



## 15. Sitzung, Montag, 26. August 2019, 14:30 Uhr

Vorsitz: Dieter Kläy (*FDP, Winterthur*)

### Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen..... 2**
- 2. Änderung Strassengesetz..... 2**  
 Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Juli 2018 zur parlamentarischen Initiative Michael Welz  
 KR-Nr. 363a/2013
- 3. Bundesrechtswidrige Bestimmung im Strassengesetz ..... 11**  
 Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Juli 2018 zur parlamentarischen Initiative Andreas Hasler  
 KR-Nr. 11a/2014
- 4. Keine Ladenöffnung am Berchtoldstag ..... 13**  
 Motion Markus Bischoff (AL, Zürich), Manuel Sahli (AL, Winterthur) und Laura Huonker (AL, Zürich) vom 14. Januar 2019  
 KR-Nr. 6/2019, RRB-Nr. 261/20. März 2019 (Stellungnahme)
- 5. Schnellspur für voll besetzte Autos ..... 29**  
 Postulat Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg), Jörg Mäder (GLP, Opfikon) und Michael Zeugin (GLP, Winterthur) vom 28. Januar 2019  
 KR-Nr. 35/2019, RRB-Nr. 384/17. April 2019 (Stellungnahme)
- 6. Selbstfahrende Autos als Teil des öffentlichen Verkehrs..... 40**  
 Postulat Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen), Ronald Alder (GLP, Ottenbach) und Jörg Mäder (GLP, Opfikon) vom 4. Februar 2019  
 KR-Nr. 46/2019, RRB-Nr. 386/17. April 2019 (Stellungnahme)
- 7. Grenzgängervorrang beim RAV ..... 51**

Interpellation Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen), Urs Waser (SVP, Langnau a. A.) und Stefan Schmid (SVP, Niederglatt) vom 4. März 2019

KR-Nr. 78/2019, RRB-Nr. 385/17. April 2019

## **8. Verschiedenes ..... 59**

Nachruf

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

## **1. Mitteilungen**

### **Geschäftsordnung**

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

### **2. Änderung Strassengesetz**

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Juli 2018 zur parlamentarischen Initiative Michael Welz

KR-Nr. 363a/2013

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Es liegt ein Minderheitsantrag von Ruedi Lais, Wallisellen und Mitunterzeichnenden vor, auf diese Vorlage nicht einzutreten.

***Minderheitsantrag Ruedi Lais, Thomas Forrer, Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Barbara Schaffner, Daniel Sommer:***

*I. Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.*

*Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Referentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Wie die letzten beiden Strassengesetz-PI hat diese PI auch ihre Vorgeschichte: Eine Vorgeschichte, die auch

in den Kommissionsberatungen durch die Vertreter der beiden Streitparteien eindrücklich erlebbar war. Da ein Teil von ihnen nun nicht mehr im Rat vertreten ist, gehe ich davon aus, dass es heute etwas weniger unterhaltsam wird.

Es handelt sich hier eigentlich um eine Lex Eigentalsstrasse. Dort gab es einen Streit zwischen mehreren Gemeinden, weil die einen Gemeinden eher zurückhaltend in den Unterhalt dieser Strasse investierten, während die anderen Gemeinden der Strasse einen relevanten Wert zumass. Weil schliesslich die Strasse wegen des Zustandes geschlossen wurde, erboste dies die Gemeinde, welche die Strasse erhalten wollte. So kam es dazu, dass es nun eine PI gibt, die vorschlägt, dass wenn mehrere Gemeinden sich streiten, sich der Kanton darum kümmern darf. In diesem Fall durfte sich der Kantonsrat kümmern.

Die abgeänderte PI möchte nun Folgendes: Es soll neu einen Abs. 2 im Paragraph 26 des Strassengesetzes geben. Auf Begehren einer Gemeinde kann die zuständige Direktion unter Einhaltung des Instanzenweges nach Paragraph 40 eine andere Gemeinde nach ihrer Anhörung zum Unterhalt und zur Sanierung einer Strasse verpflichten, wenn dies für die ansprechende Gemeinde unerlässlich und für die andere Gemeinde zumutbar ist. Zur inhaltlichen Klärung: Die Initiative möchte die bereits bestehende Oberaufsichtsfunktion des Regierungsrates zwar stärken, aber den bestehenden Instanzenweg nach Paragraph 40 StrG (*Strassengesetz*) nicht aufheben. Das wird durch die Ergänzung klargestellt.

Die Mehrheit der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) stimmt der parlamentarischen Initiative aus folgenden Gründen zu: Die Rolle des Regierungsrates als Oberaufsicht bei Uneinigkeit von Gemeinden im Falle von Unterhalts- und Sanierungsfragen gemeinsamer Strassen soll durch ihr Festschreiben gestärkt werden. Einerseits soll damit dem Regierungsrat eine aktivere Rolle in solchen Konflikten zugewiesen werden, andererseits werden die Gemeinden darauf aufmerksam gemacht, dass es eine übergeordnete Aufsichtsinstanz gibt, an die man – etwa vor dem aufwändigen Beschreiten des Rechtsweges – gelangen kann. Das ist vor allem auch dann wertvoll, wenn die Statthalter als erstinstanzliche Aufsicht wenig ausrichten können, etwa weil das Problem in verschiedenen Bezirken liegt.

Die Minderheit sieht keinen Handlungsbedarf. Das bisher einzig bekannte Problem unter Gemeinden bezieht sich auf die Eigentalsstrasse. Der Gesetzgeber soll keine Gesetzgebung für Einzelfälle – geschweigen denn für einzelne Strassen – oder gar auf Vorrat betreiben. Die Gemeindeautonomie wird durch die angedachte Regelung unnötigerweise

strapaziert und Paragraph 40 StrG eben doch unterminiert, indem man dem Regierungsrat mit der neuen Bestimmung zumindest implizit eine Eingriffspflicht auferlegt.

Im Namen der KEVU-Mehrheit beantrage ich Ihnen die abgeänderte PI Welz (*Altkantonsrat Michael Welz*) anzunehmen.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Auch dieser Vorstoss verlangte vordergründig eine Kompetenzverschiebung von diesmal allerdings ländlichen Gemeinden zum Kanton. In den Beratungen drehte sich die Diskussion aber ausschliesslich um die Eigentalstrasse, eine Gemeindestrasse, welche die Gemeinden Oberembrach, Kloten und Nürensdorf verbindet.

Die PI verlangt aber auch eine zweite Kompetenzverschiebung, diesmal zulasten der Bezirksstatthalterinnen als Aufsichtsorgane über das kommunale Strassenwesen nach Paragraph 40 StrG. Sie sollen ausgelassen werden, und der Kanton soll sie direkt vom Kanton zum Unterhalt ihrer Gemeindestrassen verdonnern können. Als Mitglied eines Bezirksrates – und eben genau dieses zuständigen Bezirksrates – ist es mir natürlich nicht sympathisch, wenn die Aufsicht ausschliesslich beim Kanton zentralisiert wird. Aber zurück ins Eigental.

Die Eigentalstrasse diene einerseits den Einwohnern von Oberembrach als direkter Weg nach Bassersdorf und ins mittlere Glattal oder über einen Schleichweg nach Kloten und zum Flughafen. Die tägliche Frequenz betrug zirka 3000 Fahrten, was einer Quartierstrasse in einer Agglomerationsgemeinde entspricht. Ein rechter Teil der 1500 Autos kam aber nicht aus Oberembrach, sondern via Pfungen aus dem stark gewachsenen unteren Tösstal und dem Weinland in Richtung Flughafenregion. Wie zahlreiche andere kommunale Verbindungsstrassen im Raum zwischen Winterthur, dem Flughafen und Zürich diene sie als Schleichweg, wenn die A1 wie praktisch jeden Tag im Stau ersäuft. Noch eine Nebenbemerkung: Es gibt sogar noch zwei ungeteerte Waldstrassen, die für solchen Verkehr 7 mal 24 Stunden geöffnet sind.

Es ist offensichtlich und lobenswert, dass die Stadt Kloten das Eigental als ihr schönstes Erholungsgebiet autofrei erhalten möchte, während Oberembrach die Anliegen seiner Einwohner vertrat, welche den Stau auf den Hauptachsen umfahren wollten. In einem waren sich aber die Gemeinden alle einig: Dass nämlich die Eigentalstrasse kommunal bleiben sollte.

Die Strasse führt durch eidgenössisch geschützte Moore. Das bedeutet, dass die Eigentümerinnen zwar den Strassenbelag erneuern dürfen, weil

die Besitzstandsgarantie gilt. Muss aber der Unterbau der Strasse neu erstellt werden, gilt das als neues Werk und ist im Moorperimeter nicht bewilligungsfähig. Die Naturschutzorganisationen waren entschlossen, diesen x-fach gerichtlich bestätigten eidgenössischen Moorschutz auch im Eigental durchzusetzen. Die Baudirektion, die Volkswirtschaftsdirektion, die Gemeinden und die interessierten Verbände machten dann eine Lösung des Konflikts ohne langwierige Prozesse frei, an einem «Runden Tisch», der von Dezember 2014 bis Mai 2015 arbeitete. Ich nahm daran als Vertreter von Pro Natura Zürich teil. Seine Resultate, nämlich die Verfügungen zur Sanierung des Strassenbelags zu verlängerten saisonalen Sperrzeiten und zur definitiven Sperrung der Strasse im Jahr 2027 sind rechtskräftig, und die Eigentalstrasse saniert und wieder offen.

