erhalten. Denn warum sollen Kinder in Familien von Selbstständigerwerbenden anders behandelt werden als Kinder von Erwerbstätigen? Wir bedanken uns hier auch ausdrücklich bei der CVP-Bundesfraktion, die massgeblich zu dieser Gesetzesänderung auf Bundesebene beigetragen hat. Wir haben hier allein über den strittigen Punkt zu befinden, ob diese 3 Millionen Mehrkosten für Kinderzulagen von nichtbeitragspflichtigen Selbstständigerwerbenden vom Kanton oder vom Kanton und den Gemeinden paritätisch zu tragen sind.

Ich habe mir ein kleines Rechenbeispiel erlaubt. Ich habe im Statistischen Buch nachgeschaut, was das denn für Beträge machen würde. Die Rechnung hat ergeben, dass die Verwaltung in Zürich der Gemeinde Sternenberg eine Rechnung von 362 Franken stellt. Oder die Rechnung an die Gemeinde Kyburg würde sich auf 419 Franken belaufen. Ich glaube, so können wir nach dem eingeführten innerkantonalen Finanzausgleich nicht weiterhin wieder Kostensplittungen vornehmen. Es macht keinen Sinn, dass wir so kleine Beträge hier und da in Rechnung stellen, auch wenn der Argumentation der Minderheit im Rat auch etwas abzugewinnen ist betreffend Kosten, die den Gemeinden durch diese Einführung weniger anfallen würden. Aber es geht hier um Kleinstbeträge bei Budgets von über 10 Milliarden eines Kantons Zürich. Und es geht um Rechnungsbeträge bei kleinen Ge-

meinden, die kaum 1000, 2000 oder 5000 Franken erreichen würden. Wir lehnen den Minderheitsantrag ab.

Markus Schaaf (EVP, Zell): An sich handelt es sich hier um eine sehr unspektakuläre Vorlage, müssen wir doch einmal mehr ein Bundesgesetz in unserem Kanton einführen und umsetzen. So konnten wir uns in der vorberatenden Kommission denn einmal mehr dem Thema widmen, wie schwer es die Kantone doch jeweils haben, dass ihnen der Bund immer mehr Aufgaben delegiert und überbürdet. Gemäss der bisher geltenden Praxis wollte der Kanton dann jeweils die meisten Sozialkosten dann weiter an die Gemeinden delegieren. Dieser Unart sollte einmal Einhalt geboten werden. Wir können hier in diesem Rat nicht andauernd eine Entflechtung der Finanzströme zwischen Gemeinden und Kanton fordern und dann gleichzeitig wieder neue Aufteilungen schaffen. Hinzu kommt, dass der Kostenverteiler nach Anzahl Einwohner pro Gemeinde erfolgt wäre und nicht etwa nach Anzahl Bezüger von Familienzulagen. Das Verursacherprinzip würde also nicht zum Tragen kommen. Deshalb sagt die EVP Ja zu einer klaren und eindeutigen Zuständigkeit bei der Ausführung und auch bei der Finanzierung von diesem Gesetz, und dies ist für einmal der Kanton. Aber – und das sei auch hier in aller Deutlichkeit gesagt – wir können dem Kanton nicht dauernd immer mehr Verpflichtungen überbürden und ihm dann die notwendigen Mittel dazu verweigern. Das wäre ein ganz übles Spiel, bei dem die EVP bisher nicht mitgemacht hat und auch in Zukunft nicht mitmachen wird. Wenn wir dem Kanton grössere finanzielle Lasten auferlegen, muss er diese bei Bedarf auch durch höhere Einnahmen kompensieren können. In diesem Sinne wird die EVP dem Antrag der KSSG zustimmen und stimmt damit für die alleinige Zuständigkeit des Kantons in dieser Sache.

Kaspar Bütikofer (AL, Zürich): Als wir 2009 das Einführungsgesetz zum Familienzulagengesetz diskutiert haben, haben wir bewusst die Frage, ob die Selbstständigerwerbenden dem Gesetz unterstellt werden sollen oder nicht, nur am Rand berührt. Denn wir wussten damals schon, dass auf Bundesebene diese Frage noch diskutiert werden wird. «Ein Kind – eine Zulage» titulierte Altnationalrat Hugo Fasel von der CSP seine Parlamentarische Initiative von 2006, mit der er dann erfolgreich erreichte, dass die Selbstständigerwerbenden dem Gesetz unterstellt werden. In der Tat ist es nicht verständlich, dass

Arbeitnehmende, die sich entscheiden, ein eigenes Unternehmen zu gründen, für diesen unternehmerischen Entscheid mit dem Entzug der Kinderzulagen bestraft werden.

Aber die Unterstellung der Selbstständigerwerbenden macht noch aus einer weiteren sozialpolitischen Überlegung heraus durchaus Sinn. Es handelt sich um das Problem der Scheinselbstständigen. Es ist ein unrühmliches Phänomen am schweizerischen Arbeitsmarkt, dass atypische und prekäre Arbeitsverhältnisse immer mehr zunehmen. Eines dieser Phänomene sind die sogenannten Selbstständigerwerbenden, das heisst Selbstständige, die fast ausschliesslich von einem Auftraggeber abhängig sind und quasi in einem Arbeitsverhältnis zu diesem stehen; aber eben nur quasi, denn sie tragen allein das unternehmerische Risiko des Auftraggebers. Sie müssen allein die Sozialabgaben bezahlen und stehen oftmals auch punkto Einkommen unter enormem Druck, denn der ganze Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmerschutz sowie Gesamtarbeitsverträge finden auf sie keine Anwendung. Es ist deshalb sehr, sehr wichtig, dass jetzt diese Kategorie von Selbstständigerwerbenden in den Genuss von Kinder- und Ausbildungszulagen kommen.

Ob die Diskussion nun sinnvoll ist oder nicht, ob die Selbstständigerwerbenden dem Gesetz unterstellt werden sollen oder nicht, diese Diskussion wurde in Bern geführt und dort abschliessend geregelt. Auf der Ebene des Einführungsgesetzes haben wir bloss noch zwei Fragen zu klären: Erstens sollen die Selbstständigen und die Unselbstständigen die gleichen Beitragssätze bezahlen oder sollen unterschiedliche Beitragssätze erhoben werden? Die Fraktion der Grünen und der AL ist hier der Ansicht, dass es sinnvoll ist, dass die Familienausgleichskassen, die FAK, die Autonomie haben sollen, um zu entscheiden, ob sie je nach Versicherungsrisiko unterschiedliche Beitragssätze erheben oder nicht. Wichtig für uns ist aber, dass es nicht zu einer Quersubventionierung der Leistungen für Selbstständige und Unselbstständige kommt. Wir haben aber auf einen entsprechenden Antrag verzichtet, denn ein Verbot wäre wohl nicht praktikabel gewesen und hätte auch die Autonomie der Familienausgleichskassen zu stark tangiert. Es wurde mir aber im Rahmen der Kommission versichert, dass der bestehende Wortlaut des Gesetzes dahingehend zu verstehen sei, dass eine Quersubventionierung grosso modo auszuschliessen sei.

Die zweite Frage, die wir beantworten müssen, lautet: Sollen die Gemeinden bei der Finanzierung der Zulagen für Nichterwerbstätige herangezogen werden oder nicht? Zu dieser Frage werde ich mich noch im Rahmen des Minderheitsantrags äussern. Die Fraktion der Grünen und der AL empfiehlt Eintreten auf das Einführungsgesetz.

Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.): Die EDU unterstützt diese Vorlage und lehnt den Minderheitsantrag ab. Aus unserer Sicht ist es richtig, wenn wir nicht wieder mit der Aufteilung von Kosten auf verschiedene Kostenträger beginnen. Stimmen Sie deshalb so, wie uns die Mehrheit der Kommission vorschlägt. Danke.

Regierungsrat Mario Fehr: Zunächst danke ich für die freundliche Aufnahme dieses Gesetzes. Die Beratungen waren – ich glaube, Herr Haderer hat das richtig zusammengefasst – sehr unaufgeregt. Herr Bütikofer, Herr Haderer und Frau Camenisch haben darauf hingewiesen, dass es hier einzig und allein um den Vollzug eines Bundesgesetzes geht, dass wenig Spielraum besteht. Und die Kommissionssprecherin hat korrekt aufgezeigt, wie wir diesen Spielraum genutzt haben. Wir haben insbesondere den Kassen ihre Autonomie belassen. Wir teilen die Ansicht von Herrn Bütikofer, dass eine Quersubventionierung nicht wünschbar ist. Wir können sie aber auch nicht völlig ausschliessen und der Bundesgesetzgeber, insbesondere der Ständerat, hat hier eine Regelung getroffen, um eben diese Quersubventionierung so weit wie möglich auszuschliessen.

Wir sind auch dem Sprecher der CVP dankbar dafür, dass er ein gewisses Verständnis für die Argumentation der Kommissionsminderheit bei der Kostenaufteilung aufgebracht hat. Wir sind ihm insbesondere deshalb dankbar, weil die Argumentation der Minderheit ja auch die Argumentation des Regierungsrates ist und der Regierungsrat hier eine andere Kostenverteilung vorgeschlagen hat. Meines Erachtens ist das nichts Unstatthafes. Der Kanton Bern macht es so, der Kanton Luzern macht es so. Es ist auch eine neue Aufgabe, die der Bund dem Kanton Zürich zugewiesen hat, und ich glaube, wir haben in der Kommission aufgezeigt, dass all diejenigen Selbstständigerwerbenden, die ein Einkommen unter 6960 Franken haben, letzten Endes vom Kanton finanziert werden, dass gleichzeitig die Gemeinden bei der Sozialhilfe entlastet werden und dass so ein Modell zumindest

denkbar wäre. Nun mache ich mir, was die Kostenverteilung anbelangt, keine Illusionen, wie dieser Rat entscheiden wird. Ich bitte Sie für die weitere Beratung, insbesondere wenn es auch wieder ums Budget geht, das zu berücksichtigen, was Herr Schaaf gesagt hat: Es ist hier wie in vielen Fällen so, dass der Bund eine Aufgabe auf den Kanton überwälzt, ohne sie zu finanzieren, und der Kanton diese Aufgabe dann einfach bezahlen muss. Sie werden diesen Beitrag konkret sehen im nächsten Budget, weil wir ihn einfach bezahlen werden müssen. Und ich bin froh, wenn Herr Schaaf recht behält, wenn dieser Rat bei der Festlegung des Budgets berücksichtigt, was eben an Sozialausgaben vom Bund überwälzt wird und auch von anderen. Letztes Jahr haben Sie freundlicherweise einen Minderheitsantrag auf Kürzung von 40 Millionen in Sozialbudget abgelehnt. Sie haben das zu Recht getan, wir könnten sonst unser Budget nie und nimmer einhalten.

Unter dem Strich: Vielen Dank für die freundliche Aufnahme, für die angenehme Kommissionsberatung. Ich bin überzeugt, dass wir über die Lastenverteilung von Bund, Kanton und Gemeinde weiterhin freundlich streiten werden. Besten Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

B. Familienzulagen für Erwerbstätige

§§ 5, 6 und 7

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 9 Finanzierung

Minderheitsantrag von Kaspar Bütikofer, Angelo Barrile, Ornella Ferro, Silvia Seiz und Erika Ziltener:

§ 9. Abs. 1 unverändert.

Finanzierung

² Die Gemeinden erstatten dem Kanton die Hälfte des Betrages der an Nichterwerbstätige ausgerichteten Familienzulagen. Die Aufteilung auf die einzelnen Gemeinden erfolgt nach ihrem Einwohnerbestand.

³ Der Kanton trägt die Verwaltungskosten.

⁴ Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten.

Kaspar Bütikofer (AL, Zürich): Die Fraktion der Grünen und der AL ist der Ansicht, dass die Gemeinden sich an den Kosten für die Kinder- und Ausbildungszulagen für Nichterwerbstätige, zu denen auch Selbstständige mit tiefen Einkommen gezählt werden, beteiligen sollen. Wir sind einem monistischen Finanzierungssystem nicht grundsätzlich abgeneigt. Dass Leistungen entweder vom Kanton oder von den Gemeinden bezahlt werden, macht durchaus Sinn. Wenn Finanzströme entflechtet werden sollen, dann muss dies aber fair und korrekt erfolgen. Es kann nicht angehen, dass auf der einen Seite die Gemeinden entlastet werden, sodass sie dann die Steuerfüsse senken können, und auf der andern Seite dann der Kanton finanziell belastet wird, ihm aber dann verweigert wird, den Steuerfuss zu erhöhen. Mit diesem Meccano schaffen wir nicht eine Vereinfachung der Finanzflüsse, sondern wir betreiben schlicht und einfach eine Politik der leeren Kassen. Das ist beispielsweise bei der Entflechtung der Finanzströme bei der Pflege- und Spitalfinanzierung der Fall gewesen, wo wir einem monistischen Finanzierungssystem zugestimmt haben. Das Resultat ist jetzt, dass der Kanton ein jährliches strukturelles Defizit von rund einer Viertelmilliarde Franken hat, was wohl so viel bedeutet wie, dass wir ein weiteres Sanierungsprogramm schnüren müssen. Deshalb verlangen wir, dass die Gemeinden bei der Finanzierung der Zulagen zur Hälfte herangezogen werden. Eine Mitfinanzierung durch die Gemeinden ist durchaus gerechtfertigt, denn die Gemeinden werden im Rahmen der Sozialhilfe um etwa diesen Betrag entlastet. Es steht somit für die Gemeinden kein finanzieller Nachteil ins Haus. Die Fraktion der Grünen und AL plädiert deshalb für den Status quo bei den finanziellen Belastungen. Eine Entflechtung der Finanzflüsse wä-

re natürlich schöner gewesen. Aber angesichts des Steuerfuss-Fetischismus, den die bürgerlichen Parteien in der letzten Steuerfuss-Debatte betrieben haben, ist eine rationale und vorausschauende Finanzpolitik leider nicht möglich. Unterstützen Sie deshalb den Minderheitsantrag. Danke.

Ratspräsident Bernhard Egg: Das Wort wird nicht mehr verlangt. Offenbar haben sich schon alle geäußert.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Kaspar Bütikofer wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 115 : 53 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

§§ 10, 15 und 20

Ersatz von Bezeichnungen §§ 11, 12, und 13

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Bernhard Egg: Damit ist die Vorlage materiell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionsleistung findet in circa vier Wochen statt.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

8. Verbot von Kinderprostitution / Erlass von Jugendschutzmassnahmen

Motion von Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil) und Silvia Steiner (CVP, Zürich) vom 26. April 2010

KR-Nr. 116/2010, RRB-Nr. 1199/18. August 2010 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

«Der Regierungsrat wird aufgefordert, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, um die Prostitution von Kindern unter 18 Jahren zu unterbinden.

Begründung:

Den Medien liess sich entnehmen, dass in grossen Städten der Schweiz zunehmend Minderjährige der freiwilligen Prostitution nachgehen. Dies geschieht einerseits aus wirtschaftlicher Notwendigkeit, andererseits wird von sogenanntem Labelsex berichtet, d. h., junge Mädchen prostituieren sich, um Geld für teure Markenartikel zu verdienen. Eine vermehrte Prostitution von Minderjährigen ist auch in Zürich zu beobachten. Sogar im Official City Guide der Stadt Zürich wurden in Inseraten «sehr junge Begleiterinnen» angepriesen («Tages-Anzeiger» vom 26. April 2010).

Der Kanton kann gestützt auf Art. 199 Abs. 2 StGB legislieren. Die Kantone Genf und St.Gallen haben bereits eigenständige gesetzliche Regelungen erlassen.

Es ist deshalb angezeigt, dass auch die Zürcher Regierung Regelungen trifft, damit die Prostitution von Minderjährigen unterbunden wird. Besonderes Augenmerk ist dabei auf den Umstand zu legen, dass die Massnahmen wenn immer möglich bei den Freiern und nicht bei den Jugendlichen angesetzt werden.

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

Massnahmen zum Schutze von Kindern gegen sexuelle Ausbeutung sind zu begrüessen. Auch die Heraufsetzung des Schutzalters von 16 auf 18 Jahre für sexuelle Dienste im Rahmen der Prostitution ist sinnvoll. Der Regierungsrat hat in diesem Sinne bereits am 17. Juli 2009 gegenüber dem Bund zur vorgesehenen Unterzeichnung des Überein-

kommens des Europarates zum Schutze von Kindern vor sexueller Ausbeutung und sexuellem Missbrauch Stellung genommen.