In der Zwischenzeit hat sich die Bevölkerung von Oberembrach in einer Volksabstimmung mit über 70 Prozent Stimmbeteiligung für eine Neugestaltung der Quartierstrasse ausgesprochen, auf welcher das gesperrte Eigental umfahren wird. Der Kanton übernimmt dafür 50 Prozent der Kosten.

Ende gut, alles gut? Offenbar nicht für die Urheber dieser PI. Unverdrossen halten sie daran fest, dem Autoverkehr durch das geschützte Moor wieder freie Fahrt zu verschaffen. Sie erinnern mich ein wenig an Onoda Hiro, welcher als japanischer Soldat volle 31 Jahre auf einer Insel im Pazifik ausharrte und weiterkämpfte, obwohl die USA und Japan längst Frieden geschlossen hatten.

Die Geschichte ums Eigental ist also gut ausgegangen. Es besteht definitiv kein Anlass mehr, ihretwegen das Strassengesetz zu ändern, die bisherige Aufsicht auszuschalten und die Autonomie der Gemeinden über ihre Strassen einzuschränken. Vielen Dank für Ihr Ja zu unserem Nichteintretensantrag.

*Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf):* Das Anliegen ist grundsätzlich einfach: Heute kann der Regierungsrat aufgrund der Gesetzesvorgaben eine Gemeinde zum Neubau einer Gemeindestrasse verpflichten, wenn diese Strasse für eine weitere Gemeinde sehr wichtig oder eben unerlässlich ist. Nicht so ist es jedoch beim Unterhalt einer Gemeindestrasse. Da kann der Regierungsrat keine Gemeinde zum Unterhalt verpflichten, auch wenn diese Strasse für eine weitere Gemeinde oder für weitere Gemeinden sehr wichtig und unerlässlich ist. Was nützt es, wenn der Regierungsrat eine Gemeinde zum Bau einer Strasse verpflichten kann, diese Strasse aber nachher nicht mehr unterhalten wird

und verlottert? Es kann doch nicht sein, dass eine gebaute Strasse aufgrund eines seit Jahren vernachlässigten Unterhalts aus Sicherheitsgründen gesperrt werden muss, und so anderen betroffenen Gemeinden buchstäblich die Erschliessung abgesägt wird. Die vorliegende Gesetzesänderung beinhaltet lediglich das mögliche Eingreifen des Regierungsrates im Streitfall zwischen verschiedenen Gemeinden.

Ja, die Rolle des Regierungsrates als Oberaufsicht bei Uneinigkeit von Gemeinden soll gestärkt werden. Einerseits soll damit dem Regierungsrat eine aktivere Rolle in solchen Konflikten zugewiesen werden, andererseits werden die Gemeinden darauf aufmerksam gemacht, dass es eine übergeordnete Aufsichtsinstanz gibt, an die man – etwa vor dem aufwändigen Beschreiten des Rechtsweges – gelangen kann.

Die SVP- und EDU-Fraktion wird dieser Vorlage zustimmen.

*Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach):* Vor drei Jahren haben die Gemeinden Nürensdorf, Oberembrach und Kloten am «Runden Tisch» ja eine Lösung für die Eigentalstrasse gefunden. Kollege Ruedi Lais hat Ihnen die ganze Geschichte von A bis Z nochmal aufgerollt. Wir sind wieder alle im Bild.

Die drei Gemeinden haben sich auf ein zehnjähriges Sanierungs- und Betriebskonzept geeinigt. Darin ist nicht nur für die Sicherheit der Strassenbenützer gesorgt, sondern vor allem auch für den Schutz der Amphibien in den Naturschutzgebieten, insbesondere in Mooregebieten, durch welche die Strasse leider heute immer noch führt.

Nach diesem – man kann sagen – mehr oder weniger erfolgreichen Prozess, der zu einem Resultat geführt hat, brauchen wir – Hand aufs Herz – keine Lex Eigentalstrasse, die nur für diesen einen einzigen Fall konzipiert worden ist. Da sich die drei Gemeinden auch auf die künftige Schliessung der Strasse für den motorisierten Verkehr geeinigt haben, sodass aus der Strasse 2027 dann ein Radweg wird, wenn wir diesen Gesetzesartikel jetzt bewilligen würden, ist er 2027 sowieso völlig obsolet. Die PI – erlauben Sie mir – ist nicht durchdacht und sie ist unnötig. Darum lehnen wir sie auch ab.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis):* Weil auch bei diesem Geschäft die EVP und die GLP die gleiche Sichtweise vertreten, äussere ich mich in meinem Votum wiederum im Namen beider Parteien.

Sollten Sie schon einmal nach einem typischen Beispiel für reflexartiges Verhalten von Politikerinnen und Politiker gesucht haben, die auf etwas Unangenehmes stossen, kann ich Ihnen heute eines bieten: Es

trägt den geheimnisvollen Namen «PI 363 2013» und hat den zusätzlichen Vorteil, dass es ganz konkret ist. Wir haben es gehört; es geht eigentlich um die Eigentalstrasse. Diese PI hat die störende Eigenschaft, dass sie mit der vermeintlichen Lösung gleich neue Probleme schafft. Das soll vor allem dann vorkommen, wenn Politiker über das Ziel hinausschiessen. Bei dieser Vorlage tritt diese unangenehme Eigenschaft zum Beispiel bei der Aufsicht in Erscheinung, für deren Zuständigkeit nach einer Annahme ziemlich viel Unklarheiten geschaffen würden. Daher sind wir der Meinung, man sollte die Statthalter weiterhin als erste Adresse erhalten. Denn, wie sagt mein Fussballtrainer so schön: Never change a winning team. Wegen dieser Weisheit stehe ich in meiner Mannschaft weiterhin im Tor und nicht im Sturm. Das heisst zwar nicht, dass wir häufig gewinnen, aber dafür weiss jeder, was er zu tun hat. Und ich lerne ganz nebenbei, vielleicht nicht jeden Schuss, dafür überflüssige PIs abzuwehren. Da die in dieser PI geforderten Änderungen primär viel zu tun geben, das Problem aber eigentlich gelöst ist, ist es ebenfalls vernünftiger, diesen Vorstoss abzulehnen.

Die EVP unterstützt darum den Minderheitsantrag, nicht auf diese Vorlage einzutreten.

*Hans Egli (EDU, Steinmaur):* Es ist natürlich nicht so, wie Ruedi Lais gesagt hat, dass das nur eine Lex Eigental ist. Es ist richtig: Das ist der Auslöser dieser PI. Aber es gibt auch andere Strassen, die sich in einer ähnlichen Situation befinden. Die Ursache, der Fall ist, wie in dieser Situation: Dass eine Gemeinde ihrer Unterhaltspflicht nicht nachkommt, und irgendwann die Strasse nicht mehr benutzbar ist. In diesem Fall war es Kloten, die der Unterhaltspflicht nicht nachgekommen ist. Und das ist tatsächlich eine grundsätzliche Frage: Kann dann der Kanton oder soll dann der Kanton der Gemeinde nicht auf die Schulter klopfen und sagen: Liebe Gemeinde, komme deiner Unterhaltspflicht nach? Genau in einem solchen Fall, der stellvertretend für andere steht, ist es eben wichtig, dass wir den Kanton haben, der Verantwortung übernimmt. Es ist natürlich auch nicht so, wie Thomas Forrer gesagt hat, dass man hier jetzt eine Lösung hat, die wirklich den Namen «Lösung» verdient. Man hat beschlossen, dass dieses beschlossene Regime bestehen bleibt. Danach geht die Strasse zu. Bis dann – ich würde wetten – gibt es keine andere Umfahrungsmöglichkeit, oder wird keine Strasse ausgebaut. Hier stellt sich dann im Prinzip wieder die Frage des ökologisch sinnvollen Strassenbaus. Sollen wir eine bestehende Strasse tatsächlich zurückbauen und irgendwo anders eine neue Strasse bauen, wir Kulturland verbauen, obwohl das nicht nötig wäre? Wir könnten hier

drin tatsächlich beschliessen, dass wir dieses Regime, das zehn Jahr Gültigkeit hat, dass dieses zum Beispiel weitergeht, weitergeführt wird. Das wäre eine Win-Win-Situation für die Natur, für die Fruchtfolgeflächen, die verbaut würden, für den Geldbeutel und für die Gemeinden. Deshalb bitte ich Sie, stimmen Sie dieser PI zu. Das ist eine Lösung, die weitergeht, die Sinn macht, die wichtig ist, dass wir hier der Gemeinde mit Nachdruck den richtigen Weg zeigen können. Danke.

*Christian Schucan (FDP, Uetikon am See):* Ich möchte hier Ruedi Lais korrigieren: Die PI in der vorliegenden Form wird den Statthalter nicht ausschalten. Es heisst nämlich darin, dass die Direktion erst unter Einhaltung des Instanzenwegs nach Paragraph 40 entsprechend eine Gemeinde verpflichten kann. Also, die Verfahren bleiben gleich. Es geht nur darum, wenn es dann nicht weitergeht, dass entsprechend der Regierungsrat beziehungsweise die Direktion handeln kann. Zudem ist es auch eingeschränkt: Es muss für die eine Gemeinde unerlässlich sein, dass dieser Unterhalt wahrgenommen wird und für die andere Gemeinde zumutbar. Also, das sind relativ harte Kriterien, bis dieser Paragraph überhaupt zur Anwendung kommen kann.