Die Zuständigkeit des Bundes und die von ihm bereits unternommenen Schritte sprechen indessen klar gegen eine kantonale Regelung:

– Zutreffend ist, dass die Genfer Gesetzgebung vorschreibt, dass Prostituierte volljährig sein müssen. Im Kanton St.Gallen wurde gegen den Antrag des Regierungsrates eine Motion überwiesen, welche die Prostitution Minderjähriger verbieten will. In ihrer ablehnenden Stellungnahme führte die St. Galler Regierung aus, dass es angesichts der umfassenden Bundeszuständigkeit in diesem Bereich fraglich scheine, ob die Genfer Regelung vor dem Bundesrecht standhalte.

Zwar erlaubt es Art. 199 des Strafgesetzbuches (StGB; SR 311.0) den Kantonen, Vorschriften über Ort, Zeit oder Art der Ausübung der Prostitution zu erlassen.

Die – im Ergebnis zwar zu begrüßende – Heraufsetzung des Schutzalters von 16 auf 18 Jahre für sexuelle Dienste im Rahmen der Prostitution fällt indessen klar in die Bundeszuständigkeit.

– Der Bundesrat hat Anfang Juni 2010 das bereits erwähnte Übereinkommen des Europarates zum Schutz von Kindern vor sexueller Ausbeutung und sexuellem Missbrauch genehmigt. Die am 1. Juli 2010 in Kraft getretene Konvention will die ungestörte sexuelle Entwicklung von Kindern und Jugendlichen umfassend schützen. Der Beitritt der Schweiz wird verschiedene Anpassungen des Strafgesetzbuches erfordern. So wird namentlich die Inanspruchnahme sexueller Dienste von 16- bis 18-jährigen Jugendlichen gegen Geld oder sonstige Vergütungen strafbar zu erklären sein.

Da der Bund somit eine Strafbestimmung zur Kinderprostitution erlassen wird, ist es nicht angezeigt, in diesem Bereich eine kantonale Regelung zu prüfen. Das Anliegen der Motion wird auf Bundesebene umgesetzt.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 116/2010 nicht zu überweisen.»

Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil): Dass zunehmend Minderjährige der freiwilligen Prostitution nachgehen, ist ein zunehmendes Problem in der Schweiz und vor allem in Kanton und Stadt Zürich. Der sogenannte Label-Sex dürfte sich in Zeiten der wirtschaftlichen Abschwächung noch verstärken. Hierbei geht es darum, dass junge

Mädchen sich prostituieren, um Geld für teure Markenartikel zu verdienen. Zurzeit ist dies im Alter von 16 bis 18 Jahren legal.

Die Regierung bestätigt in ihrer Antwort, dass Massnahmen zum Schutze von Kindern gegen sexuelle Ausbeutung zu begrüssen sind. Auch die Heraufsetzung des Schutzalters von 16 auf 18 Jahre für sexuelle Dienste im Rahmen der Prostitution ist sinnvoll und unbestritten. Der Regierungsrat weist darauf hin, dass die Zuständigkeit beim Bund ist und dass entsprechende Schritte unternommen werden. Dies ist grundsätzlich richtig. Noch hat der Bund aber nicht legiferiert. Die Schweiz hat die Konvention des Europarates gegen Kindsmissbrauch, die sogenannte Lanzarote-Konvention, unterzeichnet, aber noch nicht ratifiziert. Ein Beitritt der Schweiz bedingt verschiedene Anpassungen des Strafgesetzbuches. Namentlich ist die Inanspruchnahme sexueller Dienste von 16- bis 18-jährigen Jugendlichen gegen Geld oder sonstige Vergütung strafbar zu erklären. Zudem müssen die strafrechtlichen Bestimmungen zur Kinderpornografie entsprechend erweitert werden. Neben den Straftatbeständen enthält die Konvention auch Bestimmungen über Prävention, Opferschutz und Interventionsprogramme, die ausschliesslich oder teilweise in den Zuständigkeitsbereich der Kantone fallen. Der Beitritt zur Konvention erfordert unter anderem auch Änderungen der kantonalen Rechtsgrundlagen. Die zur Umsetzung der Konvention notwendige Revision des Strafgesetzbuches hat in der Vernehmlassung einhellig Zustimmung gefunden. Nun steht die Botschaft an das Parlament vor der Verabschiedung durch den Bundesrat. Die Mühlen in Bern mahlen aber häufig langsam.

Wir erwarten nun von der Regierung, dass sie sich einerseits weiterhin und verstärkt für das Anliegen einsetzt und den Druck für die Gewährleistung von Kindes- und Jugendschutz im Prostitutionsgewerbe auf Bundesebene aufrechterhält. Andererseits ist die Regierung aber auch im Vollzug in der Verantwortung. Viele junge Frauen, die im Kanton Zürich anschaffen und sich mit Ausweisen als volljährig ausgeben, sind gar nicht volljährig, sondern weisen sich mit gefälschten Papieren aus. Diesem Missstand kann man nur mit gezielten und nachhaltigen Polizeikontrollen nachkommen. Es braucht dafür spezialisierte Beamte mit vertiefter Kenntnis der Opfersituation. Wir sprechen hier also von Opferschutz. Die Polizeien im Kanton Zürich sind also bei der Suche und Identifizierung von möglichen Opfern gefordert.

Der CVP ist der Kindes- und Jugendschutz ein wichtiges Anliegen im Rahmen ihrer umfassenden Familienpolitik. Wir werden also genau hinsehen und hinhören, wie ernst die Regierung und die Polizei die Anliegen von Opfern, die nicht auf Anheb als solche erkennbar sind, nehmen werden. Die CVP ist stolz, dass ihre Motion die nötige Wirkung beim Bund ausgelöst hat und dass der Bund nun endlich aktiv geworden ist. Um weiterhin den Druck auf Bern aufrecht zu erhalten, beantragen wir die Überweisung der Motion, da der Kanton und die Stadt Zürich im Unterschied zu andern Regionen der Schweiz hiervon besonders betroffen sind.

Susanna Rusca Speck (SP, Zürich): Der Kinder- und Jugendschutz ist ein zentrales Anliegen unserer Partei. Alle erdenklichen sinnvollen Massnahmen zum Schutz von Kindern gegen sexuelle Ausbeutung sind zu begrüßen. Materiell unterstützen wir den vorliegenden Vorstoss und bedanken uns auch für die Besorgnis bei der Motionärin und dem Motionär. Leider, leider können wir aber nur mit strafrechtlichen Änderungen auch nicht alle Probleme lösen. Wenn wir die Gesetzgebung studieren und juristisch betrachten, haben wir in dieser Sache klare Regelungen. Das Anliegen dieser Motion ist Bundessache. Wie auch die Antwort zeigt, ist für die Heraufsetzung des Schutzalters von 16 auf 18 Jahre für sexuelle Dienste im Rahmen der Prostitution klar der Bund zuständig. Zurzeit wird ja auf Bundesebene der Beitritt der Schweiz zum Übereinkommen des Europarates zum Schutz von Kindern vor sexueller Ausbeutung und Missbrauch vollzogen. Ziel des Übereinkommens ist ein europaweiter, möglichst umfassender, auch präventiver Schutz der ungestörten sexuellen Entwicklung von Kindern und Jugendlichen.

Der Regierungsrat hat zu diesem Übereinkommen Stellung genommen. Es gibt heute somit keinen Bedarf einer kantonalen Revision. Die erforderlichen Anpassungen der Strafbestimmung zur Kinderprostitution werden im Schweizerischen Strafgesetzbuch erfolgen, insbesondere des erweiterten strafrechtlichen Schutzes. Das heisst, wer von Jugendlichen zwischen 16 und 18 gegen Geld sexuelle Dienste in Anspruch nimmt, wird bestraft. Mit der Unterzeichnung der Konvention und den Anpassungen des Strafgesetzbuches sind wir der Meinung, dass eine kantonale Regelung nicht erforderlich ist.

Die SP-Fraktion bittet Sie deshalb, diesen Vorstoss nicht zu überweisen.

Stefan Hunger (BDP, Mönchaltorf): Die Forderung der Motionäre ist richtig und wird auch von der BDP unterstützt. Es ist nötig, Strafbestimmungen zur Kinderprostitution zu erlassen. Die Kinderprostitution kennt jedoch keine Kantons- und Landesgrenzen. Deshalb müssen die Strafbestimmungen aus unserer Sicht nicht nur für den Kanton Zürich, sondern gesamtschweizerisch geregelt werden. Der Bund wird hoffentlich in Kürze gesamtschweizerische Strafbestimmungen erlassen. Damit werden das Anliegen der Motionäre und auch unser Anliegen erfüllt. Wir werden deshalb die Motion nicht unterstützen und versuchen, auf Bundesebene den Druck weiter aufrechtzuerhalten.

Heidi Bucher (Grüne, Zürich): Vermutlich haben wir hier im Parlament und vordergründig bezüglich Kinderprostitution einen kleinsten gemeinsamen Nenner, der da ist: Kinder und Jugendliche müssen gegen sexuelle Ausbeutung geschützt werden. Der Dissens beginnt aber bereits dann, wenn diskutiert wird, ab welchem Alter Schutzmassnahmen greifen sollen. Dann stellt sich zum Beispiel folgende Frage: Ist eine 16-Jährige, die sich ihr Geld für die neusten Markenklamotten mit Prostitution verdient, eine eigenständige Frau, die mit vollem Bewusstsein Gewaltrisiken, Ansteckungsrisiken und Ausbeutungsrisiken in Kauf nimmt, um ihre Konsumlust befriedigen zu können? Wäre diese junge Frau Ihre Tochter, die Sie lieb haben, würde Ihre Antwort vermutlich eindeutig ausfallen: Nein, sie ist zu jung für eine ehrliche Risikoanalyse. Die Antwort würde in Ihrem – verzeihen Sie mir den Ausdruck – Schattenleben und beim Zusammensein mit einer jungen Frau oder einem jungen Mann vielleicht anders ausfallen. Die vielen Inserate und Internetseiten, in denen sehr junge Frauen ihre Dienstleistungen anbieten, sprechen dazu eine zu deutliche Sprache. Und wir repräsentieren hier das Volk. Damit Sie mich nicht falsch verstehen, es ist ein Glück für uns Menschen, dass wir nicht nur denkende Wesen sind, sondern den Kopf und die Vernunft ab und zu ausschalten können. Sex ist etwas Wunderbares und eine Aktivität des täglichen Lebens, die uns zufrieden und ausgeglichen machen kann. Nie aber darf diese Aktivität zulasten eines Kindes oder einer Jugendlichen gehen. Sehr junge Menschen sind noch nicht in der Lage, die Tragweite solcher Handlungen für das Leben weise abzuwägen.

Wir Grünen sind nicht gegen den Einsatz von sexuellem Kapital, wenn erwachsene und unabhängige Menschen entscheiden, es einzusetzen. Wir unterstützen aber die Forderung der Motion, die Prostitu-

tion von Kindern unter 18 Jahren zu unterbinden. Deren psychischen, physischen und sozialen Risiken sind viel zu gross im Alter nicht abgeschlossener Hirnreife – entschuldigen Sie auf der Tribüne (*von dort aus verfolgt eine Schulklasse die Debatte*) – und noch nicht gefestigter Persönlichkeiten. Ich weiss aufgrund meiner langjährigen Erfahrung als Pflegefachfrau Psychiatrie, welchen Schaden sexuelle Ausbeutung anrichten kann. Jugendliche Prostituierte befinden sich laut Aussage des Zürcher Polizeivorstehers sehr oft in unerträglichen Abhängigkeitsverhältnissen, zum Beispiel von ihren Freiern, durch die sie auf grauenvollste Weise zum sexuellem Dienst – so schön beschönigend umschrieben – erpresst werden. Oft sind die Frauen, die von der Polizei gefilzt werden, ohne Papiere und ohne Geld unterwegs. Ihre Zuhälter verwalten diese persönlichen Dinge. Es gibt Erpressungen wie etwa «Ich erzähle es deinen Eltern in deinem Dorf oder erschiesse deinen kleinen zweijährigen Bruder, wenn du nicht gehorchst». Es gibt körperliche, seelische und soziale Gewalt. Ich gehe nicht ins Detail, dafür gibt es Presseberichte.

Es ist nicht so, dass ein Verbot statistisch relevant das Abtauchen jugendlicher Prostituierten in den Untergrund unterstützt. Wenn, dann ist das Abtauchen in die Illegalität das Verhalten einzelner. Das Verbot der Kinderprostitution aber hilft jungen Menschen, ihr Schutzrecht einzufordern. Es nützt vielen.

Wir unterstützen die Motion trotzdem nicht, weil diese Strafbestimmungen eidgenössisch festzulegen sind. Sie haben die Begründungen bereits gehört. Die Verschiebung in andere Kantone nützt den Prostituierten gar nichts. Bitte lehnen Sie deshalb die vorliegende Motion ab, ohne deren Forderungen zu verwerfen und die Regelung auf nationaler Ebene voranzutreiben.

Daniel Hodel (GLP, Zürich): Es ist immer wieder erstaunlich, was unsere Konsumgesellschaft für Auswüchse hervorbringt. Als neues Phänomen ist hier der sogenannte Label-Sex zu nennen. Grundsätzlich ist also das Anliegen der Motionäre verständlich und die genannte Praxis der Prostitution minderjähriger Mädchen ist bedenklich und äusserst tragisch. In diesem Zusammenhang ist die Heraufsetzung des Schutzalters von 16 auf 18 Jahre für sexuelle Dienste sinnvoll und anzustreben. Nichtsdestotrotz muss darauf hingewiesen werden, dass der Bund in dieser Frage bereits viel unternimmt. Wie bereits gesagt, ist es vorgesehen, dass die Schweiz das Übereinkommen des Europa-

rates zum Schutz von Kindern vor sexueller Ausbeutung und sexuellem Missbrauch unterzeichnet. Die am 1. Juli 2010 in Kraft getretene Konvention will die ungestörte sexuelle Entwicklung von Kindern und Jugendlichen umfassend schützen. Der Regierungsrat hat hierbei wohlwollend Stellung genommen. Zwar erlaubt es Artikel 199 des Strafgesetzbuches den Kantonen, Vorschriften über Ort, Zeit oder Ausübung der Prostitution zu erlassen. Die im Ergebnis zu begrüßende Heraufsetzung des Schutzalters von 16 auf 18 Jahre für sexuelle Dienste im Rahmen der Prostitution fällt indessen klar in die Zuständigkeit des Bundes. Da der Bund somit eine Strafbestimmung zur Kinderprostitution erlassen wird, ist es nicht angezeigt, in diesem Bereich eine kantonale Regelung zu prüfen. Das Anliegen der Motion wird auf Bundesebene durchgesetzt. Zu erwähnen wäre an dieser Stelle aber auch noch, dass eine grosse Verantwortung in der Aufklärung der Jugendlichen bei den Eltern liegt; dies hinsichtlich der Bekämpfung der Ursache und weniger der Symptome. Die Motion sollte nicht überwiesen werden.

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Ich versuche im Sinne der Ratseffizienz die Voten nicht nochmals zu wiederholen. Wir haben festgestellt, dass es uns allen ein Anliegen ist, die Situation zu verbessern. Die Prostitution von jungen Menschen unter 18 Jahren ist tatsächlich unhaltbar und auch die Ausbeutung muss gestoppt werden. Ebenso ist die Anhebung des Schutzalters von 16 auf 18 Jahre durchaus im Sinne der FDP.

Der Regierungsrat hat es ausgeführt und wir haben es zur Kenntnis genommen: Es ist Sache des Bundes, hier die Regelungen zu treffen, Regelungen, die unterwegs sind. Ich bin nicht ganz der Ansicht, dass da nur die CVP sich dieses Kränzchen winden kann, aber die gesetzlichen Vorgaben sind unterwegs. Dienste von 16- bis 18-jährigen Jugendlichen gegen Geld oder sonstige Vergütungen sollen strafbar werden. Auch wir sehen die Motion am falschen Ort hier. Wir werden sie nicht unterstützen, hätten das Zeichen, das gewünscht wird, gerne unterstützt, wenn es ein Postulat geworden wäre. Die CVP hat sich anders entschieden, so verzichten wir auf die Unterstützung. Besten Dank.

Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.): Für die EDU ist die Kinderprostitution ein Schandfleck, der umgehend beseitigt werden muss. Wir sind deshalb froh, dass der Bund nach einer langen Anlaufzeit nun wirklich tätig wird und das Schutzalter auf 18 Jahre erhöht wird. Wir hätten diese Motion gerne unterstützt, weil sie etwas Wichtiges ist. Aber im Sinne der Ratseffizienz verzichten wir auf eine Überweisung. Danke

Ruth Kleiber (EVP, Winterthur): Der Regierungsrat lehnt die Motion ab. Es sei Sache des Bundes. Die Schweiz sei der Europa-Konvention zum Schutze der Kinder vor sexueller Ausbeutung beigetreten, das heisst es sei nicht angezeigt, dass der Kanton Zürich auch noch eine Regelung macht in dieser Sache. Zur Tatsache, dass Genf und Sankt Gallen zu diesem Thema gesetzliche Regelungen erlassen haben, schreibt der Regierungsrat, es sei fraglich, ob diese Regelungen beim Bundesgericht standhalten.

Diese Begründung überzeugt die EVP nicht. In der Fragestunde im Bundesrat hat auf die Frage in Bezug auf die Regelung der Kantone Sankt Gallen und Genf der Bundesrat folgende Auskunft gegeben, ich zitiere: «Zwischen der Umsetzung der Konvention und der erwähnten kantonalen Regelung besteht kein Widerspruch. Beide entsprechen der Maxime des Schutzes von Jugendlichen.» Die Motion wurde 2010 eingereicht. Beim Bund konnte man sich dazu äussern. Die Vernehmlassung war im November 2011 abgeschlossen.

Als EVP erachten wir es als wichtig, dass die Teenie-Prostitution verboten wird. Strafbar macht sich, wer gegen Bezahlung die sexuellen Dienste von Unmündigen zwischen 16 und 18 Jahren in Anspruch nimmt. So ist zu hoffen, dass die unmündigen Jugendlichen geschützt werden können. Auch wenn im Bund vieles vorerarbeitet ist, unterstützt die EVP die Motion. Wir wollen ein Zeichen setzen – auch nach Bern – zum Schutze der Jugendlichen.

Claudio Zanetti (SVP, Zollikon): Als gäbe es im Bereich des Sexualstrafrechts nicht schon genug Absurditäten, kommt jetzt die CVP und will da noch eine neue hinzufügen. Wir sind hier für das kantonale Recht zuständig und sollten uns hüten, einfach Zeichen setzen zu wollen. Das Schutzalter ist nun einmal bei 16 Jahren, und das zu ändern, wäre Sache des Bundesgesetzgebers. Es gibt ja auch hier im Rat Leu-

te, die das Stimmrechtsalter auf 16 senken wollen, weil die Jugendlichen offenbar so gescheit sind, dass sie das können. Aber ob sie Sex haben dürfen, das soll dann doch wieder hier im Rat beschlossen werden. Dieses Schutzalter wurde auf 16 Jahre gesenkt, weil man den Jugendlichen diese Kompetenz zumutet. Und wenn da jetzt Geld dafür genommen wird, dann mag man das für stossend halten, aber ich weiss nicht, warum jetzt die CVP kommen muss und a priori «pfui, pfui» sagen muss – einmal mehr.

Hingegen, wenn es darum geht, dass jemand ausgenützt wird, eine Notlage ausgenützt wird, jemand gezwungen wird, da sind wir alle dagegen, das versteht sich ja von selber, und hier haben wir Regeln. Zum Beispiel ist Nötigung strafbar und wird auch bestraft. Das genügt. Den Rest soll bitte der Bundesgesetzgeber machen. Wir von der CVP (*Heiterkeit*) – wir von der SVP wollen diese CVP-Motion nicht unterstützen und ich bitte Sie, das Gleiche zu tun.

Regierungsrat Mario Fehr: Ich darf zuerst der Debatte entnehmen, dass Sie alle die Stossrichtung, die in dieser Motion aufgezeigt wird, nämlich Kinderprostitution zu verbieten, unterstützen. Ich glaube, es ist durchaus berechtigt zu sagen, dass diejenigen, die hier diese Motion eingereicht haben, die übrigens auch in Bern Motionen im gleichen Bereich eingereicht haben, in einem wichtigen Thema dafür gesorgt haben, dass der Bundesrat tätig geworden ist. Es gibt auch im Bund, sehr geehrter Herr Erstunterzeichner, übrigens einen Vorstoss aus dem Jahr 2008 von Ihrem Parteifreund Luc Barthassat – ich habe diesen Vorstoss damals (*als Nationalrat*) unterschrieben – und auch er findet, eine Regelung sollte auf Bundesebene angesiedelt werden.

Der Regierungsrat hat – das haben Sie in dieser Antwort gesehen – die Stossrichtung der Motion auf Bundesebene immer unterstützt. Inzwischen hat – es wurde in der Debatte gesagt – die Vernehmlassung stattgefunden zum Beitritt zur Konvention und zur erforderlichen Revision des Strafgesetzbuches. Ich kann Ihnen sagen, dass der Bund vorsieht, dem Parlament den Beitritt zur Konvention und die Änderungen des Strafgesetzbuches, also das Verbot der Kinderprostitution, noch vor den Sommerferien zuzuleiten. Sie sehen, der Bund wird also demnächst legiferieren. Und von daher, glaube ich tatsächlich, braucht es heute keine kantonale Regelung mehr. Der Regierungsrat hat, wie gesagt, in der Vernehmlassung die Stossrichtung ausdrücklich unterstützt, er ist sogar darüber hinaus gegangen und hat sich

auch Gedanken zum Vollzug gemacht. Er hat beispielsweise in der Vernehmlassungsantwort geschrieben: «Damit die sexuelle Ausbeutung und der sexuelle Missbrauch von Kindern und Jugendlichen wirksam bekämpft werden können, müssen deshalb im Bedarfsfall zusätzliche Mittel auch tatsächlich zur Verfügung stehen.» Herr Pinto hat auch auf die kantonale Ebene, auf den Vollzug hingewiesen. Hier kann ich ihm sagen, dass wir einen «Steuerungsausschuss Prostitution» ins Leben gerufen haben, zusammen mit der Volkswirtschaftsdirektion, auch mit dem Stadtrat von Zürich, und uns regelmässig treffen und sämtliche Probleme in diesem Umfeld aktiv angehen. Als ehemaliger Bundesparlamentarier möchte ich Sie darauf hinweisen: Wenn diese Motion heute einfach nur an der Frage scheitert, ob die Sache im Kanton oder im Bund angesiedelt werden sollte, würde eine negative Botschaft nach Bern gehen, was für das Anliegen nicht hilfreich ist. Ich glaube, wir alle haben gehört, dass alle Fraktionen in diesem Rat das Verbot der Kinderprostitution unterstützen. Ich kann dem Motionär zusichern, dass, auch falls er diese Motion heute nicht mehr aufrechterhalten würde, wir mit voller Kraft für dieses Anliegen eintreten werden. Ich glaube, das Signal geht von dieser Debatte aus und nicht von einer allfälligen Abstimmung über diese Motion. Besten Dank.

Ratspräsident Bernhard Egg: Nach dieser Zusicherung wünscht Jean-Philippe Pinto noch einmal das Wort.

Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil): In Anbetracht der Ausführungen des Sicherheitsdirektors und der Zusicherung, in dieser Sache aktiv am Ball zu bleiben und den Druck auf Bern weiterhin aufrecht zu erhalten, ziehen wir die Motion zurück. Herr Regierungsrat, bitte nehmen Sie zur Kenntnis, dass alle Parteien grundsätzlich für das Anliegen sind. Auch die CVP bleibt weiterhin am Ball und ist auch für eine Bundeslösung. Vielen Dank.

Ratspräsident Bernhard Egg: Wir nehmen vom Rückzug Vormerk.

Die Motion 116/2010 ist zurückgezogen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Missstände im Migrationsamt

Interpellation von Ornella Ferro (Grüne, Uster), Esther Guyer (Grüne, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 10. Mai 2010

KR-Nr. 126/2010, RRB-Nr. 1045/7. Juli 2010

Ratspräsident Bernhard Egg: Es hat sich vor der Pause herausgestellt, dass Ornella Ferro entschuldigt abwesend ist. Traktandum 9 wird deshalb abgesetzt.

10. Änderung POG (LS 551.1) verkehrspolizeiliche Aufgaben

Motion von Lorenz Habicher (SVP, Zürich) vom 25. Oktober 2010

KR-Nr. 311/2010, RRB-Nr. 143/9. Februar 2011 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

«Das Polizeiorganisationsgesetz (POG) LS 551.1 soll wie folgt ergänzt werden:

§ 15 Abs. 3 (Neu) Die Kantonspolizei setzt ihre personellen und technischen Mittel im Rahmen der verkehrspolizeilichen Kontrolltätigkeit mit der Zielsetzung ein, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Unfallschwerpunkte zu bekämpfen. Abschnittsgeschwindigkeitskontrollanlagen sind im Kanton Zürich unzulässig.

Begründung:

Die Kantonspolizei weist eine Vielzahl von verkehrsbezogenen Aufgaben aus. Die verkehrspolizeilichen Kontrolltätigkeiten sollen der primären Zielsetzung der Verkehrssicherheit entsprechen. Verdeckte Mehrfacherfassungen und Aufzeichnungen ohne die in §15 Abs. 3 aufgeführten Aspekte sowie die Sammlung solcher Daten infolge technischer Möglichkeiten neuer Anlagen sind indes unerwünscht. Abschnittsgeschwindigkeitskontrollanlagen leisten keinen Beitrag zur Bekämpfung von Unfallschwerpunkten und sind somit auf dem Kantonsgebiet unzulässig.

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

Das Polizeiorganisationsgesetz vom 29. November 2004 (POG, LS 551.1) bezeichnet die polizeilichen Aufgaben und legt die polizeilichen Zuständigkeiten in den einzelnen Aufgabenbereichen fest. Gemäss § 10 POG umfassen die verkehrspolizeilichen Aufgaben die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Verkehr auf den öffentlichen Strassen, vorbeugende Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Verfolgung der Verstösse gegen das Verkehrsrecht. Ergänzend dazu hält das Polizeigesetz vom 23. April 2007 (PolG, LS 550.1), das die Aufgaben der Polizei und die Art und Weise ihrer Erfüllung umschreibt, in § 3 Abs. 2 lit. b fest, dass die Polizei insbesondere Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verhütung von Verkehrsunfällen im Strassenverkehr trifft.

Den gesetzlichen Vorgaben entsprechend konzentriert sich die Kantonspolizei beim Einsatz ihrer verkehrspolizeilichen Mittel darauf, die Verkehrssicherheit zu verbessern, indem sie einerseits Unfallschwerpunkte und Auswüchse im Strassenverkehr bekämpft (das heisst insbesondere systematisch gegen Raserinnen und Raser vorgeht), anderseits aber auch mit einem dauernden, angemessenen Kontrolldruck verhindert, dass auf dem Strassennetz des Kantons rechtsfreie Räume entstehen. Sie tut dies sowohl gestützt auf die Strategie der Verkehrspolizei als auch in Übereinstimmung mit dem Legislaturziel Nr. 16.1 des Regierungsrates.

Da das geltende Recht die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Bekämpfung von Unfallschwerpunkten als Zielsetzung der verkehrspolizeilichen Kontrolltätigkeit bereits enthält, ist eine entsprechende Ergänzung des POG, wie dies die Motionäre verlangen, offensichtlich nicht erforderlich.

Bei der Kontrolle des Verkehrs auf öffentlichen Strassen hat die Polizei bundesrechtliche Vorgaben zu beachten. Gemäss Art. 5 Strassenverkehrskontrollverordnung vom 28. März 2007 (SKV, SR 741.013) sind Kontrollen u. a. schwerpunktmässig nach sicherheitsrelevantem Fehlverhalten sowie nach Gefahrenstellen auszurichten und erfolgen stichprobenweise, systematisch oder im Rahmen von Grosskontrollen. Bei den Kontrollen, insbesondere bei der Überwachung der Geschwindigkeit, sind technische Hilfsmittel einzusetzen (Art. 9 Abs. 1 lit. a SKV). Als zulässige Messart führt die Verordnung des ASTRA

vom 22. Mai 2008 zur Strassenverkehrskontrollverordnung (SR 741.013.1) neben anderen auch Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen zur Ermittlung der Durchschnittsgeschwindigkeit über einen Strassenabschnitt auf.

Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen (sogenannte AGK) überwachen die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs über einen bestimmten Abschnitt. Dies im Gegensatz zu herkömmlichen Messanlagen, bei denen die Geschwindigkeit an einem einzigen Punkt gemessen wird. Eine AGK besteht aus zwei Messstationen am Anfang und am Ende einer ausgemessenen Strecke. Die Messstationen erfassen jedes durchfahrende Fahrzeug und errechnen dessen Durchschnittsgeschwindigkeit. Liegt eine Übertretung vor, werden die erfassten Daten an die Polizei übermittelt. Liegt keine Übertretung vor, werden die Fahrzeug- und Personendaten innerhalb der Anlage gelöscht und der Datenschutz bleibt gewährleistet.

Mit der Überwachung der Durchschnittsgeschwindigkeit soll erreicht werden, dass alle Fahrzeugarten die jeweils erlaubte Höchstgeschwindigkeit über den gesamten gemessenen Strassenabschnitt einhalten. Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit sollen dadurch verbessert werden. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) führt zurzeit im Arisdorftunnel auf der A2 im Kanton Basel-Landschaft einen Pilotversuch mit einer AGK durch, welche die einzelnen Fahrzeugkategorien erkennt und deren jeweils unterschiedliche Höchstgeschwindigkeit kontrolliert. Ab Frühjahr 2011 wird das ASTRA zudem eine stationäre Anlage auf der A9 im Kanton Waadt und eine portable Anlage in Betrieb nehmen. Gemäss einer Medienmitteilung vom 11. Januar 2011 will das ASTRA mit den Testbetrieben herausfinden, ob diese Art der Geschwindigkeitskontrolle in der Schweiz ebenso positive Ergebnisse liefert wie beispielsweise in Italien, Österreich oder Holland. Dort konnte die Zahl der Unfälle mit getöteten und schwerverletzten Personen auf den kontrollierten Abschnitten nahezu halbiert werden. Gleichzeitig war der Verkehrsfluss in vielen Fällen homogener geworden, das abrupte Abbremsen vor den Radarkästen blieb aus und die Anzahl der festgestellten Geschwindigkeitsübertretungen sank.

Die Ergebnisse des rund einjährigen Testbetriebs werden wissenschaftlich ausgewertet und sollen veröffentlicht werden. Das ASTRA wird erst nach Vorliegen dieser Ergebnisse entscheiden, ob AGK in der Schweiz tatsächlich zum Einsatz gelangen. Vor dem Hintergrund

der offenbar positiven Erfahrungen mit AGK im Ausland und vor Abschluss des Pilotbetriebs und dessen Auswertung durch das ASTRA wäre es verfrüht, solche bundesrechtlich grundsätzlich erlaubten Anlagen im Kanton Zürich für unzulässig zu erklären und der Polizei damit ein Mittel vorzuenthalten, das dazu beitragen kann, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Verkehrsunfälle zu verhindern.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 311/2010 nicht zu überweisen.»

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Was lange währt, wird endlich gut. Ich möchte mein Votum mit einem kleinen Zitat aus der Antwort des Regierungsrates oder aus dem Auszug des Protokolls des Regierungsrates, Seite 2, beginnen, ich zitiere: «Da das geltende Recht die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Bekämpfung von Unfallschwerpunkten als Zielsetzung der verkehrspolizeilichen Kontrolltätigkeit bereits enthält, ist eine entsprechende Ergänzung des POG, wie dies die Motionäre verlangen, offensichtlich nicht erforderlich.» Sie sehen, ein Teil der Motion stösst ins Leere, der erste Teil des geforderten neuen Absatzes. Es bleibt noch der letzte Satz, der besagt «Abschnittsgeschwindigkeitskontroll-Anlagen sind im Kanton Zürich unzulässig.»

Nun kommen wir zu des Pudels Kern oder zum Kern der Aussagen dieses Vorstosses. Im Oktober 2010, als die Motion eingereicht wurde, hatte die ASTRA bekanntgegeben, sie wolle zwei Versuchsprojekte mit Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen in der Schweiz starten. Diese zwei Versuchsprojekte sind der Arisdorftunnel auf der A2, also eine Tunnelstrecke, und die Strecke Aigle-Bex auf der A9, das ist eine freie Strecke. Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen messen die Durchschnittsgeschwindigkeit auf einer definierten Strecke und mit einer Busse oder einem Führerausweisenzug wegen Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit muss nur rechnen, wer im Durchschnitt schneller als erlaubt gefahren ist. Sie sehen, es geht um eine komplizierte Berechnung und da möchte ich ein bisschen auf diese Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen eingehen.

Diese unterscheiden sich in der Schweiz ein bisschen vom Ausland und der Bezug, den der Regierungsrat da zum Ausland aufgestellt hat, mit England oder anderen Ländern, die aufgezählt werden und wo Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen schon bestehen, ist so, dass es

bei uns ein bisschen anders läuft. Ich möchte da kurz auf dieses Prinzip eingehen, dass die Schweiz das gültige Prinzip der Fahrerhaftung macht und ein Beweisfoto nötig ist. Somit kann die Durchschnittsgeschwindigkeit nicht wie etwa in Italien oder Holland oder auch Österreich bis zu mehreren Tagen nach dem Vorfall berechnet werden, in der Schweiz muss das Ergebnis in Sekundenbruchteilen vorliegen. Diese technischen Herausforderungen galt es bei diesen Pilotprojekten zu erforschen. Die Herausforderung ist natürlich auch, dass Daten erhoben werden. Sie haben zwei Balken bei dieser Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle, eine ganz am Anfang, die die Einfahrtsgeschwindigkeit misst und alle Fahrzeuge, die diesen Balken passieren, technisch erfasst. Und Sie haben am Ende der Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle einen weiteren Balken, der wieder alle Fahrzeuge, die diesen Abschnitt verlassen, erfasst. Und dann berechnet der Computer die entsprechende Durchschnittsgeschwindigkeit auf diesem Abschnitt. Das heisst, sie können bei der Einfahrt schneller sein, im Tunnel dann verlangsamen. Und wenn Sie vor dem Ende des Tunnels nicht zu schnell beschleunigen, dann sind Sie im Durchschnitt immer noch unter der höchstzulässigen Geschwindigkeit. Es ist auch so, dass diese Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen nicht überall Sinn machen. Denn Sie müssen ja eine Strasse kontrollieren, wo der Verkehrsfluss sich nicht zu stark verändert. Das heisst, Sie können eine Abschnittskontrolle zum Beispiel nicht innerorts durchführen, weil Sie zu viele Abzweiger haben oder die Strecke zu kurz ist, um eine Durchschnittsgeschwindigkeit zu berechnen. Und ich glaube nicht, dass Sie gewillt sind, auf diese Sachen einzugehen. Aber ich habe noch ein paar weitere technische Hinweise. Ich möchte hier eine Quelle nennen, das ist Göran Nilsson, ein schwedischer Fachmann. Der hat das einmal berechnet. Er hat die Effekte der Geschwindigkeiten auf die Folgen, das heisst auf die Verletzungsgefahr, berechnet und hat entsprechend eine Formel erarbeitet. Göran Nilsson entwickelte für den Zusammenhang zwischen Anzahl Unfälle mit Personenschäden und den Geschwindigkeitsveränderungen folgende mathematische Formel: $a_2 = a_1 (v_2/v_1)^2$. Ich kann das ausdeutschen: Die Anzahl Unfälle mit Personenschaden nach der Geschwindigkeitsveränderung a_2 entspricht der Anzahl Unfälle mit Personenschaden ohne Geschwindigkeitsveränderung a_1 , multipliziert mit der Division der neuen durchschnittlichen Geschwindigkeit v_2 mit der ursprünglichen durchschnittlichen Geschwindigkeit v_1 im Quadrat. Sie sehen, diese

Formel wird danach bei einer Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle zur Anwendung gelangen, und das in Sekundenbruchteilen. Denn am Ende müssen Sie das Ergebnis übermitteln können, um den Fahrenden zu bestrafen.

Die besagten Projekte, der Arisdorftunnel und die Strecke Aigle–Bex, wurden untersucht, der Schlussbericht liegt vor. Das ASTRA zieht eine positive Bilanz mit diesen Versuchen nach der Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle. Der Bericht selbst sagt aber, dass er keine Aussagen machen kann, weil er zu wenig lange gedauert hat. Im Bericht selbst findet man in der Einführung, Intro 3, auch folgende Aussage, ich zitiere: «In Bezug auf das Unfallgeschehen konnte noch keine signifikante Auswirkung festgestellt werden, da der Untersuchungszeitraum mit einer einmonatigen Nachher-Phase eindeutig zu kurz und die Stichprobengrösse zu klein war. Auch hier ist eine aussagekräftige Beurteilung der Auswirkungen der AGK, also der Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen, auf das Unfallgeschehen frühestens 2013 möglich.» Sie sehen, der Schlussbericht besagt, dass eigentlich auch zur Sicherheit noch keine Aussage gemacht werden kann und es folglich ein Erfolg sein muss, wenn man das einführen sollte.

Die Motion verlangt jetzt, dass man im Kanton Zürich darauf verzichtet. Wieso: Wir wollen, dass die verkehrspolizeilichen Aufnahmen und Aufgaben so gestellt werden, dass man Punktkontrollen macht und bei Schwerpunkten eingreift. Wir wollen nicht, dass man einen Abschnitt definiert, der dann ständig kontrolliert wird, um die Daten zu erfassen und nachher auch noch andere Aussagen daraus abzuleiten. Ich bitte Sie, die Motion zu unterstützen. Was bleibt, ist das Verbot der Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen im Kanton Zürich, was eine gute Sache ist. Denn es ist eine Art Kontrolle, die dem Datenschutz nicht ganz gerecht wird. Obwohl immer versichert wird, die Daten würden wieder vernichtet – ich glaube das nicht. Der Datenschutz ist hier eine sehr zentrale Frage. Und das andere ist: Wollen wir den gesamten Verkehr in einem Abschnitt überhaupt überwachen? Ist es unser Ziel, auf einer Strasse einen Abschnitt komplett unter Kontrolle zu haben? Ich denke nicht. Denn was bringt es in der Sicherheit, ob jetzt jemand mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 79,8 Kilometer pro Stunde durch einen Tunnel gefahren ist oder ob die Durchschnittsgeschwindigkeit 80,1 Kilometer pro Stunde betragen hat? Das kann für uns aus sicherheitstechnischer Sicht keine Relevanz haben. Ich bitte Sie darum, die Motion zu unterstützen.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Bekämpfung von Unfallschwerpunkten geben unseren Familien mehr Sicherheit. Gerade für die schwächsten Verkehrsteilnehmer, für die Kinder, ist es zentral, in einem sicheren Umfeld aufwachsen zu können. Eine der grössten Gefahren für unsere Kleinen in Kindergarten und Primarschule ist der Strassenverkehr, da sie insbesondere die Geschwindigkeit von Fahrzeugen nur sehr schlecht einschätzen können. Wie wir leider wissen, halten sich nicht alle Verkehrsteilnehmenden an die Geschwindigkeitslimiten und gefährden damit sich selber und andere. Im vergangenen Jahr sind im Kanton Zürich 700 Unfälle mit 130 Verletzten auf übersetzte Geschwindigkeit zurückzuführen. Neben den betroffenen Opfern, welche einen sehr hohen Preis bezahlen, kosten diese Verkehrsunfälle auch die Allgemeinheit über Steuern, Sozialversicherungsbeiträge und Haftpflichtprämien sehr viel Geld.

Damit die Geschwindigkeitslimiten besser eingehalten werden, braucht es also entsprechende Kontrollen; dies leuchtet wohl allen ein. Der CVP, als Familienpartei, liegt einzig und allein die Sicherheit am Herzen, weshalb sie gegen gesetzliche Beschränkungen von Geschwindigkeitskontrollmassnahmen ist und vorliegende Motion daher klar ablehnt. Wer sich an die Verkehrsregeln hält, muss nichts befürchten. Und wer sich nicht daran hält, soll die Konsequenzen tragen. Die angesprochenen Abschnittsgeschwindigkeitskontrollanlagen können im Gegensatz zu den herkömmlichen Punktkontrollen nicht nur an einem einzigen Punkt die Geschwindigkeit messen, sondern die Durchschnittsgeschwindigkeit eines ganzen Abschnittes. Sie ergeben also noch ein genaueres Bild über das Geschwindigkeitsverhalten eines Verkehrsteilnehmenden. In der Schweiz laufen an verschiedenen Orten Testphasen. In Österreich, Italien und England haben sich die Kontrollanlagen als wirksames Mittel zur Stärkung der Verkehrssicherheit und eines einheitlichen Verkehrsflusses seit Jahren bewährt. Es gibt also keinen Grund, auf diese Anlagen von vornherein vollständig zu verzichten, ausser man möchte die Tempobolzer schützen. Die CVP setzt sich für die Familien und nicht für die Raselei auf unseren Strassen ein. Besten Dank.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Ich bin ja doch sehr positiv überrascht, Lorenz (*Lorenz Habicher*), dass du gemerkt hast, dass der erste Teil der Motion total überflüssig ist. Bleibt noch der Teil mit dem

Verbieten der sogenannten Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen. Das wäre ein gutes Wort für «Häckerlispiel». Über Sinn und Unsinn von sogenannten AGK, so kürze ich es jetzt der Einfachheit halber ab, streiten sich ja die Fachleute. Bis jetzt laufen in der Schweiz zwei Pilotversuche, wir haben es gehört. Ob diese bis jetzt die erhofften Erfolge brachten, ist noch nicht bekannt. Ziel einer jeden polizeilichen Kontrolle muss ja die Erhöhung der Verkehrssicherheit sein, darüber sind sich hier drin sicher alle einig. Auf Autobahnen – und diese AGK werden wohl vorwiegend auf diesem Strassentyp eingesetzt werden – greift auch das Argument mit der Familie nicht so ganz, weil ja doch nicht so viele Kinder auf Autobahnen spielen. Auf Autobahnen ist aber nicht nur die zu hohe Geschwindigkeit Ursache für Unfälle, sondern ebenfalls – und das möchte ich einfach noch betonen – die Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes und das Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die jeweiligen Strassenverhältnisse. Wenn also auch einmal ein Effort unternommen würde, diese Fehlverhalten zu ahnden, hätten wir einen weiteren grossen Schritt getan in punkto Erhöhung der Verkehrssicherheit. Es ist mir auch klar, dass diese eine aufwendigere Geschichte sein wird. Laut der Antwort des Regierungsrates hat man aber doch im Ausland sehr gute Erfahrungen mit diesen AGK gemacht. Die Anzahl der getöteten und schwerverletzten Personen konnte auf den kontrollierten Abschnitten beinahe halbiert werden. Lieber Lorenz Habicher, dieses Ergebnis lässt an Deutlichkeit nichts mehr zu wünschen übrig. Und es ist ja nicht total kühn und verwegen, anzunehmen, dass dies in der Schweiz wohl kaum zu vollkommen anderen Ergebnissen führen würde. Zudem führten diese AGK anscheinend noch zu einem weiteren positiven Effekt: Der Verkehrsfluss konnte verbessert werden, weil die Fahrweise in den meisten Fällen homogener wurde. Ich schliesse daraus, dass damit auch der Sicherheitsabstand besser eingehalten wurde. Mein zu Beginn erwähntes Anliegen wird also auch noch angepackt.

Es wäre darum voreilig und nicht gerade weitsichtig, diese Kontrollmöglichkeit jetzt schon gesetzlich verbieten zu lassen. Falls die Versuche in der Schweiz tatsächlich die erhofften Verbesserungen bringen, könnten diese AGK durchaus eine Option für den Kanton Zürich sein; «könnten», denn zwingend ist das nicht. Aber sich diese Möglichkeit ein für allemal jetzt schon ohne konkrete Ergebnisse zu verbauen, wäre eine Dummheit. Ich bin überzeugt, dass die Kantonspolizei zu gegebener Zeit weise und im Sinne der Verkehrssicherheit

entscheidet, ob es dieses Kontrollmittel nun im Kanton Zürich braucht oder ob es das eben nicht braucht. Die SP-Fraktion wird darum diese Motion ablehnen.

Walter Schoch (EVP, Bauma): Der Schlussbericht des ASTRA zieht eine positive Bilanz über die Versuche mit Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen. Der Verkehr wird homogener und flüssiger, die Anzahl Tempouberschreitungen hat markant abgenommen. Dies wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Genaue Werte sind diesbezüglich wegen der kurzen Dauer der Versuche noch nicht erhältlich. Aber gemäss den Erfahrungen im Ausland konnte die Zahl der Unfälle mit getöteten und schwerverletzten Personen nahezu halbiert werden. Negative Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer wurden nicht festgestellt. Geschwindigkeitsübertretungen vor und nach den Kontrollabschnitten haben nur leicht zugenommen. Die Messungen über einen längeren Abschnitt haben eben den Vorteil, dass man nicht kurz wegen einer Kontrolle abbremst und dann wieder zu schnell weiterfährt. Es ist die Aufgabe der Polizei, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Das besagte Mittel ist offenbar in gewissen Fällen sehr geeignet.

Geschwindigkeitskontrollen müssen nicht abgeschafft oder verhindert werden, wenn sie dem eigentlichen Zweck, eben der Verkehrssicherheit, dienen. Grosszügige Toleranzwerte wären wichtig, damit die Fahrzeuglenker die erlaubte Geschwindigkeit wirklich auch fahren und nicht aus Angst, eine Übertretung zu begehen, ständig eine grosse Sicherheitsmarge einkalkulieren. Ich danke Ihnen.

Daniel Hodel (GLP, Zürich): «Ein reines Gewissen ist ein sanftes Ruhekissen», in diesem Sinne: Wer sich an die Verkehrsregeln hält, hat nichts zu fürchten. Die Ambitionen hinter dieser Motion sind unklar und die Zielsetzung ist diffus. Auch die kurze Mathematik-Lektion hat hier nicht für Klarheit gesorgt. Das Polizeiorganisationsgesetz vom 29. November 2004 bezeichnet die polizeilichen Aufgaben und legt die polizeilichen Zuständigkeiten in den einzelnen Aufgabenbereichen fest. Zu den genannten verkehrspolizeilichen Aufgaben gehören ganz klar die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Verkehr auf den öffentlichen Strassen, vorbeugende Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Verfolgung

der Verstösse gegen das Verkehrsrecht. Wieso sollten wir nun eine technische Möglichkeit bereits als unzulässig deklarieren, bevor wir uns nicht im Klaren darüber sind, wie diese Möglichkeit bei der Umsetzung der geforderten Aufgabenerfüllung dienlich sein kann? Den gesetzlichen Vorgaben entsprechend, konzentriert sich die Kantonspolizei beim Einsatz ihrer verkehrspolizeilichen Mittel darauf, die Verkehrssicherheit zu verbessern, indem sie einerseits Unfallschwerpunkte und Auswüchse im Strassenverkehr bekämpft, andererseits aber auch mit dauerndem angemessenem Kontrolldruck verhindert, dass auf dem Strassennetz des Kantons rechtsfreie Räume entstehen. Ich erinnere hier gern an die Raser-Thematik vor nicht sehr langer Zeit und die damit verbundenen Emotionen sowohl in der Bevölkerung wie auch bei Politikerinnen und Politikern.