Ja, es ist richtig, das ganz ist aufgrund der Geschichte «Eigentalstrasse» entstanden. Die PI ist aber allgemein; die PI würde auch nicht am Bundesrecht über den Moorschutz etwas ändern. Also, mit der PI würde im Eigental nichts anders geschehen, wie jetzt geschehen ist.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht):* An die Herren Lais und Forrer: Normalerweise sind Sie ja immer für mehr Staat. Und hier, wo es Herrn Lais nicht passt, ist er dann gegen die Initiative, die nicht mehr Staat fordert, sondern die logisch ist. Momentan leben wir wirklich in einer Hochkonjunktur. So gut, wie es diesem Kanton und dieser Bevölkerung geht, ist es der Menschheit wahrscheinlich noch nie gegangen. Das wird aber nicht so weitergehen. Wir sehen es im Umfeld. Vergesst nicht: Vor hundert Jahren sind Leute, Menschen, noch an Hunger gestorben. Was wir jetzt haben, kann mit grösster Wahrscheinlichkeit nicht so weitergehen. Auch die Gemeinden werden wieder in eine Situation geraten, in der sie kein Geld mehr haben, in der sie jammern. Und da hat der Kanton eine Aufsichtsfunktion. Es geht hier nur um die Aufsichtsfunktion des Kantons. Natürlich ist das aus dieser Eigentalstrasse heraus entstanden. Aber dem Kanton hier die Möglichkeit abzusprechen, dass er, wenn Strassen nicht mehr unterhalten werden, nicht mehr eingreifen kann, ist falsch. Unterstützen Sie diese Initiative. Diese Initiative ist wichtig und sie will, dass, wenn nötig, der Kanton eingreifen kann.



*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Sehr geehrter Herr Amrein, die Aufsicht hat der Statthalter. Der Statthalter ist Kantonsangestellter, also ist da genug Kanton drin.

*Mark Wisskirchen (EVP, Kloten):* Natürlich verfolgen Hans Egli und die EDU-Fraktion mit dieser PI Welz eine aus meiner Sicht eher sture und uneinsichtige Haltung in dieser Angelegenheit. Es geht wahrscheinlich nicht nur darum, eine allgemeine Gesetzesanpassung zu vollziehen. Ich habe, das muss ich sagen, als Stadtrat von Kloten eine Interessensbindung; das ist klar. Was aber nicht stimmt, ist, dass der Unterhalt vernachlässigt wurde. Es handelt sich hier nicht um eine normale Kantonsstrasse, weil sie durch ein Naturschutzgebiet geht. Ich glaube, Ruedi Lais hat zur Genüge erläutert, wie das genau aussieht. Da kann man nicht einfach kilometerweise Strassen sanieren, die dann nach ein paar Jahren wieder abgerissen werden, weil die Strasse eben durch ein Naturschutzgebiet führt und in der heutigen Eintragung des Richtplanes eben gar keine Berechtigung mehr hätte. Die Strasse darf also ohnehin nicht weiterbetrieben werden.

Und dann als Gemeinde Millionen – auch wenn die Flughafenstadt nicht die ärmste ist – hier einzusetzen und zu verbauen, wird von den Steuerzahlern in der Gemeinde als nicht sinnvoll betrachtet. Zudem muss ich sagen, es gab grosse Bemühungen, alle Gemeinden an einen Tisch zu bringen, aber es ist gelungen. Es gab extrem viele Gespräche mit dem Kanton, mit den Verantwortlichen, mit der Schutzbehörde von Birdlife (*Vogelschutzorganisation*) und so weiter. Man konnte sich auf eben den Kompromiss einigen, diese Strasse in zehn Jahren zurückzubauen. Es wird ein Fahrradweg geben, und es wird ein Naturschutzgebiet sein, wie es früher eben auch war. Und es werden für die Bevölkerung, die dort wohnt, Zugänge gebaut, aber es wird keine Durchgangsstrasse mehr für den Schwerverkehr oder für irgendwelchen Privatverkehr geben.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal:* In Fortsetzung meines Votums von heute Morgen: Herr Wisskirchen hat schon jetzt wieder bestätigt, dass seine Partei wieder auf Linie mit der SP ist. Das ist gut so. Wir sehen es und wir nehmen es zur Kenntnis. Aber, Robert Brunner, wenn du schon so an die Bezirksräte glaubst – was ich auch tue, ich war es auch einmal –, dann hoffe ich sehr, dass du dagegenhältst, wenn Frau Regierungsrätin Fehr (*Jacqueline Fehr*) im Herbst

dann mit irgendeiner Kastrationsvorlage für unsere Bezirksräte kommt. Und ich danke dir schon jetzt im Voraus für deine grosse Unterstützung, denn dein Wort nehme ich sehr ernst. Du hast zum Teil hier sehr gute Vorstösse gemacht, aber dieses Votum war etwas quer.

*Markus Schaaf (EVP, Zell):* Nachdem meine Partei nun zweimal angesprochen wurde, hat es Herr Amrein verdient, dass ich ihn kurz über den Stand der Dinge informiere.

Die EVP hat vor den Wahlen stets Position zu jedem Geschäft bezogen. Mit diesen Positionen wurden wir von unseren Wählerinnen und Wählern gewählt. Es wäre ein Verrat an unseren Wählerinnen und Wählern, wenn wir plötzlich unsere Position nicht mehr gleich vertreten würden. Sie können sicher sein, wir haben durchaus ein eigenes Profil. Ich kann mich erinnern, dass es eine Kleinpartei in diesem Parlament gab, die sehr stark im Windschatten der bürgerlichen Parteien mitgesurft ist; sie ist mittlerweile nicht mehr in diesem Rat vertreten (*gemeint ist die BDP*). Das soll uns nicht passieren. Wir entscheiden bei jedem Geschäft selbstständig, ob das Herr Amrein gut findet oder nicht. Wir sind unseren Wählerinnen und Wählern verpflichtet, wir sind unserem eigenen Gewissen gegenüber verpflichtet und wir tun dies stets in Verantwortung gegenüber der Bevölkerung im Kanton Zürich, gegenüber der Umwelt, für die wir Verantwortung übernehmen wollen und vor allem gegenüber den kommenden Generationen, die nach uns kommen.

Herr Amrein, wenn Sie genau schauen: So ganz links sind wir nicht. Ich erinnere mich, es gab eine Debatte über den Flughafen- und Fluglärm, es gab eine Debatte über den Rosengarten-Tunnel. Da waren wir nicht ganz so links, wie Sie es uns jetzt ständig unterstellen wollen. Ich kann jedem versichern, wir lassen uns weder von Herrn Amrein noch von einer anderen Partei in eine bestimmte Richtung drängen. Die EVP ist und die EVP bleibt die EVP.

### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 101 : 74 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag von Ruedi Lais zuzustimmen und auf die Vorlage KR-Nr. 363a/2013 nicht einzutreten.**

Das Geschäft ist damit erledigt.

### **3. Bundesrechtswidrige Bestimmung im Strassengesetz**

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Juli 2018 zur parlamentarischen Initiative Andreas Hasler  
KR-Nr. 11a/2014

*Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Referentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Zu guter Letzt kommen wir doch noch zu einer unbestrittenen parlamentarischen Initiative zum Strassengesetz. Da wir diese diversen Strassengesetz-PI insgesamt etwas länger behandelt hatten, ist es dazu gekommen, dass es der Erstinitiant (*Andreas Hasler*) geschafft hat, aus dem Rat auszuscheiden und wieder neu einzutreten, sodass er nun die Annahme seiner PI doch als Ratsmitglied miterleben darf.

Im Art. 26 Abs. 1 des Raumplanungsgesetzes wird verlangt, dass auch Strassenprojektfestsetzungen von einer kantonalen Behörde genehmigt werden müssen. Damit ist die heutige Regelung im kantonalen Strassengesetz bundesrechtswidrig, wonach ein Strassenfestsetzungsbeschluss der Gemeinde vom Bezirksrat genehmigt werden muss, wenn damit eine Enteignung verbunden ist. Dies ist zu korrigieren, indem neu die kantonale Baudirektion Festsetzungsbeschlüsse genehmigen soll. Da es sich – wie erwähnt – um eine bundesgesetzwidrige Regelung handelt, und der Umstand durch diese PI korrigiert wird, und es inhaltlich zu keiner relevanten materiellen Änderung kommt, fanden sämtliche in der KEVU vertretenen Parteien die PI eine gute Idee.

Deshalb beantragt Ihnen die KEVU einstimmig, der geänderten PI zuzustimmen.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Ein Unterschied beim Feststellungsbeschluss im Rahmen der Projektfestsetzung zwischen Staatsstrassen und Gemeindestrassen ist wirklich unnötig. Mit dieser parlamentarischen Initiative von Andreas Hasler werden Festsetzung, Rekursinstanz und Enteignungsrecht endlich vereinheitlicht. Das macht total Sinn, und ich

weiss nicht, wie das aktuell geltende Recht entstanden ist und so lange Bestand hatte.

Wir unterstützen diese Aufräumaktion und unterstützen die PI Hasler. Danke.

*Yvonne Bürgin (CVP, Rüti):* Sehr nutzbringend war die heutige Strassengesetz-Debatte bisher nicht. Vielmehr wurden von links-grüner Seite unrealistische Forderungen ins Gesetz geschrieben, welche die Regierung nun ausbaden soll. Die links-grüne Seite sieht sich vielleicht heute als Sieger, aber als Ruhmesstück wird die heutige Ratssitzung nicht in die Geschichte eingehen. Viel eher werden uns die fatalen Nebenwirkungen sicher noch einige Bauchschmerzen verursachen.

Als Parlament sind wir zuständig für Gesetzesanpassungen, und Gesetzesanpassungen sind unter anderem dazu da, dass Rechtssicherheit geschaffen wird und dass unnötige Gerichtsverfahren vermieden werden können. Mit Maximalforderungen erreicht man das Gegenteil.