Wir haben gehört, Abschnittskontrollen überwachen die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs über einen bestimmten Abschnitt; dies im Gegensatz zu herkömmlichen Messanlagen, bei denen die Geschwindigkeit an einem einzigen Punkt gemessen wird. Die Messstationen erfassen jedes durchfahrende Fahrzeug und errechnen dessen Durchschnittsgeschwindigkeit. Liegt nun eine Übertretung vor, werden die erfassten Daten an die Polizei übermittelt. Liegt keine Übertretung vor, werden die Fahrzeug- und Personendaten innerhalb der Anlage gelöscht und der Datenschutz bleibt gewährleistet. Nochmals: Ein reines Gewissen ist ein sanftes Ruhekissen. Übrigens, die wenigsten haben Probleme damit, dass Standarddienste auf unseren Handys laufen. Die Telefongesellschaft kann ohne Problem eruieren, dass jemand viel zu schnell durchs Leben rast. Vor dem Hintergrund der offenbar positiven Erfahrungen mit AGK im Ausland und vor Abschluss des Pilotbetriebs und dessen Auswertung durch das ASTRA wäre es verfrüht, solche bundesrechtlich grundsätzlich erlaubten Anlagen im Kanton Zürich für unzulässig zu erklären und der Polizei damit ein Mittel vorzuenthalten, das dazu beitragen kann, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Verkehrsunfälle zu verhindern. Vielmehr gilt es, die Erfahrungen im In- und Ausland auszuwerten, die richtigen Schlüsse zu ziehen und die Motion zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu überweisen. Vielen Dank.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Unsere Fraktion der Grünen und AL hat ja ein gesundes Misstrauen gegen jede Form polizeilicher Kontrollen. Hier ist aber der Eingriff in die Freiheitsrechte der Bürger und

Bürgerinnen, wenn man solche Abschnittskontrollen macht, doch sehr, sehr gering, und demgegenüber steht doch immerhin das Rechtsgut des Lebens, das man schützen kann. Es ist ein Gewinn an Verkehrssicherheit. Wenn man diesen ausländischen Studien – ab und zu darf man ja auch ins Ausland schauen – glauben kann, dann erhöht das die Verkehrssicherheit erheblich. Deshalb gibt es keinen Grund, dieser Motion zuzustimmen. Auf jeden Fall ist diese Form von Kontrollen wesentlich gescheiter und besser als diese Raser-Diskussion, die wir hier sonst führen, dass man möglichst starke Strafen gegen Raser will et cetera. Ich denke, wenn man das mit präventiven Kontrollen machen und die Gefahr senken kann, kann man viel mehr erreichen als mit marktschreierischen Worten gegen «Kuscheljustiz» und für Strafverschärfung. Unsere Fraktion der Grünen und AL wird deshalb diese Motion ablehnen.

Beat Badertscher (FDP, Zürich): Im Gegensatz zur Fraktion von Markus Bischoff haben wir kein Misstrauen – auch kein gesundes – gegenüber der Polizei. Ich schlage Ihnen vor, dass wir die Motion von Kollege Lorenz Habicher einigermassen unaufgeregt diskutieren. Wenn ich das richtig verstanden habe, geht es nur noch um die Abschnittsgeschwindigkeitskontrollanlagen, vom andern Teil der Motion habe ich nichts mehr gehört. Wir sehen es wie folgt:

Wir haben Geschwindigkeitsvorschriften. Wie alle Vorschriften, sind die Vorschriften einzuhalten. Wenn sie sinnlos wären, wären sie abzuschaffen. Niemand hat hier gesagt, dass Geschwindigkeitskontrollen nicht sinnvoll sind. Sie erhöhen die Verkehrssicherheit. Ich weiss selber aus eigener Erfahrung, dass Geschwindigkeitsbussen unangenehm sind. Immerhin haben solche Geschwindigkeitsbussen eine generalpräventive, aber auch spezialpräventive Funktion; das sehe ich auch bei mir selber.

Nun, warum sollen wir im heutigen Zeitpunkt gegen diese Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen sein? Ich habe heute kein vernünftiges Argument gegen diese Kontrollen gehört. Offensichtlich gibt es ausländische Versuche. Ich denke nicht, dass bezüglich Verkehrsgeschwindigkeit das Ausland völlig anders ist als die Schweiz, obschon wir selbstverständlich völlig anders sind als der Rest von Europa. Dann haben wir vom Bericht des ASTRA gehört. Auch dieser Bericht hat keine Argumente dafür geliefert, dass man heute schon, bevor diese Versuche endgültig durchgeführt worden sind, diese Kon-

trollen grundsätzlich verbieten sollte. Ich denke, es wäre nicht vernünftig, so etwas heute ins Polizeiorganisationsgesetz hineinzuschreiben. Ich glaube eher, dass diese Kontrollen sinnvoll sind im Dienste der Verkehrssicherheit. Deshalb lehnen wir diese Motion ab.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Ein kurzer Kommentar zur Meinung des Vertreters der FDP. Ich weiss nicht, ob nicht jeder von Ihnen, der ein Motorfahrzeug fährt, schon einmal ein langsames Fahrzeug oder ein Fahrzeug, das er ohne Weiteres überholen konnte und das nicht die angemessene Tempolimite nach oben eingehalten hat, überholt hat. Dazu muss man Gas geben. Wenn man Gas gibt auf einer längeren Strecke, dann ist es möglich, dass man kurz, um zu überholen, eben das Tempolimit leicht überschreitet. Ich verstehe es nicht, dass man damit wieder mit so einer Vorlage ganz einfach den Normalbürger, den normalen Autofahrer kriminalisiert. Und das soll von Anfang an abgestellt werden.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Der Ursprung der Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen liegt im Rennsport. Die Viertelmeilen-Rennen wurden so gemessen. Das heisst, dort hat sich die Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle erst richtig durchgesetzt, weil man genau wissen wollte, wie schnell das entsprechende Fahrzeug auf einer Viertelmeile ist, und das in der Durchschnittsgeschwindigkeit. Die Höchstgeschwindigkeit spielt da ja keine Rolle. Man hat sich nicht dafür interessiert, ob am Ende der Viertelmeile einer 300 Kilometer schnell ist oder nur 299, sondern man wollte wissen, wie schnell er die Viertelmeile im Durchschnitt überwunden hat.

Wenn wir jetzt den Argumenten von Priska Seiler folgen, dann sind wir beim Problem der Nationalstrassen, das ASTRA ist ja auch zuständig dafür. Und im Bereich des nationalen Finanzausgleichs ist es ja so, dass die Nationalstrassen von den Kantonen an den Bund übergegangen sind und dadurch auch die entsprechenden Kontrolleinrichtungen in die Kompetenz des Bundes übergegangen sind. Das heisst, wir können gar nicht legiferieren, ob auf dem Nationalstrassennetz des Kantons Zürich solche Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen eingerichtet werden oder nicht. Wir können uns nur für den Rest der Staatsstrassen ein paar Gedanken machen, da die Kosten für eine solche Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle nicht unerheblich sind. Sie

müssen bedenken, dass diese Balken, die aufgestellt werden, ausgerüstet werden müssen. Es braucht ein GPS-System oder satellitengestützte Datenübermittlung. Es braucht ein Rechenzentrum, das die Daten auswertet. Sie müssen sich vorstellen, wenn Sie einen Strassenabschnitt mit 25'000 Fahrzeugen haben, dann müssen Sie alle diese 25'000 Fahrzeuge doppelt erfassen, nämlich einmal bei der Einfahrt, einmal bei der Ausfahrt. Und dann müssen Sie die entsprechenden Durchschnittsgeschwindigkeiten rechnen, und das muss in Sekundenschnelle gehen, damit nachher auch ein Foto als Beweisführung geschossen werden kann. Sie sehen, es ist, wenn auch immer nur möglich, diesen Aufwand auf den Nationalstrassen zu machen, und dort dürfen wir nicht legiferieren. Auf den Staatsstrassen im Kanton Zürich wird erstens der Kostenfaktor so hoch sein, dass man es nicht machen kann. Und zweitens wird es nicht sinnvoll sein, weil die Teilstücke zu gering oder zu kurz sind, um genügend gute Ergebnisse zu erreichen.

Sie sehen also, diese Motion verlangt eigentlich nur, darauf zu verzichten, den Aufwand zu betreiben, hohe Kosten in Kauf zu nehmen, ohne nachher bessere Ergebnisse zu erzielen. Und ich denke, das ist das beste Argument dazu: Man soll nicht in etwas investieren, von dem man schon heute weiss, dass es keine besseren Ergebnisse liefern wird. Abschliessend ist noch zu sagen: Der Schlussbericht sagt ja, diese beiden Teststrecken in der Schweiz seien ein Erfolg, und man verweist dann sofort aufs nahe Ausland. Wenn Sie die ursprüngliche Ausgangslage des ASTRA anschauen, waren drei verschiedene Arten von Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen vorgesehen: die Tunnelstrecke, die freie Strecke und eine Baustellenstrecke. Die Baustellenstrecke wurde nie erprobt, weil man schon zu Beginn gesehen hat, dass der Aufwand unverhältnismässig ist und dass es sich dort nicht machen lässt. Und genau dort haben wir Unfallschwerpunkte, weil wir immer ein paar Idioten haben, die im Baustellenbereich zu schnell fahren. Dort wäre es sinnvoll und genau dort kann man es nicht machen. Darum bitte ich Sie, verzichten Sie auf eine Übung, die den Kanton Zürich schlussendlich viel Geld kosten wird. Die Ergebnisse werden sehr bescheiden ausfallen. Unterstützen Sie diese Motion.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Lorenz Habicher, ich bin erstaunt, wie Sie sich über die technischen Probleme eines solchen Systems Gedanken machen. Sie können davon ausgehen, dass wir im Kanton Zü-

rich nur Systeme einsetzen, die funktionieren. Sonst würden wir es nicht machen. Ja, da kannst du noch lange die Hände schütteln, René Isler, das ist so, mindestens bei der Kantonspolizei. Ich hoffe, auch bei der Stadtpolizei Winterthur. Ich gehe auch davon aus, dass die Kantonspolizei den Einsatz der Mittel und den Zweck der Mittel zueinander in Erwägung zieht und sie nur dort einsetzt, wo die Frage der Sicherheit im Vordergrund steht. Wir hatten einmal eine Diskussion hier im Rat oder vor dem Rat im Zusammenhang mit dem Budget, als die Bussen wesentlich erhöht wurden. Wir haben damals gesagt, wir wollen nicht, dass die Kantonspolizei im Gegensatz zu anderen Korps eine Budgetpolitik und Finanzierungspolitik macht, sondern sie soll nur eine Politik machen, die in erster Linie der Sicherheit dient. Wir haben darauf verzichtet, die Bussengelder einfach aufzustocken. Und es ist und bleibt das Credo, dass man die Sicherheit in den Vordergrund stellt. Wenn dazu auch Streckenabschnittskontrollen gehören, dann ist das sinnvoll und zu unterstützen. Diese Motion ist es nicht wert, unterstützt zu werden.

Regierungsrat Mario Fehr: Herr Reinhard hat natürlich völlig recht, die Kantonspolizei setzt ihre Mittel verantwortungsvoll ein, auch im Bereich der Verkehrssicherheit. Herr Habicher hat selbst erwähnt, dass der erste Teil seiner Motion hinfällig geworden ist, weil diese Aufgabenstellung schon heute im Gesetz festgehalten ist. Ich persönlich finde, der Regierungsrat findet, dass auch der zweite Teil heute nicht überwiesen sollte. Der Regierungsrat hat in seiner damaligen Antwort ausgeführt, dass diese Tests des ASTRA laufen. Inzwischen kennen wir die Ergebnisse, wir kennen also nicht nur Ergebnisse aus Italien, Österreich und Holland; aus England nicht, Herr Habicher, aber die spielen heute Fussball, das ist auch etwas. Wie auch immer, der Verkehr rollt homogener, es gibt markant weniger Geschwindigkeitsübertretungen auf diesen Teststrecken. Das haben nicht wir festgestellt, das hat das ASTRA festgestellt. Das ASTRA hat gesagt «Wir führen diese Versuche weiter». Selbstverständlich spielt dabei der vernünftige Einsatz der vorhandenen Mittel eine Rolle. Es geht uns allen letzten Endes um die Verkehrssicherheit. Dem ASTRA geht es um die Verkehrssicherheit und der Kantonspolizei auch und dem Regierungsrat sowieso.

Zum heutigen Zeitpunkt – zum heutigen Zeitpunkt – ein mögliches Mittel für den Kanton Zürich ausschliessen zu wollen, das vielleicht

in naher Zukunft ein taugliches sein könnte, das allerdings wäre verantwortungslos. Es wäre verantwortungslos gegenüber all denjenigen, die tagtäglich zur Verkehrssicherheit in diesem Kanton Zürich einen Beitrag leisten wollen. Diesen allerdings müssen wir die notwendigen Mittel geben. Und dass wir, Herr Habicher, immer wieder auch neue Dinge ausprobieren müssen, ausprobieren können und ausprobieren sollen, ist ein Gebot eines sich ständig weiterentwickelnden Einsatzes für die Verkehrssicherheit in diesem Kanton. Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, diesen Vorstoss nicht zu überweisen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 111 : 50 Stimmen (bei 1 Enthaltung), die Motion 311/2010 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Verbesserung der Sichtbarkeit von Zebrastreifen durch den Einbau von Reflektoren

Postulat von Renate Büchi (SP, Richterswil), Marcel Burlet (SP, Regensdorf) und Sabine Sieber Hirschi (SP, Sternenbergr) vom 31. Januar 2011

KR-Nr. 34/2011, Entgegennahme, Diskussion
(gemeinsame Beratung mit KR-Nr. 341/2011)

17. Erhöhung der Sicherheit am Fussgängerstreifen

Postulat von Franco Albanese (CVP, Winterthur), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Davide Loss (SP, Adliswil) vom 12. Dezember 2001

KR-Nr. 341/2011, Entgegennahme, Diskussion
(gemeinsame Beratung mit KR-Nr. 34/2011)

Ratspräsident Bernhard Egg: Die Geschäftsleitung hat auf entsprechenden Antrag gemeinsame Beratung dieser Geschäfte beschlossen. Für die Publikation im blauen Heft hat es nicht mehr gereicht. Wird ein anderer Antrag als gemeinsame Beratung gestellt? Das ist nicht

der Fall. Wir werden also die beiden Geschäfte gemeinsam beraten und anschliessend getrennt darüber abstimmen.

Ruedi Menzi, Rüti, hat an der Sitzung vom 27. Juni 2011 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates 34/2011 gestellt. Das ist das besagte Postulat von Renate Büchi.

Und Lorenz Habicher, Zürich, hat an der Sitzung vom 26. März 2012 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates 341/2011 gestellt. Das ist das erwähnte Postulat von Franco Albanese.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti): Armin Steinmann wird Ihnen noch die Meinung der SVP kundtun, und zwar von juristischer Seite. Ich möchte mich auf die technische Seite beschränken.

Bei den Reflektoren handelt es sich um in den Boden eingelassene – ich sage es einfach –, sogenannte Katzenaugen. Diese Reflektoren haben den Nachteil, dass sie im Winter mit Schnee bedeckt und im Sommer verschmutzt sind und somit ihre Wirkung zum Teil verlieren. Zu dieser verminderten Wirkung stehen die Kosten für die Installation in keinem Verhältnis. Ein Lösungsansatz wäre eine bessere und hellere Beleuchtung am Fussgängerstreifen. Setzen wir doch dieses Geld, anstatt für unnötige Reflektoren, für eine bessere Beleuchtung am Fussgängerstreifen ein. Deshalb lehnen wir dieses Postulat ab. Danke.

Renate Büchi (SP, Richterswil): «Das eine tun, das andere nicht lassen», würde ich jetzt Ruedi Menzi zur Antwort geben. Nichts spricht dagegen, dass man die Fussgänger- beziehungsweise die Zebrastreifen besser ausleuchtet und sie so gut beleuchtet, dass sie wirklich sichtbar sind. Wir fordern den Regierungsrat auf, das zu prüfen, was Sie schon zu wissen vermeinen. Wir fordern den Regierungsrat in unserem Postulat auf, er solle prüfen, wie die Wirksamkeit dieser Reflektoren ist, wie teuer es ist, wenn sie eingebaut werden müssen, welches die Wirksamkeit ist, die sie entfalten. Und ich bin sicher, der Regierungsrat würde auch sagen, wo die Probleme liegen, wenn wir solche Reflektoren einbauen würden, und wo wir sie dann einbauen möchten. Diesen Auftrag hätten wir gerne schon 2011 dem Regierungsrat übergeben, dann könnten wir schon bald die Resultate lesen. Dann wären wir sicher. Einfach weil Sie es jetzt sagen, Herr Menzi, glaube ich es nicht wirklich ganz. Würden wir diese Diskussion aber im November führen oder im Dezember und Januar, dann würde es

ein bisschen anders tönen. Die Zeitungen sind voll von Berichten: Verletzte auf Fussgängerstreifen, tödlich Verletzte auf Zebrastreifen, es ist gefährlich, es ist dunkel, man sieht die Leute nicht, die auf die Strasse treten und einen Zebrastreifen überqueren wollen. Die Leute sind zu allem Unglück auch noch dunkel gekleidet, weil die Wintermäntel, warum auch immer, eher in Grau- und Schwarztönen gehalten sind. Es ist dämmerig im November, wir wissen es alle, es ist dämmerig, es ist trüb, es ist neblig, es nieselt. Und dann passieren wirklich viele Unfälle. Wir sprechen darüber hier im Rat nicht zum ersten Mal. Die Zeitungen sind voll. Ein grosses Wehklagen beginnt. Fachleute werden zitiert in den Zeitungen landauf, landab. Was können wir tun, um die Sicherheit an diesen Zebrastreifen zu verbessern, gerade eben in dieser Jahreszeit, die es wirklich auch den Autofahrenden ja nicht einfach macht. Und denken Sie doch auch an die Autofahrenden. Denn jeder dieser Unfälle verursacht viel Leid. Er verursacht Leid bei den Opfern, bei deren Angehörigen, aber er verursacht auch viel Leid beim Autofahrer oder der Autofahrerin, die den Unfall verursacht. Denn, da bin ich mir sicher, das will niemand, jemanden auf dem Zebrastreifen anfahren oder gar zu Tode fahren. Abgesehen davon sind oftmals Kinder betroffen. Oftmals sind ältere Menschen betroffen, die auch sonst schon im Bereich Verkehr zu einer Risikogruppe gehören. Darum macht es doch Sinn zu prüfen: Können wir die Verkehrssicherheit mit Reflektoren erhöhen? Wenn wir das könnten, dann können wir die Sicherheit für unsere Fussgängerinnen und Fussgänger erhöhen und wir können viel Schaden abwenden. Und ob diese Katzenaugen, wie Sie sie nennen, im Winter dann immer verschneit sind? Also unsere Winter sind nun wirklich auch nicht mehr so, dass tagtäglich auf allen Strassen 50 Zentimeter Neuschnee liegen oder nur schon allein fünf oder zehn Zentimeter. Abgesehen davon haben wir moderne Schneepflüge und ich gehe mal davon aus, dass mit ein bisschen Bewusstsein auch ein Schneepflug anständig über einen Reflektor fahren kann. Die Reflektoren müssen ja auch nicht flächendeckend eingebaut werden. Es gibt Zebrastreifen, die man sieht, wenn sie ausgeleuchtet sind, gut ausgeleuchtet sind. Wenn sie sich aber topografisch je nachdem an einer Kuppe befinden und nicht so gut sichtbar sind, wäre auch da ein Reflektor wirklich hilfreich. Auch wenn mal Laub auf einem Reflektor liegt, denke ich nicht, dass man gar nichts mehr davon sieht. Das sind Ausreden. Und was ich sehr ärgerlich finde, ist, dass wir nicht einmal prüfen können, wie viel Sinn oder nicht

Sinn das macht. Das macht eben keinen Sinn, wenn man das nicht prüfen darf. Wenigstens dazu können Sie doch Ihr Ja geben.

Darum bitte ich Sie, im Sinne der Verbesserung der Sicherheit auf Zebrastreifen, dieses Postulat zu überweisen und ebenso natürlich das Postulat von Franco Albanese, das sich auch wiederum der Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern annimmt. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wir hören es, die Erhöhung der Sicherheit am Fussgängerstreifen ist ein grosses Anliegen und wird auch medial immer schön begleitet. Das Problem bei der ganzen Sache ist natürlich nicht, dass der Fussgängerstreifen nicht sichtbar ist, denn der ist meistens gut sichtbar. Das Problem ist meistens, dass die Fussgänger, die den Fussgängerstreifen betreten, nicht als solche erkannt werden können. Und genau an diesem Punkt greift das Postulat von Franco Albanese ins Leere. Denn der Teil, der eigentlich geändert werden müsste, ist das Verhalten des Fussgängers am Fussgängerstreifen. Dieses müsste wieder einmal überdacht werden, weil viele Fussgänger heute abgelenkt sind; abgelenkt durch neue Medien, durch Natel oder was auch immer im Ohr oder vor den Augen ist. Das Problem ist: Sie laufen an den Fussgängerstreifen heran und halten dort nicht mehr an. Sie laufen direkt in die Strasse hinein. Denn im Kopf des Fussgängers steht ganz klar: «Ich habe Vortritt, die andern sollen mal schauen.» Und genau das ist das Falsche. Wir haben früher mit «Luege, lose, laufe» noch gelernt, wie man sich verhält. Früher galt auch noch das Handzeichen. Es war Pflicht, ein Handzeichen zu geben, wenn man überqueren wollte. Dieses Handzeichen wurde abgeschafft und siehe da, der Fussgängerstreifen hat sich von einem sicheren Übergang über die Strasse in einen unsicheren Ort verwandelt. Der Fussgängerstreifen kann aber nichts dafür. Er ist signalisiert, er ist gekennzeichnet, man sieht ihn. Und schlussendlich ist er immer da. Er verschiebt sich nicht und er ist nicht sprunghaft. Wer sich aber nicht genau richtig verhält, das ist der Fussgänger selbst oder der andere Verkehrsteilnehmer. Viele Fussgänger wissen auch nicht, dass wenn es eine Mittelinsel hat, sich die Strasse juristisch in zwei Strassen teilt. *(Der Votant wird durch einen schrillen Pfeifton seines Mikrofons unterbrochen und muss sein Votum von einem anderen Platz aus halten.)* Sie haben eine Strasse bis zur Mittelinsel und Sie haben eine zweite Strasse auf der andern Hälfte der Schutzinsel. Das heisst,

Sie müssen zwingend anhalten in der Schutzinsel. Sie dürfen also nicht in einem Streich überqueren, sondern sie müssen in der Mitte wieder anhalten. Das wird auch nicht gemacht. Nun sagen Sie «Wir müssen den Fussgängerstreifen anders gestalten, beleuchten, mit Reflektoren ausrüsten», wenn man nach dem ersten Postulat gehen sollte. Sie machen also immer passive Massnahmen für den Fussgängerstreifen und Sie unternehmen nichts, um etwas in den Köpfen der Fussgänger zu bewirken. Die meisten Unfälle passieren durch diese Verunsicherung. Die Fussgänger haben das Gefühl, sie dürfen laufen, müssen aber schauen. Der Verkehrsteilnehmer, der Autofahrer, der Töfffahrer, wer auch immer, der weiss nicht: Hält er noch? Läuft er? Was macht er am Strassenrand? Und durch diese Verunsicherung der beiden Verkehrsteilnehmer kommt es dann zum Konflikt. Entweder bremst der Autofahrer abrupt ab, weil er glaubt, der andere läuft in die Strasse. In diesem Moment kommt es zum Auffahrunfall, weil der dahinter Fahrende die Situation nicht als solche erkannt hat. Oder der Automobilist fährt weiter in der Annahme, der Fussgänger würde noch anhalten, bevor er in die Strasse läuft. Dies passiert aber nicht. Der Fussgänger hält nicht an und so wird er vom Auto erwischt. Sie sehen, der Konflikt ist da, weil beide Verkehrsteilnehmer in einer gewissen Unsicherheit leben, und die Unsicherheit wird nicht durch den Fussgängerstreifen oder bauliche Massnahmen verursacht. Die Unsicherheit wird durch den Menschen verursacht und beide Postulate bringen keine Klärung und keine Verbesserung der Situation.

Ich bitte Sie darum, auch das Postulat von Franco Albanese abzulehnen.

Franco Albanese (CVP, Winterthur): Selbstverständlich unterstützen wir, um dies gleich vorwegzunehmen, das Postulat von Renate Büchi, worin der Regierungsrat ersucht wird, die Wirksamkeit von Reflektoren in Fussgängerstreifen zu prüfen, lieber Ruedi Menzi, zu prüfen und die Umsetzungskosten zu eruieren. Also es sind noch keine Gelder ausgegeben damit, man kann danach immer noch entscheiden, ob es zu teuer ist. Auch werde ich mir heute Abend beim Medienanlass über die Sicherheit der Fussgängerstreifen im Kanton Zürich persönlich ein Bild über die neusten Anstrengungen in diesem Bereich machen können. Aber allein schon die Tatsache, dass bereits heute ein solcher Anlass stattfindet, zeigt die Erkenntnis der Regierung über den nachgewiesenen Handlungsbedarf, die Fussgängerstreifen endlich

sicherer zu machen, und dass technische Verbesserungen kontinuierlich vorangetrieben werden müssen.

Denn Fussgängerstreifen dürfen keine Todesfallen sein. Und es ist das Mindeste, was man von Volksvertretern erwarten kann, wenn sie diesbezüglich alles in ihrer Macht Stehende unternehmen, damit die nötigsten Massnahmen schnell umgesetzt werden. Deswegen gehe ich mit meinen Mitpostulanten bereits einen Schritt weiter als Renate Büchi und ersuche Sie dringlichst um Unterstützung unseres Postulates betreffend eine Prüfung der gesetzlichen Grundlagen oder der dazu gehörenden Verordnungen, damit diese insoweit ausgeschöpft werden können, dass Fussgängerstreifen Markierungen zur Verbesserung der Fussgängerstreifen-Sichtbarkeit nach den neusten Erkenntnissen gestaltet oder saniert werden können. Der Kanton soll hierbei als Eigentümer von Strassen nebst Sanierungen und technisch verbesserten Neuerungen an Fussgängerstreifen umsetzen. Es ist absolut essenziell, dass die Regierung diesen ersten Schritt – ich sage es ausdrücklich: ersten Schritt, Lorenz Habicher, den zweiten Schritt können wir gern zusammen machen – zur Verbesserung der Fussgängersicherheit möglichst unverzüglich vollzieht, damit die ersten Massnahmen im kommenden Herbst umgesetzt sind, bevor die in dieser Zeit besonders prekären Lichtverhältnisse weiter Opferzahlen in inakzeptabler Höhe fordern. Denn gemäss dem europäischen Fussgängerstreifen-Test aus dem Jahr 2009 ist eine der Hauptursachen die zum Teil schlechte oder zu späte Sichtbarkeit von Fussgängerstreifen bei Tag und bei Nacht. Dies attestierte auch der ACS (*Automobil-Club der Schweiz*) verschiedentlich. Dass sich die Lage auf den Schweizer Strassen seither nicht verbessert hat, zeigt der am 6. Dezember 2011 veröffentlichte TCS-Test (*Touring-Club der Schweiz*) über die Fussgängerstreifen. Die Resultate waren überwiegend mangelhaft und wiesen einen grossen Nachholbedarf auf.

Mit einer speziellen Markierung mit sehr hoch reflektierenden Glasperlen zum Beispiel könnte die Sichtbarkeit markant gesteigert werden, um die elementar wichtige Früherkennung von Fussgängerstreifen zu bewirken und die motorisierten Verkehrsteilnehmer frühzeitig zu warnen. Dies fällt bei der in der Schweiz gültigen Vortrittsregelung für Fussgänger besonders ins Gewicht. Und gerade eben weil die Fussgänger in erster Linie das Vortrittsrecht des Fussverkehrs bei Strassenquerungen regelt, werden sie bei der Inanspruchnahme gerade dieses Rechtes zu einer zentralen Sicherheitskomponente. Dass der

Sanierungsbedarf der Fussgängerstreifen im Kanton und in den Gemeinden gross ist, zeigte unlängst auch der Bundesrat in der Antwort auf die Motion von Altnationalrat Pius Segmüller auf. Wir fordern deshalb mit Nachdruck dieses Projekt, welches mit wenigen Mitteln und innert nützlicher Frist mehr Sicherheit für die Fussgänger auf Fussgängerstreifen bietet, rasch umzusetzen.

Ich bitte Sie somit, speziell in Gedenken an alle uns Nahestehenden und an alle Familienangehörigen, welche jährlich unzählige Fussgängerstreifen überqueren, um Mitunterzeichnung dieses Postulates. Besten Dank.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): In der Schweiz werden jedes Jahr 26 Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Streifen getötet und 960 verletzt – mit zunehmender Tendenz. Das sind genau 26 Tote und 960 Verletzte zu viel. Die Grünen finden es daher dringend nötig, die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger bei Querung der Strassen zu erhöhen. In diesem Sinn befürworten wir die Massnahmen, welche die Fussgängersicherheit erhöhen. Verbesserungen bei Fussgängerstreifen sind sinnvoll und nötig. In erster Linie braucht es Massnahmen, die direkt auf die Sicherheit der Fussgänger wirken. Das sind: erstens insbesondere die Verkürzung der Querungsdistanz, zum Beispiel durch Mittelinseln oder Trottoir-Nasen, zweitens die Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit der Autos, drittens ein Überholverbot innerorts und viertens die Beleuchtung der Fussgängerstreifen. Da gehe ich mit Ruedi Menzi überein, das ist eine gewichtige Massnahme, die Priorität haben soll vor Reflektoren und Ähnlichem.

Für eine Erhöhung der Sicherheit am Fussgängerstreifen stehen diese vier Massnahmen in Zentrum. Bevor andere Massnahmen geprüft werden, müssen diese Verbesserungen umgesetzt werden. Das Problem an den Fussgängerstreifen ist tatsächlich die Unaufmerksamkeit, da gehe ich mit Kollege Lorenz Habicher einig. Nur, das Problem ist eben die Unaufmerksamkeit der Autofahrer. Immerhin möchte ich in Erinnerung rufen: Auf Fussgängerstreifen haben Fussgänger Vortritt und bei Unfällen sind die Fussgänger eben die Opfer.

Erst in zweiter Linie sind Massnahmen vorzusehen, die nicht direkt, sondern indirekt die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger beeinflussen. Hierzu gehören alle Massnahmen, die lediglich die Wahrnehmung des Fussgängerstreifens verbessern, die quasi die Au-

tofahrer wecken. Dazu gehören Signale, Blinklichter, Haifischzähne, Glasperlen oder eben im Asphalt eingelassene Reflektoren. Solche Massnahmen können durchaus positive Wirkungen haben, dies insbesondere dann, wenn nicht nur die Aufmerksamkeit erhöht wird, sondern gleichzeitig die gefahrene Geschwindigkeit reduziert wird. Es ist aber fraglich, ob die höhere Aufmerksamkeit anhält, wenn alle Fussgängerstreifen mit Reflektoren ausgerüstet würden. Es würde für die Autofahrer normal, dass sie laufend Fussgängerstreifen mit Reflektoren begegnen. Umgekehrt ist zu befürchten, dass die Fussgängerstreifen ohne Reflektoren schlechter beachtet würden. Reflektoren können also auch dazu führen, dass die Sicherheit der Fussgänger schlechter wird. Reflektoren erhöhen zudem die Kosten der Fussgängerstreifen und führen tendenziell dazu, dass weniger, aber dafür hochausgerüstete Fussgängerstreifen erstellt werden. Eine Strasse, die von Dutzenden von Hinweisen, Verbotstafeln, Blinklichtern oder Reflektoren gesäumt wird, vermittelt den Eindruck, dass hier der Fahrverkehr Vorrang vor allem anderen hat. Die Bedeutung der Strasse als Verkehrsraum wird betont, während ihre Funktion als Aufenthalts- und Siedlungsraum, also Raum für Anwohnende und Fussgängerinnen und Fussgänger, als weniger wichtig erscheint. Die Dominanz des Fahrverkehrs wird also zulasten des Fussverkehrs tendenziell verstärkt.

Die Grünen fordern daher den Einsatz von Reflektoren oder Spezialbelägen bei Fussgängerstreifen, aber nur in den Fällen, in denen erhöhte Aufmerksamkeit nötig ist und wo die Geschwindigkeit nicht reduziert werden kann und wo die Länge des Fussgängerübergangs nicht verkleinert werden kann, wo ein Überholverbot innerorts nicht möglich ist und wo keine Beleuchtung gemacht werden kann. Mit den Reflektoren werden einzelne Fussgängerstreifen besonders hervorgehoben. Reflektoren sollen die Ausnahme bleiben. Wo diese Massnahme und alle andern Massnahme möglich und sinnvoll sind, muss definiert werden. Genau das soll der Postulatsbericht erläutern.

In dem Sinne unterstützen die Grünen die beiden Postulate.