Es freut mich, dass wir wenigstens bei der Vorlage KR-Nr. 11a/2014 eine Korrektur vornehmen können, welche die Rechtssicherheit erhöht und zwar im Strassenbau für Gemeinden. Die PI verlangt, dass analog zu den Projekten bei Staatsstrassen auch bei Projekten von Gemeindestrassen das Enteignungsrecht mit der Projektfestsetzung erteilt werden soll. Diese Anpassung wurde von der KEVU einstimmig angenommen, was nicht nur die Kommissionspräsidentin gefreut hat, sondern auch mich als Mitunterzeichnerin.

Die CVP wird diese PI unterstützen.

*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh:* Ich kann dieser Einigkeit, die absolut Sinn macht – es handelt sich um ein total berechtigtes Anliegen –, noch einen draufgeben: Auch die Regierung ist mit im Boot, das heisst wir sind uns alle einig, dass wir etwas Gutes tun. Das ist doch ein schöner Abschluss dieser Strassen-Debatte von heute. Herzlichen Dank.

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Sie haben keinen Antrag auf Nichteintreten gestellt. Sie haben damit Eintreten beschlossen.

## *Detailberatung*

### *Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

### *I*

Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:

### *§ 15*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Die Vorlage ist somit materiell durchberaten. Das Geschäft geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet zirka in vier Wochen statt. Dann befinden wir auch über Ziffer römisch II der Vorlage und die Ziffern römisch II und III des Strassengesetzes.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

## **4. Keine Ladenöffnung am Berchtoldstag**

Motion Markus Bischoff (AL, Zürich), Manuel Sahli (AL, Winterthur) und Laura Huonker (AL, Zürich) vom 14. Januar 2019  
KR-Nr. 6/2019, RRB-Nr. 261/20. März 2019 (Stellungnahme)

### *Die Motion hat folgenden Wortlaut:*

Der Regierungsrat wird aufgefordert, dem Kantonsrat eine Änderung von § 5 des Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetzes (LS 822.4) zu unterbreiten, wonach die Läden am 2. Januar geschlossen sein müssen.

### *Begründung:*

Der Berchtoldstag besitzt im Kanton Zürich einen eigenartigen Status. Obwohl er seit Jahrzehnten wie ein Feiertag behandelt wird und deshalb der öffentliche Verkehr nach Sonntagsfahrplan verkehrt, keine Zeitun-

gen erscheinen, keine Post verteilt wird und die privaten und öffentlichen Arbeitnehmenden arbeitsfrei haben, gilt er nicht als öffentlicher Ruhetag im Sinne des Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetzes. Auch die Verkaufsläden hatten bis anhin meist am 2. Januar geschlossen.

Dieser arbeitsfreie Tag wird zusehends ausgehöhlt. Immer mehr Verkaufsgeschäfte öffnen am 2. Januar. So waren in diesem Jahr in der Innenstadt von Zürich die meisten Verkaufsgeschäfte offen. Ebenso waren die Einkaufszentren in der Agglomeration Zürich offen. Damit verkommt der Berchtoldstag zum gewöhnlichen Arbeitstag. Wenn alle Verkaufsgeschäfte offen haben, wird der Druck auf alle, am 2. Januar zu arbeiten, immer grösser.

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

Damit ein Detailhandelbetrieb an einem gewissen Tag oder zu einem gewissen Zeitpunkt geöffnet sein kann, muss das bundesrechtliche Arbeitsrecht die Beschäftigung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zulassen und das kantonale Ruhetags- und Ladenöffnungsrecht muss die Offenhaltung des Ladenlokals erlauben.

Das Bundesrecht verbietet die Beschäftigung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern an Sonntagen sowie am 1. August. Darüber hinaus können die Kantone höchstens acht weitere Feiertage bezeichnen, die im Sinne des Arbeitsrechts den Sonntagen gleichgestellt werden (Art. 18 Abs. 1 und Art. 20a Abs. 1 Arbeitsgesetz [ArG, SR 822.11]). Der Kanton Zürich hat von diesem Recht Gebrauch gemacht und neben dem 1. August folgende Tage als weitere Feiertage bezeichnet: Neujahrstag, Karfreitag, Ostermontag, 1. Mai, Auffahrtstag, Pfingstmontag, Weihnachtstag und Stephanstag (§ 1 Abs. 1 lit. b Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz [RLG, LS 822.4]). Die Sonn- und Feiertage werden im kantonalen Recht gemeinsam als «öffentliche Ruhetage» bezeichnet.

An öffentlichen Ruhetagen sind alle Tätigkeiten untersagt, die geeignet sind, die dem Charakter des jeweiligen Ruhetages angemessene Ruhe ernstlich zu stören (§ 2 RLG). Für die hohen Feiertage gelten zusätzliche Einschränkungen (§ 3 RLG). Während diese Vorgaben allgemein gelten, enthält das Ladenöffnungsrecht für Detailhandelsbetriebe besondere Regeln.

Gemäss § 5 Abs. 1 RLG sind die Läden der Detailhandelsbetriebe an öffentlichen Ruhetagen geschlossen zu halten. Eine Ausnahme bilden die sogenannten Sonntagsverkäufe: Das Bundesrecht erlaubt es den Kantonen, höchstens vier Sonntage pro Jahr zu bezeichnen, an denen

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Verkaufsgeschäften ohne Bewilligung beschäftigt werden dürfen (Art. 19 Abs. 6 ArG). Der Kanton Zürich hat dieses Bezeichnungsrecht an die Gemeinden delegiert. An höchstens vier öffentlichen Ruhetagen im Jahr wird den Läden das Offenhalten durch die Gemeinde bewilligt. Nicht bewilligungsfähig ist ein Sonntagsverkauf jedoch an den sogenannten hohen Feiertagen. Letztere decken sich nur teilweise mit den gesetzlich festgelegten Feiertagen. Neben dem Karfreitag und dem Weihnachtstag zählen nämlich auch der Ostersonntag, der Pfingstsonntag und der Eidgenössische Betttag zu den hohen Feiertagen. Da es sich bei den drei Letztgenannten um Sonntage handelt, ist es nicht sinnvoll, sie als Feiertage im Sinne des Arbeitsrechts den Sonntagen gleichzustellen. Die Qualifikation als hoher Feiertag stellt aber sicher, dass sie nicht wie gewöhnliche Sonntage behandelt werden.

Der Berchtoldstag ist weder ein Feiertag noch ein hoher Feiertag. Er fällt durchschnittlich nur etwa alle sieben Jahre auf einen Sonntag. Er ist somit in der Mehrheit der Fälle – nämlich immer dann, wenn er auf einen Wochentag zwischen Montag und Samstag fällt – kein Sonntag im Sinne des Arbeitsrechts und kein öffentlicher Ruhetag im Sinne des Ruhetags- und Ladenöffnungsrechts. Fällt er hingegen auf einen Sonntag, so ist sowohl die Beschäftigung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern als auch die Ladenöffnung untersagt, sofern keine Ausnahme, wie beispielsweise ein bewilligter Sonntagsverkauf, vorliegt. Soll nun die Ladenöffnung am Berchtoldstag stets untersagt werden, so müsste einerseits eine entsprechende Regelung für Montag bis Samstag geschaffen werden, anderseits eine separate Regelung sicherstellen, dass am Berchtoldstag, sofern er auf einen Sonntag fällt, kein Sonntagsverkauf bewilligt werden darf. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auf kantonaler Ebene einzig ein Verbot der Öffnung des Ladenlokals festgelegt werden kann. Ein Beschäftigungsverbot kann nicht bzw. nur im bisherigen Umfang auf kantonaler Ebene geregelt werden: Höchstens acht Tage können im Sinne des Arbeitsrechts den Sonntagen gleichgestellt werden.

Für die mit der Motion angestrebte Regelung bestünden nach dem Gesagten grundsätzlich zwei Möglichkeiten: In einer ersten Variante, die der Gesetzessystematik folgt, könnte der Berchtoldstag zum Feiertag und zum hohen Feiertag erklärt werden. Dies hätte zur Folge, dass sowohl die Beschäftigung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die Öffnung der Ladenlokale und ein Sonntagsverkauf untersagt wären. Es würde allerdings auch bedeuten, dass auf einen der heute geltenden Feiertage zugunsten des Berchtoldstages verzichtet werden müsste und

dass der Berchtoldstag als hoher Feiertag einen höheren Stellenwert zugesprochen bekäme als beispielsweise der Stephanstag oder der Aufahrtstag. In einer zweiten – von der Motion geforderten – Variante könnte für den Berchtoldstag eine separate Regelung eingeführt werden, d. h., geregelt werden, dass die Ladenöffnung spezifisch am Berchtoldstag – obwohl kein Feiertag – untersagt ist und Sonntagsverkäufe unzulässig sind. Dies hätte für alle Jahre, in denen der Berchtoldstag auf einen Tag zwischen Montag und Samstag fällt, zur Folge, dass Ladenlokale des Detailhandels geschlossen sein müssten, obwohl die Beschäftigung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern grundsätzlich zulässig wäre – und in anderen Branchen auch zulässig bliebe.