Armin Steinmann (SVP, Adliswil): Einleitend gebe ich Ihnen meine Interessenbindung als Mitglied der Schweizerischen Vereinigung für Verkehrspsychologie bekannt. Als ehemaliger Verkehrspsychologe im Polizeidepartement der Stadt Zürich müsste ich die nun vorliegenden Postulate zur Verbesserung der Sichtbarkeit und Sicherheit der

Fussgängerstreifen eigentlich unterstützen. Wohlüberlegt kann ich das aber nicht, und zwar, weil Reflektoren nicht den angesprochenen Sicherheitsgewinn bringen. Die Verkehrsteilnahme, im Besonderen das Lenken eines Fahrzeugs, stellt eine fortwährende Herausforderung dar und ist nicht, wie landläufig die Meinung vorherrscht, eine reine Routinetätigkeit. Das ist falsch und kann fatale Folgen haben. Fahrzeuglenkende müssen laufend Informationen beschaffen und diese verarbeiten, damit sie das Fahrzeug richtig navigieren und stabilisieren können. 70 bis 90 Prozent dieser Informationen werden im Strassenverkehr über das Auge beschafft. Aber auch der Sehleistung sind Grenzen gesetzt und unseren visuellen Wahrnehmungen werden oft Streiche gespielt. Es kennen sicher alle das Sprichwort «Nachts sind alle Katzen gleich beziehungsweise grau». Das ist ganz einfach, weil nachts das Kontrastsehen fehlt.

Genau darum geht es beim vorliegenden Postulat. Der sogenannte HMB-Reflektor schafft die notwendige Informationsklarheit nicht. Er sagt nicht «Eine Person befindet sich auf der Strasse», sondern nur «Hier könnte sich eine Person auf der Strasse befinden». Sie haben damit den gleichen Effekt wie bei einem nur im Fahrbahnbereich beleuchteten Fussgängerübergang. Die enge, hell begrenzte Beleuchtung vermittelt dem Lenker eines Fahrzeugs den Eindruck, eine gute Sicht zu haben, wobei ausgeblendet wird, dass unerkannte Personen aus der oftmals unbeleuchteten, dunklen Zone neben oder hinter dem Fussgängerstreifen einen Unfall verursachen können, wenn sie unverhofft auf die Fahrbahn treten. Hier liegt das Hauptproblem. Es ist bereits gesagt worden, dass vier Massnahmen vorerst einmal bewältigt werden müssen, und dazu gehört auch die komplette Ausrüstung des Fussgängerbereichs mit einer guten Beleuchtung und nicht nur punktuell des Zentrums des Fussgängerstreifens. Das Postulat ist ebenso unnötig wie der flächendeckende Einbau der Reflektoren. Es ist nicht notwendig, dass nun auch noch der Regierungsrat eine Studie erarbeiten lässt. Diese gibt es doch schon seit 2003, durchgeführt von Professor Lindenmann (*Hans Peter Lindenmann*) vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, IVT, der ETH Zürich. Man weiss heute schon, dass der Einsatz von HMB-Reflektoren in seltenen speziellen Situationen, zum Beispiel Fussgängerstreifen auf Kuppen, Vorteile bringen kann, da er die Wahrnehmung des Übergangs verbessern kann. Diese Studie hat aber offenbar keine eindeutigen Vorteile aufgezeigt, die den passiv leuchtenden Reflektoren zum

Durchbruch verhelfen konnten. Tatsache ist aber, dass die Reflektoren zu unnötigen Redundanzen führen. Denn heute schon müssen die Fussgängerstreifen den geltenden verkehrstechnischen Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute, VSS, entsprechen. Die Signale 4.11, Standort eines Fussgängerstreifens, und die gelben Fussgängerstreifen sind deshalb retroreflektierend, neuerdings ja sogar mit Swarovski-Kristallglasperlen ausgefüllt, erfüllen die Qualitätsnormen für Markierungen und lichttechnische Anforderungen des genannten VSS und sind gut erkennbar. Ergänzend und zur Vervollständigung des Informationsgehalts an die Fahrzeuglenkenden müssten noch die zu Fuss Gehenden mit retroreflektierenden Elementen ausgerüstet werden und sichtbar gemacht werden... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Die Häufung von Unfällen auf Zebra-streifen ist tatsächlich markant und die extensive Berichterstattung in den Medien rückt das Thema noch zusätzlich in den Mittelpunkt. Die statistischen Daten haben wir gehört und gelesen. Die Schwierigkeiten von Fussgängern bei der Querung von Strassen rühren von unterschiedlichen Ursachen her. Auf der einen Seite sorgen Unsicherheiten bei den Spielregeln für Verunsicherung, ich denke da beispielsweise an die Vortrittsregelung. Auf der andern Seite ist es aber tatsächlich so, dass nicht selten schlechte oder mindestens zu späte Sichtbarkeit der Fussgängerstreifen für eine erhöhte Gefahr sorgt. Schliesslich ist aber nicht zuletzt auch eine Nachlässigkeit bei den Verkehrsteilnehmern ausschlaggebend für Unfälle. Natürlich ist es so, dass die FDP bei allen Verkehrsteilnehmern, auch bei den Fussgängern, erwartet, dass sie ihre Eigenverantwortung wahrnehmen, dass sie mit der gebührenden Vorsicht unterwegs sind und vielleicht auch gerade, Renate Büchi, nicht die dunkelste Kleidung in der Nacht anziehen. Allerdings stellen wir auch fest, dass die Nachhaltigkeit der Verkehrserziehung doch manchmal zu Zweifeln Anlass gibt. Aus Sicht der FDP spricht nichts dagegen, dass der Kanton Zürich prüft, welche Massnahmen, seien sie baulicher Art wie die genannten Reflektoren oder aber im Bereich der Signalisation, helfen könnten, die Situation zu verbessern. Allerdings wollen wir nicht verhehlen, dass es bei uns auch die Befürchtung gibt, dass mit dem uns eigenen Hang zur Perfektion Lösungen angedacht werden, die teuer und aufwendig sind.

Auf welcher staatlichen Ebene diese dann zu bezahlen sind, das wäre als ein weiteres Thema zu diskutieren.

Wir haben die Hoffnung aber noch nicht aufgegeben, dass es pragmatische Lösungen gibt, die angedacht werden können, und werden deshalb beide Postulate unterstützen. Besten Dank.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Der Regierungsrat wird ersucht, die Wirksamkeit und den Einbau von Reflektoren in Zebrastreifen zu überprüfen, die Kosten beim Einbau von Reflektoren, die anfallen, zu beziffern und zu begründen. Ich kann nicht verstehen, wie man gegen die Überweisung eines solchen Postulates sein kann. Es handelt sich hier ja um die Aufforderung zu einer Prüfung. Besteht etwa die Befürchtung, dass die Prüfung ergibt, dass hier mit wenig Aufwand viel erreicht werden könnte für die Sicherheit der Fussgänger? Der Hintergrund dieses Postulates ist wohl der jahrelange Streit zwischen dem Erfinder der Reflektoren und dem Kanton. Der 74-jährige Hermann Burger aus Herrliberg hat in jahrelanger Arbeit und auf eigene Kosten ein System von Reflektoren entwickelt, die bei exponierten Fussgängerstreifen auf der Strasse montiert werden können. Ebenso lange weigert sich der Kanton vehement, sich mit diesem System vertiefter auseinanderzusetzen. Zu Unrecht, meine ich.

Nach einem tödlichen Verkehrsunfall auf einem Fussgängerstreifen auf unserem Betriebsareal haben wir auf der Kantonsstrasse auf eigene Kosten solche Reflektoren anbringen lassen, mit spürbarem Erfolg. Und, Ruedi Menzi, ich kann Ihnen versichern, weder Schneepflug noch Lastwagen noch Panzer haben diese Reflektoren beschädigt. Der Erfinder Burger ist inzwischen frustriert nach Bali ausgewandert, aber seine Idee ist nach wie vor genial. Selbstverständlich muss sie gezielt und nicht flächendeckend eingesetzt werden. Und ebenso selbstverständlich braucht es weitere Massnahmen zum Schutz der Fussgänger: Beleuchtung, Insel, Instruktion, Kontrollen und so weiter. Aber es ist mir unverständlich, dass der Kanton Zürich sich seit Jahren dieser relativ kostengünstigen und äusserst wirksamen Massnahme dermassen verweigert hat. Die Sicherheit von Fussgängern kann weder ihm noch uns egal sein.

Die EVP wird der Überweisung der beiden Postulate selbstverständlich zustimmen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Fussgängerstreifen sind dazu da, dass Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse sicher überqueren können. Es sind für die schwächeren Verkehrsteilnehmer Inseln im Verkehrsstrom. Und es sollen gut sichtbare, sichere Inseln sein. Dazu sind die technischen Möglichkeiten auszuloten und, wo zielführend, auszuschöpfen. Und es müssten ja nicht unbedingt Swarovski-Perlen sein, es können Reflektoren sein, aber solche Lösungen sollen möglich werden. Selbstverständlich also unterstützen wir die beiden Postulate, welche, wenn wir ehrlich sind, ja etwa die Bedeutung einer Anfrage haben. Und tatsächlich, uns interessieren Kosten und Nutzen dieser Anfrage auch. Dennoch, mit dem einfachen und nicht sehr teuren Einbau irgendeines Mittels kann die Sicherheit wohl verbessert werden. Egal aber, wie sicher Fussgängerstreifen sind, wie sichtbar sie sind – wenn Automobilisten nicht wissen, wie sie sich zu verhalten haben am Fussgängerstreifen, das heisst Vortrittsrecht für Fussgänger und vor allem ganz anhalten, wenn Kinder an der Strasse stehen, nicht fuchteln, nicht lichthupen, nicht rollen, sondern ganz anhalten. Die Kinder wissen das, die Erwachsenen wissen das leider zu grossen Teilen immer noch nicht. Wenn sie sich richtig verhalten, sind auch diese Fussgängerstreifen sicherer. Und tatsächlich müssen auch die Fussgängerinnen und Fussgänger ihren Teil dazu beitragen: mit sichtbarer Kleidung. Die Kinder tun das im Übrigen auch. Und wenn es tatsächlich stimmt und wenn auch Markus Schaaf es so intensiv gesagt hat, dass er vernünftige Reflektoren gibt, diese aber im Kanton Zürich nicht offiziell anerkannt werden und es zu einem Kleinkrieg ausartet und sie deshalb nicht eingebaut werden, dann ist es höchste Zeit, dass diese Praxis zumindest hinterfragt oder besser noch geändert wird.

Wir unterstützen die Postulate.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Die EDU wird beide Vorstösse überweisen. Die Vorstösse stellen einen kleinen Beitrag zur möglichen Verhinderung von Unfällen dar. Wir unterstützen diese Vorstösse, obwohl aus unserer Sicht primär nicht die Ersichtlichkeit des Fussgängerstreifens besser werden muss, sondern auch die Sichtbarkeit des Fussgängers. Es kann doch nicht sein, dass jeder Verkehrsteilnehmer alle möglichen Erkennungs-, Beleuchtungs- und Reflekturvorschriften zu erfüllen hat, nur der Fussgänger kann sich bei Dämmerung und Dunkelheit rabenschwarz, schlecht sichtbar geklei-

det, also wie getarnt die Strasse betreten. Um wirklich präventiv Unfälle zu vermeiden, müsste bei der Sichtbarkeit des Fussgängers ebenso angesetzt werden. Bedenken wir eines: Bei einem Personenunfall durch einen Verkehrsteilnehmer gibt es in den meisten Fällen zwei Opfer. Wir sind gefordert, unseren Beitrag zu leisten, damit weniger Unfälle mit Fussgängern geschehen.

Davide Loss (SP, Adliswil): Lorenz Habicher möchte uns hier weismachen, die Fussgängerstreifen seien genügend sichtbar und das Problem seien die Fussgängerinnen und Fussgänger. Sie seien zu wenig achtsam et cetera. Natürlich gibt es Fussgänger, die zu wenig achtsam sind und beispielsweise Fussgängerstreifen bei Rot überqueren, aber um diese geht es hier nicht. Würde nämlich die Aussage von Lorenz Habicher zutreffen, dann wäre es ja so, dass die Fussgänger im November beispielsweise viel unachtsamer sind als zum Beispiel im Sommer. Und das kann ja wohl schlicht nicht sein, das ist Unsinn. Das Problem sind offenbar die Fussgängerstreifen, das haben die Erfahrungen vom November des letzten Jahres gezeigt. Es gilt, die Sichtbarkeit der Fussgängerstreifen einerseits durch technische Massnahmen, andererseits aber auch durch Anpassung der gesetzlichen Grundlagen zu fördern. Ich glaube, das sollte uns allen hier drin am Herzen liegen. So müsste man beispielsweise auch prüfen, ob man auch die Warteräume der Fussgängerstreifen markieren könnte. Das soll mit diesem Postulat geschehen.

Eine Studie der EMPA (*Eidgenössische Materialprüfungsanstalt*) zeigt, dass es durchaus Sinn macht, diese Reflektoren anzubringen, Armin Steinmann. Ich weiss nicht, ob Sie hier eine andere Studie haben, aber die Studie der EMPA sagt ganz klar, dass es hier Sinn macht. Und uns geht es schliesslich auch darum, die geplagten Autofahrer, wie hier moniert wurde, zu unterstützen und die Sichtbarkeit der Fussgängerstreifen zu erhöhen. Im Jahr 2008 wurden 1043 Personen verletzt und 20 Personen getötet. Und da muss ich sagen: Jede Person, die auf einem Fussgängerstreifen verletzt oder getötet wird, ist eine zu viel. Und da sind mir auch alle Massnahmen recht, um diese Zahl zu senken.

Sogar der Regierungsrat ist für die Entgegennahme der Postulate und ich kann wirklich nicht verstehen, weshalb die SVP hier nicht auch mitmacht. Das können Sie, Lorenz Habicher, wahrscheinlich auch Ihren Wählern kaum erklären, dass sie nicht für eine bessere Sicht-

barkeit der Fussgängerstreifen ist. Ich bitte Sie, im Sinne einer besseren Verkehrssicherheit diese beiden Postulate zu überweisen. Ich danke Ihnen.

Stefan Hunger (BDP, Mönchaltorf): Gegen eine Erhöhung der Sicherheit vor den Fussgängerstreifen hat, wie ich im Rat gehört habe, wohl niemand grundsätzlich etwas. Die Meinungen, wie dies geschehen soll, sind jedoch unterschiedlich. Das Vortrittsrecht am Fussgängerstreifen gibt den schwächeren Verkehrsteilnehmern leider oft eine falsche Sicherheit. Damit sich die Fussgänger richtig verhalten, dafür wird in den Schulen viel in den Verkehrsunterricht der Kinder investiert. Auch wir Erwachsene müssen mit gutem Vorbild bezüglich richtigen Verhaltens am Fussgängerstreifen vorgehen. Jegliche Verbesserung der Sicherheit an den Fussgängerstreifen macht Sinn, sei dies mit gesetzlichen Veränderungen oder, wie gefordert, mit optischen Mitteln. Welches die besten optischen Mittel sind, überlassen wir gerne den Fachleuten.

Die BDP unterstützt die beiden Postulate zur Prüfung der Verbesserung der Verkehrssicherheit an den Fussgängerstreifen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Die Fussgänger sind die am schwächsten geschützten beziehungsweise die am wenigsten gepanzerten Verkehrsteilnehmer. Deshalb gilt es ein besonderes Augenmerk auf ihren Schutz zu legen. Wenig hilfreich diesbezüglich sind gegenseitige Schuldzuweisungen, wer auf wen mehr Rücksicht nehmen soll, wie dies leider oft gemacht wird. Das beste Beispiel hierfür ist ja auch die heutige Ratsdebatte. Für Lorenz Habicher sind die Fussgänger schuld, weil sie zu wenig aufmerksam sind, für Martin Geilinger sind es die Autofahrer. Dass dies nicht zielführend ist, hat ja in einem Fall selbst die Mikrofonanlage zu verstehen gegeben. An dieser Stelle möchte ich auch auf das verschiedentlich vorgebrachte Argument eingehen, die Reflektoren brächten nichts, weil sich die Verkehrsteilnehmer daran gewöhnen würden. Dasselbe Argument könnte man auch bei der besseren Beleuchtung von Fussgängerstreifen einbringen oder generell für Fussgängerstreifen. Diese Argumentation ist also wenig zielführend.