Beide Varianten vermögen nicht zu überzeugen. Den Berchtoldstag zu einem offiziellen kantonalen Feiertag zu erklären, hiesse, dessen Status auf Kosten eines der geltenden Feiertage zu klären. Letztere stellen jedoch einen bewährten Konsens dar. Die Ladenöffnung am Berchtoldstag neben der bestehenden Feiertagsregelung zu verbieten, wie es die Motion mit einer Änderung von § 5 RLG anstrebt, stünde hingegen quer in der Systematik des Ruhetags- und Ladenöffnungsrechts. Damit würde eine punktuelle Vorschrift geschaffen, die nicht zur Klärung des Status des Berchtoldstages beitragen könnte. Denn damit würde ein Nichtfeiertag wie ein Feiertag oder gar hoher Feiertag behandelt. Zudem gälte die Regelung nur für den Detailhandel. Es bestünde somit – je nach Branche oder Arbeitgeberin bzw. Arbeitgeber – weiterhin das in der Begründung der Motion erwähnte Nebeneinander von geschlossenen und offenen Betrieben.

Schliesslich darf auch der Strukturwandel in der Detailhandelsbranche nicht ausser Acht gelassen werden. Der Druck auf die Detailhandelsbranche ist gemäss Retail Outlook 2019 (Schweizer Detailhandel im internationalen Wettbewerb, Retail Outlook 2019, Credit Suisse, Januar 2019) gross. Die Aufwertung des Schweizer Frankens und der Aufstieg des E-Commerce in Verbindung mit zunehmender Internationalisierung und Digitalisierung des Angebots sind grosse Herausforderungen. Die Branche hat in der jüngsten Vergangenheit mehr Stellen aufgehoben, als neue geschaffen. Der Trend ist zwar nicht neu, hat sich jedoch in den letzten zwei Jahren verschärft: Ende 2018 waren rund 16 000 Personen weniger im Detailhandel beschäftigt als noch vor zehn Jahren. Die Motionäre und die Motionärin bemängeln, dass immer mehr Verkaufsgeschäfte am 2. Januar geöffnet seien und somit der Druck auf alle zunehme, am 2. Januar zu arbeiten. Es könnte jedoch auch sein, dass die Detailhandelsbetriebe, die am 2. Januar öffnen, dies gerade deshalb



tun, weil viele Menschen frei und somit Zeit zum Einkaufen haben. Einschränkende Regulierungen im Detailhandelsbereich dürften angesichts des hohen Konkurrenzdrucks nicht unbedingt im Interesse der Branche und der Detailhandelsangestellten liegen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 6/2019 abzulehnen.

*Markus Bischoff (AL, Zürich):* Der Berchtoldstag ist ja ein sehr eigenartiges Gewächs. Es ist etwas sehr Schweizerisches. René Isler lacht; er hat an diesem Tag Geburtstag. Wir machen aber nicht deswegen diese Motion.

Wir wissen, am 2. Januar fährt der öffentliche Verkehr gemäss Sonntagsfahrplan, die Poststellen sind geschlossen, es erscheinen keine Zeitungen, der Kantonsrat tagt nie. In Zürich ist der Tag arbeitsfrei. Die Läden waren bis anhin geschlossen. Er war wie ein Feiertag. Dabei ist der 2. Januar im Kanton Zürich gar nichts; es steht nämlich nirgends geschrieben, dass er ein freier Tag sei. Er wird nicht als Feiertag gehandelt, überhaupt nicht. Es sind nur ganz wenige Kantone wie der Kanton Bern, die den Berchtoldstag wirklich als Feiertag gesetzlich verankert haben. Wie bei allen bedrohten Pflanzen, kommt auch der 2. Januar unter Druck. Ich muss nochmals sagen, der 2. Januar ist wirklich ein urschweizerisches Gewächs. Das ist kein Neophyten wie andere Feiertage, die man munter aus dem Ausland eingeführt hat; ihn gibt es wirklich nur in der Schweiz. Wie Sie jetzt im Kanton Zürich feststellen konnten, kommt er jetzt massiv unter Druck. Die Läden nutzen diesen gesetzlosen Zustand immer mehr und mehr aus; das Agreement, dass die Läden geschlossen bleiben, wird sukzessive ausgehöhlt. Plötzlich sind an der Bahnhofstrasse die Läden am 2. Januar offen, auch in der Agglomeration sind die Einkaufszentren am 2. Januar offen. Es wird also immer mehr Druck im Kanton Zürich ausgeführt, damit der 2. Januar als ganz normaler Arbeitstag gilt. Und es wird nicht mehr lange gehen, dann wird man verlangen, dass man am 2. Januar arbeitet. Dieser schleichenden Aushöhlung des 2. Januars als arbeitsfreier Tag im Kanton Zürich wollen wir mit dieser Motion entgegenhalten.

Wir haben nicht vorgeschlagen, dass man den 2. Januar zum Feiertag erhebt. Wir wissen, dass das nicht geht. Das geht nur sehr schwer, weil der Bund ja nur acht Feiertage zulässt, und wir schon acht Feiertage haben. Da kann man nicht einfach einen zusätzlichen Feiertag machen. Das war vielleicht zu wenig klar formuliert. Deshalb hat der Regie-

rungsrat vermutlich relativ viel darüber geschrieben, warum der 2. Januar nicht als Feiertag durchgehen kann. Damit sind wir einverstanden – aber man könnte. Weil dieser 2. Januar eine seltene Pflanze ist, muss man auch einen Spezialschutz anbringen. Es ist schade, dass man heute mit gesetzlichen Regeln alles schützen muss, doch bedrohte Pflanzen muss man eben schützen. Deshalb schlagen wir Ihnen vor, dass wir das Ruhetaggesetz so ändern, dass am 2. Januar die Läden geschlossen haben müssen. Das ist sozusagen eine *Lex Specialis* für den 2. Januar. Das geht; es ist durchaus zulässig, dass wir einfach festhalten, am 2. Januar ist Ruhe. Das ist ja auch das Ziel von Feiertagen, dass es eben ruhig ist. Wenn man sonst nicht arbeitet, weil sich die Arbeitgeber daranhalten, dann ist das sehr nett, aber das muss auch in Zukunft so sein. Das kann nur so sein, wenn eben die Läden geschlossen sind, sonst wird dieser 2. Januar vollkommen ausgehöhlt.

In diesem Sinne bitten wir Sie, diese Motion zu unterstützen.

*Ueli Bamert (SVP, Zürich):* In der Antwort des Regierungsrates auf diese Motion ist eigentlich schon alles gesagt: der Berchtoldstag ist kein den Sonntagen gleichgestellter Feiertag, sondern ein lokaler, nichtgesetzlicher Feiertag – nicht mehr und nicht weniger. Eine Änderung wäre juristisch kaum sauber zu bewerkstelligen oder – und das hat Kollege Bischoff schon gesagt – hätte die Aufhebung eines anderen Feiertages zur Folge. Und Kollege Bischoff hat auch keine Lust, entscheiden zu müssen, welchen Feiertag er der Bevölkerung wegnehmen würde. Das verstehe ich. Man könnte diese Diskussion damit eigentlich beenden. Ich möchte aber trotzdem noch einige Argumente aus Sicht der Wirtschaft, der KMU, der Bevölkerung und auch der betroffenen Arbeitnehmerschaft anbringen:

Der 2. Januar bietet grundsätzlich all denjenigen Personen, die eben nicht arbeiten müssen, die Gelegenheit, Einkäufe zu tätigen, was sie ansonsten nur abends oder am Samstag erledigen können. Die jetzige Regelung ist für einen grossen Teil der Bevölkerung ein Vorteil.

Für den Detailhandel wiederum ist es wichtig, dass der Berchtoldstag ein Tag bleibt, an dem die Läden geöffnet werden dürfen, denn er liegt genau an der Schwelle zwischen den Weihnachtsferien und dem berühmt berüchtigten Januarloch. Die Leute kommen aus den Ferien zurück, die Stimmung ist noch gelöst, die Portemonnaies sitzen hoffentlich noch locker, und man kann ein letztes Mal unbeschwert und ohne Zeitdruck einkaufen. Vielleicht will man auch noch das eine oder andere Weihnachtsgeschenk umtauschen, bevor man wieder in den Arbeitsalltag startet – und manch einer im Januarloch verschwindet.

Man muss vor diesem Hintergrund auch die schwierige Lage berücksichtigen, in der sich der Detailhandel mehr und mehr befindet: Einkäufe im Ausland und insbesondere das Einkaufen im Internet setzen dem Detailhandel in unserem Land immer mehr zu. Da wäre der Verzicht auf diesen doch verkaufsstarken Berchtoldstag ein herber Verlust. Zu guter Letzt möchte ich es nicht unterlassen, diese Forderung der Motionäre aus Sicht der Direktbetroffenen zu beurteilen, nämlich der Arbeitnehmerschaft. Sie bei der AL sind ja ziemlich gewerkschaftsnah. Was Sie vielleicht überraschen dürfte: Auch ich habe viel mit Gewerkschaften zu tun. Ich bin nämlich Vorstandsmitglied der paritätischen Kommission der Tankstellenshops und begleite dabei die Umsetzung des Gesamtarbeitsvertrags in dieser Branche. Etwas ist mir in dieser Funktion immer wieder aufgefallen: Arbeitnehmende im Detailhandel – das ist ja bekanntlich ein Niedriglohnsektor –, insbesondere diejenigen, die im Stundenlohn angestellt sind, sind froh, um jede Minute, die sie zusätzlich arbeiten können. Sie sind froh, wenn sie einspringen können, sie sind froh, wenn sie über ihr Pensum hinaus Überstunden machen können. Dies unter anderem deshalb, weil Überstunden ausbezahlt werden und nicht kompensiert werden müssen. Kurz gesagt: Zusätzliches Geld – und da spreche ich wirklich aus eigener Erfahrung – ist sehr vielen Angestellten im Detailhandel wichtiger als zusätzliche Freizeit. Sie mögen jetzt mit den Augen rollen, Herr Bischoff, das ist meine Erfahrung. Das kann man nicht einfach wegdiskutieren. Mit der vorliegenden Motion möchten Sie diese Leute nun aber mit einem zusätzlichen freien Tag beglücken, den diese oftmals gar nicht wollen, weil sie dann an diesem Tag kein Geld verdienen können. Sie beweisen damit einmal mehr, dass Ihnen die Bedürfnisse der Arbeitnehmerschaft gar nicht so wichtig sind. Es geht Ihnen viel mehr darum, der Wirtschaft, dem Gewerbe, den bösen Arbeitgebern mal wieder so richtig eins auszuwischen.

Die SVP lehnt diese Motion ab. Ich bitte Sie, es uns gleichzutun. Vielen Dank.

*Birgit Tognella (SP, Zürich):* Eigentlich fanden wir diese Motion sympathisch, da wir seitens der SP ja auch eine PI eingereicht haben bezüglich einer Anpassung des Ruhetag- und Ladenöffnungsgesetzes, in welchem ein Verkaufsverbot an Heiligabend verankert werden soll und zwar dann, wenn der 24. Dezember auf einen Sonntag fällt. Dies kommt alle sieben Jahre vor.

Nun, in dieser Motion wird etwas Anderes verlangt. Der Initiant Markus Bischoff fordert eine Ladenöffnungsgesetzänderung. Den

Berchtoldstag zu einem offiziellen kantonalen Feiertag zu erklären, würde heissen, dass dieser auf Kosten eines der geltenden Feiertage ginge. Dieses Prozedere wäre schwierig umzusetzen. Der 1. Mai, der Auffahrtstag oder der Pfingstmontag?

Wir haben kein Verständnis, die Ladenöffnung am Berchtoldstag neben der bestehenden Feiertagsregelung zu verbieten. Dies wäre eine punktuelle Änderung, denn damit würde er als ein Nichtfeiertag wie ein Feiertag oder gar hoher Feiertag behandelt. Diese Regelung würde nur für den Detailhandel gelten. Das ist nicht zielführend. Zwar trägt diese Motion eigentlich nur der Realität Rechnung, da etliche Leute bereits frei und die Schulen sowie andere Institutionen Sonntagsbetrieb haben. Wir sehen hier keinen staatlichen Regulierungsbedarf.

Wir lehnen daher diese Motion ab und werden sie nicht überweisen.

*Martin Farnet (FDP, Stammheim):* Der Schlüsselsatz zu dieser Motion findet sich in der Stellungnahme der Regierung: «Einschränkende Regulierungen im Detailhandelsbereich dürften angesichts des hohen Konkurrenzdrucks nicht unbedingt im Interesse der Branche und der Detailhandelsangestellten liegen.» Zu ergänzen wäre noch: auch nicht im Interesse der Konsumentinnen und Konsumenten. Ein florierender Detailhandel im Inland dient allen, den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, den Konsumentinnen und Konsumenten und sogar dem Klima. Wer in der Nachbarschaft einkauft und einkaufen kann, ist deutlich umweltfreundlicher unterwegs als jemand, der wegen vermeintlich günstigerer Preise eine Anreise von 25 Kilometer und mehr mit dem Auto unternimmt.

Der Berchtoldstag beruht auf einer schönen Zürcher Tradition. Verhalten der Menschen ändern sich, und damit werden auch Traditionen angepasst. Heute ist Einkaufen an einem arbeitsfreien Tag eine Freizeitbeschäftigung von Familien. Man kombiniert das Nützliche mit dem angenehmen Flanieren, einem Kaffee oder kleinen Imbiss. Zu Recht weist die Regierung darauf hin, dass der Berchtoldstag weder ein sehr hoher noch ein hoher Feiertag ist. Die acht gesetzlichen Feiertage hat der Kanton fix definiert. Der Berchtoldstag gehört nicht dazu; er geniesst schon heute einen Sonderstatus. In der schönsten Gemeinde im Kanton Zürich (*der Votant meint seine Wohngemeinde*) wird auch an diesem Tag die Gemeindeversammlung morgens um neun Uhr durchgeführt.

Würde die Ladenöffnung von den Konsumentinnen und Konsumenten nicht rege genützt, wären die Läden geschlossen. Spezialgeschäfte mit

Uhren und Schmuck bleiben denn auch meistens zu, weil an diesem Tag keine ausreichende Frequenz zu erzielen ist. Man nennt das auch Marktwirtschaft, meine Kolleginnen und Kollegen auf der linken Seite. Zu dieser bekennen wir uns im geltenden Rahmen und unterstützen daher die Motion nicht. Tun Sie dasselbe.

*Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg):* Wie viele Vorstösse hatten wir nun schon in den letzten Jahren von linker Seite, die an vorgegebenen Tagen die Ladenöffnungszeiten beschränken wollten? Heute ist also der Berchtoldstag dran.

Der 2. Januar ist ja kein gesetzlicher Feiertag. Er wird von vielen Arbeitgebern als zusätzlicher Ferientag geschenkt, was ja sehr lobenswert ist und Linke und Gewerkschaften freuen dürfte. Aber anstatt dies anzuerkennen, nutzen sie diesen Goodwill, um den Arbeitnehmenden vorzuschreiben, wie sie den Tag verbringen sollen – auf jeden Fall nicht mit Einkaufen –, obwohl es für die Bevölkerung einer der beliebtesten Tage ist, an dem man nach den Feiertagen in der Stadt flanieren und ohne Zeitdruck ausgiebig die Läden besuchen kann. Ausgerechnet die Läden, die zunehmend unter Druck des Online-Handels geraten und reihenweise schliessen müssen, ausgerechnet ein umsatzstarker Tag soll nun wegfallen – und das gleich nach dem 1. Januar, an dem die Läden ohnehin schon geschlossen bleiben. Wo führt das hin? Zu noch mehr Umsatzeinbruch im Detailhandel, noch mehr Schub für den Online-Handel oder für das Shopping-Center am Flughafen oder sogar für andere Kantone? Doch für uns Arbeitnehmende ist es wieder ein Tag weniger, an dem wir ohne Zeitdruck einkaufen können, Hauptsache, man hat noch ein Verbot mehr durchgebracht.

Wir können einer solchen Politik nichts abgewinnen, die übrigens völlig an den Bedürfnissen der Bevölkerung vorbeizieht. Wir werden selbstverständlich die Motion ablehnen.

*Esther Guyer (Grüne, Zürich):* Wir hören hier jetzt eine wunderbare Sache, wie man den Berchtoldstag verbringen kann: Man kann ein bisschen flanieren, ein bisschen Kaffee trinken, ein bisschen schön und noch schöner. Nur, niemand denkt an die Personen, die dann tatsächlich arbeiten müssen. Es ist für mich ziemlich befremdlich, was ich heute alles gehört habe. Der Herr der SVP, der sich für die Arbeitnehmerschaft stark macht, erzählt, wie gerne diese arbeiten würden. Hat er vielleicht schon bemerkt, warum sie gerne arbeiten? Weil sie dermassen wenig verdienen, dass jeder Zustupf wahrscheinlich nötig ist. Das ist

doch wirklich kein guter Grund, die Läden noch länger offenzuhalten. Dann stellt Frau Bellaiche fest, dass die armen Läden alle schliessen müssten. Liebe Frau Bellaiche, die schliessen, weil sie und die Leute hier alle im Moment alles online kaufen. Das ist der Grund, und nicht das Prominieren am Berchtoldstag. Meine Güte, man kann sich die Welt auch schönreden – ich muss schon sagen. Mich ärgert das, weil ich vielleicht eine der wenigen bin, die tatsächlich an solchen Tagen gearbeitet hat – die Leute im Verkauf, mein lieber Herr Schmid (*Lorenz Schmid*), das kennen Sie wahrscheinlich nicht. Die Leute flanieren und spazieren, aber sie kaufen nicht. Darum haben übrigens die Schmuckläden geschlossen.

Nun, wir werden diese Motion unterstützen. Wir können dieses Gesetz selber ändern und wir sollten das auch tun. So mutig sollten wir in diesem Kanton sein. Ich muss noch einmal sagen: Der Detailhandel ist ein Angebotsmarkt. Sie können zwischen acht Uhr und Mitternacht offenhalten oder bis fünf Uhr am Morgen, irgendeiner wird immer vorbeispazieren, immer. Aber hier geht es jetzt um den Schutz der Arbeitskräfte. Und da sind wir dafür. Danke.

*Lorenz Schmid (CVP, Männedorf)*: Ich fasse meine Ausführung zusammen unter dem Titel «Ein weiterer Angriff auf den Detailhandel». Kam der letzte Angriff noch von rechts, von der Jung-FDP mit der Initiative «Der Kunde ist König», kommt er nun von links. Wollten die einen die vollständige Freigabe für den Kunden, was ohne Rücksprache mit den Sozialpartnern das Chaos betreffend Öffnungszeiten im Detailhandel ausgelöst hätte, wollen die anderen das Rad zurückdrehen und in einer Welt der Individualorientierung den Berchtoldstag für den Detailhandel schliessen. So wie ich gegen die FDP-Initiative gekämpft habe, kämpfe ich nun auch gegen diesen linken Vorstoss – wie es meiner sozialliberalen Überzeugung natürlich entspricht.

Zu meiner Interessensbindung: Ich bin Apotheker, führe ein Unternehmen in der Innenstadt mit 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, bin Vorstandsmitglied der City-Vereinigung, arbeite meistens am Berchtoldstag und zahle auch bessere Löhne an diesem Tage.