Wenn wir die Sicherheit im Strassenverkehr erhöhen wollen – und als Familienpartei ist das ein erklärtes Ziel für uns –, dann darf nicht g e-

geneinander gearbeitet werden, sondern es müssen miteinander Lösungen gesucht werden. Und diesbezüglich gibt es sehr wohl Gemeinsamkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Jeder Autofahrer ist zwischendurch auch Fussgänger und kein Autofahrer dürfte ein Interesse haben an der Gefährdung von Fussgängern. Deswegen unabhängig, wer für einen Unfall verantwortlich ist – auch ein nicht selbst verschuldeter Unfall mit einem Fussgänger dürfte bei jedem Autofahrer traumatische Spuren hinterlassen. Ebenfalls dürften Fussgänger wenig Interesse haben, ihr Vortrittsrecht einzufordern und hierfür ihr Leben zu riskieren. Mit unserem Vorstoss wollen wir unterstreichen, dass dies eben nicht zwangsläufig auf Kosten der Bewegungsfreiheit der Automobilisten passieren muss, sondern dass es sehr wohl technische Möglichkeiten gibt, die im Interesse aller Verkehrsteilnehmer sind. Deshalb bitte ich Sie, beide Vorstösse zu unterstützen.

Armin Steinmann (SVP, Adliswil) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte nur noch kurz ergänzen zu den verschiedenen Voten. Es geht der SVP nicht darum, dass die Partei gegen Verkehrssicherheit ist, im Gegenteil. Es geht der Partei aber darum, dass man nicht Sachen zwei, drei Mal macht, die schon erledigt sind. Ich habe die IVP-Studie erwähnt – es ist eine IVP-Studie und keine EMPA-Studie – die die Resultate auf den Tisch legt. Es gibt weitere Informationen aus anderen politischen Gremien, zum Beispiel ein Postulat, das im Grossen Gemeinderat Lyss eingereicht wurde. Dort kann man auch die Kosten für die Ausrüstung eines Fussgängerstreifens mit den Reflektoren entnehmen. Das ist eine grosse Spannweite, es kommt auf die Strassenbreite an: zwischen 1000 und 2500 Franken. Im Weiteren gibt es eine Untersuchung aus dem Österreichischen. Diese hat ergeben, dass die Anhaltequote bei Fussgängerstreifen nach Einbau von HMB-Reflektoren massiv zurückgegangen ist. Also, wahrscheinlich wird ja das Postulat überwiesen, dann werden Resultate auf dem Tisch gelegt. Diese können durchaus ernüchternd sein. Besten Dank. Die SVP wird, wie bereits bekannt, das Postulat ablehnen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich melde mich ein zweites Mal, weil ich ja von Josef Wiederkehr auf die Sprechanlage angesprochen wurde. Ich möchte aber auch Davide Loss noch etwas sagen. Es ist ganz interessant, dass er sagt, der Un-

terschied zwischen November und Sommer kann ja nicht gross sein bei den Fussgängern. Natürlich ist der Unterschied im Verhalten gross. Erstens ist das Wetter anders, Regen und Kälte verändern das Verhalten der Fussgänger, weil niemand gern im Regen steht und niemand gern in der Kälte steht. Und man ist auch anders angezogen als im Sommer. Das heisst, die Sicht des Fussgängers wird auch eingeschränkt. Wenn man den Mantelkragen oben hat und den Regenschirm im Gesicht hat, weil es regnet, dann sieht man halt auch weniger. Nicht nur der Automobilist sieht dann weniger, sondern der Fussgänger eben auch. Und wenn Sie genau hinschauen, in der Stadt Zürich passieren die meisten Unfälle auf dem Fussgängerstreifen, wenn der Fussgänger versucht, das heranfahrende oder bereitstehende Tram zu erreichen. Dann eilt man noch kopflos über den Fussgängerstreifen und versucht, es zu erreichen. Egal, ob es eine Ampel hat, die auf Rot für den Fussgänger steht, oder ob es ein Fussgängerstreifen ohne Ampel ist, in diesem Moment, wenn der Fussgänger das Tram sieht, das er so sehr, so sehnlich zu erreichen wünscht, dann verliert er eben den Kopf und rennt auf die Strasse hinaus. Und in diesem Moment erwischt es ihn auch. Dann die Schuld beim Automobilisten zu suchen, ist natürlich dann schon noch ziemlich schweres Geschütz. Natürlich wollen wir auch, dass alle die Strasse sicher überqueren können. Nur, bauliche Massnahmen und ein Bericht – dieser Bericht als Folge der Postulate – werden diese Strasse nicht sicherer machen. Der «Aufenthaltsraum Strasse», wie Martin Geilinger das genannt hat, wird nicht sicherer mit einem Postulat. Und überdenken Sie auch noch Ihre verkehrspolitische Haltung, wenn sie dann von Wohnstrassen, Begegnungszonen und Tempo 30 wieder einmal sprechen. Sie wollen flächendeckend Tempo 30 einführen, habe ich doch einmal gehört. Nach Strassenverkehrsgesetz gibt es keine Fussgängerstreifen im Tempo-30-Bereich. Bedenken Sie das einmal. Sie machen eine völlig widersprüchliche Politik hier drin. Ich bitte Sie noch einmal: Beide Postulate sind abzulehnen, denn sie stärken weder die Eigenverantwortung noch fördern sie pragmatische Lösungen. Es werden schlussendlich teure Berichte sein, die uns kein Stückchen weiterbringen.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Ich bin schon etwas erstaunt. Da haben wir jährlich 26 tote und beinahe 1000 verletzte Fussgänger und wir sprechen den ganzen Morgen nur

über das Verhalten der Fussgänger, der Fussgänger, die letztlich die Opfer der ganzen Geschichte sind. Es kommt noch soweit, dass wenn ich Lorenz Habicher beim Wort nehme, dass wir Kleidervorschriften machen müssen. Der hochgeschlagene Kragen im Winter ist offenbar nicht mehr zulässig. Ich nehme an, er wird dann Badehosen für Fussgänger vorschreiben oder Leuchtwesten. Soweit kann es nun wirklich nicht kommen. Es gibt eine Vorschrift, dass ein Autofahrer jederzeit anhalten können muss – in der Distanz, die er überblickt. Und das heisst eben, dass er allenfalls auch dunkel gekleidete Fussgänger sehen und dann anhalten können muss. Es gibt ein Prinzip, weit verbreitet, Josef Wiederkehr: «Der Starke schützt den Schwachen.» Hier auf dem Fussgängerstreifen ist halt in Gottes Namen der Autofahrer der Starke und der Schwache ohne Panzerung ist der Fussgänger. Autofahrer wissen im Übrigen ganz genau, wie sie sich verhalten müssten. Die haben das gelernt und ich denke, die meisten Autofahrer von uns wissen das wirklich auch. Das Problem ist, dass die Autofahrer zerstreut sind, dass sie bequem sind, zu bequem, um zu bremsen, dass sie gestresst sind und Zeitdruck haben oder dass sie abgelenkt werden, vielleicht durch das Handy. Ich denke, wir sollten vielmehr das Verursacherprinzip beachten. Es ist auch keine Schuldfrage, sondern es ist eine schlichte Frage: Wo ist die Ursache der Gefahr? Die Ursache der Gefahr muss behoben werden. Ich habe das erwähnt, es geht um die Verkürzung der Querungsdistanzen, um Mittelinseln, um Reduktion der Geschwindigkeit, um ein Überholverbot innerorts und um die Beleuchtung der Fussgängerstreifen.

Ich hoffe, dass die Sicherheitsdirektion das Thema aufgreift und breit abhandelt und diese Aspekte in der Postulatsantwort mitberücksichtigt.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küssnacht): Nur noch eine kleine Korrektur zu einer Rednerin der Sozialdemokraten: Dass Wädenswil etwas südlicher von der Goldküste liegt, ist klar – Richterswil, Entschuldigung – und dass es dort wärmer ist, ist auch klar. Aber bei uns im Küssnachterberg hat es noch jeden Winter gut mehr als einen Meter Schnee (*grosse Heiterkeit*) und die Schneepflüge werden auch nicht mit Sensoren ausgerüstet. Und aufgrund der 30-Kilometer-Zonen-Hindernisse ist es nicht sehr schön, mit einem Schneepflug fahren und arbeiten zu müssen; für Sie als Arbeitervertreterin. Ich lade Sie also ganz herzlich ein, im nächsten Winter bei uns mal auf einem

Schneepflug mitzufahren und mit dem Fahrer anschliessend einen guten «Zmorge» zu teilen.

Ratspräsident Bernhard Egg: Das Wort zur Schneehöhe in Richterswil hat Renate Büchi.

Renate Büchi (SP, Richterswil) spricht zum zweiten Mal: Danke, Hans-Peter Amrein, dass Sie mich eingeladen haben. Das freut mich natürlich sehr. Ich sehe auch, dass Sie ein profunder Kenner der Schneepflüge sind, wahrscheinlich fahren Sie ja wöchentlich und täglich im Winter mit dem Schneepflug herum, das sehe ich. Aber was mich eigentlich erschüttert an der Debatte, vor allem wie sie die SVP führt, ist eines: Sie bekräftigen immer, dass man etwas machen muss. Man muss in den Köpfen der Fussgängerinnen und Fussgänger etwas tun, und auch dort und da könnte man etwas tun. Aber machen Sie doch mal etwas! Sagen Sie doch nicht immer Nein, wenn man versucht, etwas zu tun. Wir wissen alle, dass diese beiden Vorschläge nicht des Rätsels Lösung sind. Und wir wissen auch, dass es nicht das Gelbe vom Ei ist, weil es das wahrscheinlich gar nicht gibt. Aber wir tragen einen Baustein dazu bei, etwas zu verbessern. Und Sie reden und reden und reden und machen gar nichts. Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

René Isler (SVP, Winterthur): Nein, ich verzichte nicht. In solchen Debatten lernt man auch noch was. Ich habe jetzt nicht gewusst, dass der Küssnachterberg zum alpinen Hochgebirge gehört mit einem Meter Schnee. Jetzt aber zurück zur Sache.

Sie wissen, ich bin Chef Verkehr bei der Stadtpolizei Winterthur. Deshalb unterschreibe ich sehr viele Voten in diesem Rat, aber die Lösung, die gibt es nicht. Ich spreche selbstverständlich auch nur von innerstädtischen Verhältnissen und da ist es tragisch, das nützt aber keinem verletzten oder tödlich verunglückten Fussgänger etwas. Nach den letzten 15 Jahren, nach dieser Statistik gegangen, sind auch im letzten Jahr etwa gleich viele Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen entweder verletzt oder getötet worden. Warum wir das hier so diskutieren? Vermutlich ist ein Journalist darauf aufmerksam geworden, dass man da eine Story machen kann. Das ist etwa dasselbe wie dort bei dem Unglück mit dem Hund, als der Hund

einen Junior verbissen hat und man dann ein Mikrofon nach Bern geschickt hat und der Rest ist jetzt Geschichte. Wir stellen fest – und das ist richtig: Je heller die Jahreszeit oder je wärmer auch, desto farbiger werden auch die Kleidungen. Und wir stellen das eigentlich frappant fest. Schauen Sie jetzt beim schönen Wetter, geschlechtsneutral: Die eher konservativ gekleideten Männer ziehen ihre dunklen Vestons aus, tragen mal ein farbiges Hemd, die Frauen eher geblünte oder helle Kleidungen. Und das macht natürlich sehr viel aus. Ich stelle einfach fest: Die Unaufmerksamkeit vonseiten Fussgänger und Automobilisten ist keine gute Paarung. Das führt immer zu Unglück. Was aber hier erwähnt werden muss, ist, dass innerhalb der Stadt Winterthur über 54 Prozent aller Kollisionen zwischen Fahrzeugen und Fussgängern auf Unaufmerksamkeit vonseiten der Fussgänger gehen. Auch eine Statistik, die Sie nachsehen können, ist ebenfalls, dass die meisten Verkehrsunfälle zwischen Personen auf Fussgängerstreifen und Motorfahrzeugen untertags stattfinden. Ich stelle einfach diese Thesen fest. Lieber Martin Geilinger, der Fussgänger erzwingt sich halt trotz dem allen zu oft das Recht: «Ich habe einen Streifen vor mir und schaue gar nicht mehr nach links oder nach rechts.» Wir hatten das letzte Jahr drei schwere Verkehrsunfälle Fussgänger–Kehrriktwagen, fünf Unfälle Fussgänger–Stadtbus. Man tritt, ohne eine Sekunde nach links zu schauen, vor einen heranfahrenden Stadtbus. Auch ein Stadtbus, auch wenn er nur 20 fährt, hat eine Anhaltestrecke von etwa 12 Metern. Da verliert man immer als Fussgänger. Und ich denke jetzt zum Schluss: Es wäre ja so was von einfach, auch die Kommunen oder die Gemeinden können doch hingehen und nur schon oben die Beleuchtung mit LED-Lampen versehen. Dann wäre schon sehr viel getan.

Regierungsrat Mario Fehr: Der Regierungsrat ist bereit, beide Postulate entgegenzunehmen. Es ist uns ein Anliegen, tagtäglich etwas für die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger in diesem Kanton zu tun. Und ich kann Ihnen versichern, dass in der Zeit, in der Hans-Peter Amrein und Renate Büchi Schneepflug fahren gehen, wir an dieser Verbesserung der Verkehrssicherheit arbeiten werden. Die Kantonspolizei, konkret die Verkehrstechnische Abteilung, ist gegenwärtig an einer Überprüfung aller bestehenden Fussgängerstreifen. Wir arbeiten in diesem Bereich eng mit der Baudirektion zusammen, überprüfen auch die positiven und negativen Auswirkungen von Re-

flektoren, durchaus ergebnisoffen. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, diese beiden Postulate zu überprüfen, Ihnen einen Bericht abzuliefern. Und bis wir diesen Bericht abliefern, kann ich Ihnen versichern, dass wir jeden Tag uns bemühen, etwas für die Verkehrssicherheit in diesem Kanton zu tun, auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger.

Ratspräsident Bernhard Egg: Nun folgen zwei Abstimmungen. Wir stimmen zuerst über das Geschäft 34/2011 ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 114 : 53 Stimmen (bei 1 Enthaltung), das Postulat 34/2011 zu überweisen.

Ratspräsident Bernhard Egg: Wir stimmen zweitens über das Geschäft 341/2011 ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 112 : 53 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 34/2011 zu überweisen.

Die Geschäfte 11 und 17 sind erledigt.

Verschiedenes

Rücktritt aus der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt von Sabine Ziegler, Zürich

Ratspräsident Bernhard Egg: Es ist ein Rücktrittsschreiben eingegangen: «Nach elf Jahren Mitgliedschaft in der KEVU trete ich von dieser Top-Kommission per sofort zurück. Ich danke meinen Kolleginnen und Kollegen für die engagierte Zusammenarbeit. Sabine Ziegler.»

Ich bitte die zuständigen Instanzen, die Nachfolge an die Hand zu nehmen.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Gesetzliche Grundlagen für eine Kontrollstelle für Buchhaltung und Rechnungsstellung von Institutionen der Langzeitpflege, die nach dem neuen Pflegefinanzierungsgesetz abrechnen**
Motion *Erika Ziltener (SP, Zürich)*
- **Limmattalbahn Ja, aber für das ganze Limmattal**
Postulat *René Gutknecht (GLP, Urdorf)*
- **Streichung der Gemeindebeiträge an die Jugendhilfestellen**
Parlamentarische Initiative *Heinz Kyburz (EDU, Männedorf)*
- **Hundeschulen in Nichtbauzonen**
Dringliche Anfrage *Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil)*
- **Militärische Bauten und Anlagen im Kanton Zürich**
Anfrage *Max Homberger (Grüne, Wetzikon)*
- **Neues Rechnungsmodell HRM2: Schulungen zur neuen Rechnungslegung und Haushaltsteuerung**
Anfrage *Martin Farner (FDP, Oberstammheim)*
- **Vorpreschen des Veterinärarnes bei komplizierten Schlachtverfahren**
Anfrage *Cyrill von Planta (GLP, Zürich)*
- **Bürokratie im Veterinärarn**
Anfrage *Cyrill von Planta (GLP, Zürich)*
- **Unvollständige Änderung der Lehrpersonalverordnung**
Anfrage *Michael Zeugin (GLP, Winterthur)*
- **Spielgeräte Rastplätze A3 Herrlisberg**
Anfrage *Johannes Zollinger (EVP, Wädenswil)*
- **Jugendliche ohne gesetzlichen Status**
Anfrage *Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)*
- **Einsätze der Zürcher Kantonspolizei an der Schengengrenze**
Anfrage *Gregor Rutz (SVP, Küsnacht)*

Rückzug

- **Verbot von Kinderprostitution / Erlass von Jugendschutzmassnahmen**
Motion *Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil)*, KR-Nr. 116/2010

3854

Schluss der Sitzung: 12.10 Uhr

Zürich, den 11. Juni 2012

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am
18. Juni 2012.