Der Detailhandel ist gefordert in der Erbringung seiner Dienstleistungen qualitativ und dem Kundenbedürfnis entsprechend zeitlich flexibel. Meine Bitte an Sie als Politiker: Lassen Sie den Detailhandel arbeiten, die momentane Ladenöffnungszeiten im Kanton Zürich lassen dem Detailhandel Spielräume – zumindest vorerst ausreichend. Zumindest vorerst sage ich, weil sich der Zürcher Detailhandel in den letzten zehn

Jahren stark gewandelt hat. Unsere Kundschaft ist internationaler geworden. Ich könnte kaum ohne internationale Kundschaft meine Mitarbeiterinnen beschäftigen. Der Detailhandel wird wohl in Zukunft den Bedürfnissen dieser internationalen Kundschaft übers Wochenende entsprechen müssen. Dazu wird er sich jedoch selber – nach gut schweizerischer Art in Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern – der Politik zuwenden. Also, bitte lassen Sie Ihre Hände vom Detailhandel.

Zurück zur Motion: Herzlichen Dank der Regierung für die kompetente Antwort. Die Antwort führt aus, dass entweder zulasten eines anderen kantonally bestimmten Feiertages der Berchtoldstag zum Feiertag erhoben werden müsste, oder dass dem Detailhandel die Öffnung verboten würde, ohne die Beschäftigung ganz allgemein von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zu verbieten – eine sogenannte Lex Bischoff. Stellen Sie sich vor, der Online-Händler würde weiterhin arbeiten, womöglich derselbe Anbieter, der schon als Detailhändler tätig ist, währenddessen seine Detailgeschäfte geschlossen blieben. Der gewerkschaftliche Super-GAU wäre vorprogrammiert, würden diese Online-Händler vom Ausland her agieren, dann würde die Schliessung am Berchtoldstag direkt zu Arbeitsstellenabbau führen.

Lieber Markus, bitte bewahre uns die Arbeitsplätze in unseren Detailgeschäften. Die Öffnung der Geschäfte am Berchtoldstag hat sich bewährt – zumindest in den letzten zehn Jahren –, denn die Stadt ist über Weihnachten und Neujahr ein Tourismus-Magnet sondergleichen geworden. Tourismuswertschöpfung ist – wie vorher ausgeführt – immer wichtiger und wird noch an Bedeutung zulegen. Der Detailhandel wird in Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern dieser Entwicklung Rechnung tragen müssen.

*Beat Mohnhart (EVP, Gossau):* Im Gegensatz zu unserem Anliegen, dass der 24. Dezember, wenn er dann auf einen Sonntag fällt, arbeitsfrei sein sollte, sehen wir hier beim Berchtoldstag keinen entscheidenden Grund für eine gesetzliche Neuregelung. Der Berchtoldstag ist, wie wir schon gehört haben, kein Feiertag und auch kein hoher Feiertag, und unseres Erachtens nicht in dem Sinne schützenswert, als dass andere Feiertage für ihn geopfert werden sollten. Wohlgemerkt, wir sind nicht gegen den 2. Januar als einen freien Tag, aber wir möchten die heutige Regelung beibehalten und den Berchtoldstag nicht durch eine gesetzliche Neuregelung stärken, welche dann wahrscheinlich, wie gesagt, einfach zulasten eines anderen Feiertages umgesetzt würde.

Vielerorts kann der 2. Januar kompensiert und auf diese Weise freige-  
nommen werden; so soll es auch zukünftig sein.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Während der Weihnachtstage steht das Verkaufspersonal durch Sonntagsverkäufe unter einer erhöhten Belastung, und nach den Weihnachtstagen folgen dann die individuellen Rückgaben. Zu dieser Zeit ist allgemein eine hohe Belastung im Verkauf zu verzeichnen.

Bis zu vier Sonntagsverkäufe kann jede Gemeinde festlegen, meistens fallen drei dieser vier Sonntage in den Weihnachtsvorverkauf, also in den Dezember. Dazu gehören übrigens auch die Städte Winterthur und Zürich; in manch anderen Gemeinden sind die Tage vielleicht anders gelegt. Wie gesagt, das kann individuell geregelt werden. Auch sonst nimmt der Druck der Arbeitgeber für längere Öffnungszeiten immer mehr zu, obwohl die Kaufkraft gleichbleibt.

Leider ist es nun so, dass selbst der 2. Januar, genannt Berchtoldstag, zu einem weiteren Arbeitstag zu verkommen droht. Immer mehr Läden öffnen an diesem Tag, und es besteht die latente Bedrohung, dass diese Mode noch weiter um sich greift. Glücklicherweise haben wir nun ein Mittel dagegen, nämlich das Ruhetaggesetz. Da können Sie noch so oft wiederholen, dass dies ein weiterer Feiertag sei. Nein, wir wollen keine weiteren Feiertage vorschreiben, sondern lediglich, dass an diesem Tag keine Einkaufsläden offen sein dürfen. Wir setzen damit genau dort an, wo das Problem liegt und tun dies im gesetzlich möglichen Rahmen.

Nun zu den Voten von Herrn Bamert und weiteren, dass dann das Portemonnaie lockerer sitze. Hören Sie einmal auf mit diesem Märchen; ich kann es nicht mehr hören. Sie haben nämlich am Ende des Monats oder am Ende des Jahres nicht mehr Geld im Portemonnaie, das Sie ausgeben können. Sie haben nur einen Tag mehr zur Verfügung, an dem Sie ihr Geld ausgeben können, und das auf dem Buckel der Detailhandelsangestellten – beispielsweise derjenigen an der Kasse, die einen zusätzlichen Tag im Laden stehen müssen. Wenn Sie am 2. Januar einkaufen gehen müssen, dann haben Sie Ihre Feiertageseinkäufe schlecht geplant und nichts anderes. Ihr Vermögen vermehrt sich dadurch nicht. Und wenn Sie das Bedürfnis nach mehr Öffnungszeiten Marktwirtschaft nennen, wie ich es seitens der FDP gehört habe, so schieben Sie im Grunde nur Ihre eigene Bequemlichkeit vor.

Ich habe beispielsweise auch einen Coop (*Schweizer Grossverteiler*), der bis 20 Uhr geöffnet ist, und ich bin überzeugt und gebe es gerne zu, dass ich auch schon um halb acht dort gelandet bin, denn, wie sagt man



so schön: Gelegenheit schafft Diebe. Ja, die Bequemlichkeit obsiegt auch bei mir. Ich bin überzeugt, wenn dieser Coop bis 24 Uhr oder bis 2 Uhr offen hätte, selbst dann würden sich Leute finden, die das Bedürfnis haben, ihre Wocheneinkäufe zu dieser Uhrzeit zu erledigen, weil sie zuvor zu faul oder zu bequem waren oder die individuelle Realität dies neu als legitim erscheinen lässt. Doch irgendwo müssen wir hier eine Grenze ziehen. Der Berchtoldstag ist so eine Grenze. Hier haben Sie nun die Gelegenheit dazu, diese Grenze zu ziehen und nicht erst, wenn es zu spät ist. Genau mit dieser Motion können Sie dies nun tun. Wir danken Ihnen für Ihre Unterstützung.

*Pierre Dalcher (SVP, Schlieren):* Meine Interessenbindung: Ich bin Brillenberater im Detailhandel an der Bahnhofstrasse in Zürich. Erstens danke ich den Motionärinnen und Motionären für ihren Einsatz für das Personal im Detailhandel. Ja, es ist richtig, um diese Zeit sind wir sehr stark gefordert wie auch belastet.

Der Regierungsrat hat in seiner Antwort auf diese Motion die gesetzliche Grundlage erläutert. Ich gehe mit dem Regierungsrat einig, dass beide vorgeschlagenen Möglichkeiten nicht das Gelbe vom Ei sind. Einzig könnte ich mir einen Verzicht auf einen bestehenden Feiertag vorstellen. Der Regierungsrat hat diesen für mich möglichen Feiertag, den man mit dem Berchtoldstag austauschen könnte, in seiner Aufzählung nicht erwähnt; ich meine den 1. Mai. Okay, das bleibt wahrscheinlich Utopie, aber es zeigt eigentlich, dass es für das Personal keine Besserung geben wird. Es bleibt sich einfach alles gleich. Aus diesem Grund können wir diese Motion nicht unterstützen.

Diese Motion bewirkt eigentlich viel eher eine Signalwirkung an die Herren, die eben das Sagen haben im Detailhandel. Und das ist eine negative Signalwirkung. Da wird wieder eine Barriere eingebaut. Das hat schlussendlich Folgen für diejenigen, die die Kunden bedienen. Aus diesem Grund bin ich der Meinung, dass diese Motion leider ein Bumerang ist. Schlussendlich müssen die Verkäuferinnen und Verkäufer im Detailhandel das ausbaden, weil dort immer weniger Arbeitsplätze vorhanden sind, und sie dann ziemlich sicher viel mehr Mühe haben, einen Arbeitsplatz zu finden.

Ich bitte Sie, diese Motion nicht zu unterstützen. Danke.

*Ueli Bamert (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Ich will die Diskussion nicht in die Länge ziehen, aber ich wurde zweimal angesprochen. Deshalb möchte ich noch kurz weitere Märchen erzählen – man hat mich Märchenonkel genannt.

Vielleicht kennen Sie dieses Gefühl nicht, Herr Sahli, aber es ist natürlich schon so, dass über Weihnachten die Leute mehr Geld ausgeben, als sie vielleicht haben. Man ist in Feierstimmung. Deshalb gibt es ja dieses Januarloch. Da müssen wir nicht lange darüber diskutieren. Es ist leider ein Fakt; das ist nicht einfach eine Redewendung, die vom Himmel gefallen ist.

Dann würde ich gerne noch Frau Guyer antworten, aber sie ist leider rausgegangen. Ich sage es trotzdem: Es ist ein Fakt, dass man im Detailhandel wenig verdient. Das habe ich gar nicht bestritten, ich hab's ja sogar gesagt. Das hat aber mit dieser Sache nichts zu tun. Es ist eben auch ein Fakt, dass die Leute gerne mehr arbeiten möchten. Sie wollen nicht unbedingt Freizeit, sie wollen gerne mehr Geld verdienen. Man kann das gut oder schlecht finden mit dem Lohnniveau, aber das ist halt die Marktwirtschaft. Darum geht es hier heute nicht.

Dann möchte ich noch an all die Leute erinnern, die jeden Sonntag arbeiten müssen – in den Restaurants, in den Hotels, im ÖV, in den Kinos, wo auch immer. Das sind zehntausende, hunderttausende Menschen – die Spitäler habe ich noch vergessen –, die jeden Sonntag immer arbeiten müssen. Da müsste man schon Frau Guyer fragen, ob sie gar nie am Sonntag in ein Tram sitzt oder ob sie gar nie in ein Restaurant geht. Ich glaube nicht, dass sie einfach zu Hause bleibt und nie irgendwelche Dienstleistungen am Sonntag in Anspruch nimmt. Auch da muss irgendjemand arbeiten, und auch das sind Leute, die nicht wahnsinnig gut verdienen. Danke schön.

*Valentin Landmann (SVP, Zürich):* Ich vermisse bei den Antragstellern den Vorschlag für den offiziellen Feiertag, den sie aufheben möchten. Sicher, es böte sich der 1. Mai an, aber ich glaube nicht, dass das gemeint ist. Ausserdem sollte man beachten, welchen Gefallen man speziell den Detailhandelsangestellten mit dem Vorstoss tut. Die Frage der Freizeit und der Ferien der Detailhandelsangestellten ist eine Frage der Verhandlungen der Sozialpartner und des Gesamtarbeitsvertrages. Das ist keine Frage, an welchen Tagen nun ein Öffnungsverbot besteht. Vorher wurde erwähnt, dass viele Leute auch sonntags arbeiten. Das wiederum heisst nicht, dass diese keine Freizeit haben. Auch da ist die Freizeit eine Frage des Verhandelns der Sozialpartner. Mir scheint also,

dass diese Motion ohne den konkreten Vorschlag eines wegzulassenden, offiziellen Feiertages nicht viel Sinn macht. Ich bin deshalb für die Ablehnung. Ich danke Ihnen.

*Markus Bischoff (AL, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* An die Vertreter in der SP, der EVP und an den letztgenannten Redner der SVP: Ich möchte nochmal etwas klarstellen. Wir haben in dieser Motion nie gefordert, dass der 2. Januar zum Feiertag erklärt wird. Das haben wir gar nicht verlangt. Wir kennen die eidgenössische Gesetzgebung und wir kennen auch das Ladeöffnungs- und Ruhetaggesetz. Wir wissen, dass das nicht geht. Das habe ich in meiner Rede ja gesagt. Vielleicht muss man das bei einem nächsten Mal ganz klar formulieren, damit das alle begreifen. Wir wollen keinen zusätzlichen Feiertag. Wir wollen die Kompetenz nutzen, die der Kanton hat; er kann sagen, ja, am 2. Januar sind die Läden geschlossen. Das ist kein zusätzlicher Feiertag. Das zum Verständnis der Regelung.

Wenn ich diese Voten höre, sollte man diesen 2. Januar schleunigst umbenennen von Berchtoldstag in «Tag des Shoppens». Aber, glauben Sie doch nicht, man könne locker flockig jetzt den 2. Januar zum fröhlichen Einkaufstag umfunktionieren, an dem man noch die letzten Geschenke einkaufen oder umtauschen oder endlich in Ruhe einkaufen kann, weil man dann nicht mehr unter Stress steht wie vor dem 24. Dezember und dem Silvester. Glauben Sie das doch nicht. Sie können nicht eine fröhliche Einkaufsparty am 2. Januar hier in Zürich und an anderen Orten machen und gleichzeitig glauben, man könne dann diesen arbeitsfreien Tag, den es jetzt noch gibt, für die anderen Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen aufrechterhalten. Da werden sich doch alle Arbeitgeber einmal fragen und sagen: Ja, alle Läden sind doch offen; da könntet ihr am 2. Januar auch kommen und arbeiten. Es gibt doch gar keinen Grund, dass ihr da freihabt. Das ist doch der Punkt, der dahintersteht, der Druck auf diesen arbeitsfreien Tag. Dieser Druck auf diesen freiwilligen arbeitsfreien Tag wird zunehmen. Deshalb muss man diesen Berchtoldstag mit dieser Schutzmassnahme eben retten.

*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh:* Der Regierungsrat beantragt Ihnen ebenfalls, diese Motion klar abzulehnen. Arbeitsrecht ist Bundesrecht, Ladenöffnungsrecht ist kantonales Recht. Das Bundesrecht operiert ja mit dem Begriff «Sonntage», und Sonntage, dazu gehören der 1. August und acht weitere Feiertage, die dann der Kanton festlegen kann. Sonntagsarbeit ist also grundsätzlich verboten, kann

von den Kantonen jedoch an maximal vier Tage pro Jahr bewilligt werden. Das kantonale Recht wiederum arbeitet mit dem Begriff «öffentliche Ruhetage», und dieser Begriff umfasst alle Sonntage sowie neun Feiertage. An öffentlichen Ruhetagen sind die Läden der Detailhandelsbetriebe dann geschlossen zu halten. Und an den sogenannten hohen Feiertagen ist dann zusätzlich die Bewilligung einer Ausnahme, das heisst ein Sonntagsverkauf, ausgeschlossen.

Der Berchtoldstag ist weder ein Feiertag noch ein hoher Feiertag. Fällt er aber auf einen Wochentag zwischen Montag und Samstag, dann können die Detailhandelsbetriebe ohne Einschränkung geöffnet sein, fällt er auf einen Sonntag, kann ein Sonntagsverkauf bewilligt werden. Da der Berchtoldstag in einigen Bereichen jedoch faktisch wie ein Feiertag behandelt wird, möchte die Motion erreichen, dass die Läden der Detailhandelsbetriebe am Berchtoldstag immer geschlossen bleiben. Soweit die Motion.

Dieses Ziel könnte man auf zwei verschiedene Arten erreichen. Wir haben das in unserer Antwort ausgeführt. Beide überzeugen aus unserer Sicht nicht und bringen aus unserer Sicht auch keine Klärung über den Status des Berchtoldstages.

Als Volkswirtschaftsdirektorin muss ich Ihnen aber Folgendes sagen: Gemäss dem vor kurzem neu aufgelegten Swiss Retail-Barometer, der sich auf eine Umfrage von Swiss Retail (*Branchenverband des Detailhandels*) unter den Mitgliedern der Unternehmen 2018 stützt, werden die Ladenöffnungszeiten nach wie vor aufgrund der Herausforderungen, die wir haben, als wichtig angesehen. An vorderster Stelle der Herausforderungen stehen zum Beispiel der Preisdruck, den wir in der Schweiz haben – besonders in Zürich – und die Auslandeinkäufe, die sich auf Zürich auswirken inklusive der grenzüberschreitende E-Commerce, überhaupt das Einkaufen im Internet. Auch der Bericht «Retail Outlook» der Credit Suisse (*Schweizer Grossbank*) vom Januar dieses Jahres – also sehr aktuell – zeigt, dass der Detailhandel sehr, sehr stark unter Druck ist. Das belegen auch die Zahlen des Personals. Ende 2018 waren rund – hören Sie gut – rund 16'000 Personen weniger im Detailhandel beschäftigt als vor zehn Jahren, das heisst, da läuft etwas ab, das heisst, die Branche ist enorm unter Druck. Unter diesem Aspekt halten ich und die Regierung es nicht als zielführend, den Detailhandel weiter zu regulieren, währenddessen der Internet-Handel weiter floriert, dem es völlig egal ist, ob der Berchtoldstag ein freier Tag ist oder nicht – selbst wenn man sagt, es ist kein Feiertag, der wegfällt. Das ist irgendwie ein neuer Tag *sui generis*. Das ändert an dem Problem nichts. Es ist ein weiterer Tag, der dem Detailhandel nicht mehr zur Verfügung steht.

Und das ist für den Detailhandel und die Volkswirtschaft nicht gut. Ich bin auch überzeugt, dass es für die Arbeitsplätze im Detailhandel nicht gut ist.

In diesem Sinne bitte ich Sie, diese Motion abzulehnen.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 143 : 28 Stimmen (bei 3 Enthaltungen), die Motion von Markus Bischoff nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **5. Schnellspur für voll besetzte Autos**

Postulat Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg), Jörg Mäder (GLP, Opfikon) und Michael Zeugin (GLP, Winterthur) vom 28. Januar 2019

KR-Nr. 35/2019, RRB-Nr. 384/17. April 2019 (Stellungnahme)

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

Der Regierungsrat wird gebeten aufzuzeigen, wie in Stosszeiten für Fahrzeuge, die mit mindestens 3 Personen besetzt sind, Schnellspuren reserviert werden können.

#### *Begründung:*

Die Verkehrssituation auf den Strassen wird zu Spitzenzeiten zunehmend prekär. Mit wachsender Bevölkerung stehen jedes Jahr mehr Berufstätige im Stau, um sich an den Arbeitsplatz zu begeben. Volkswirtschaftlich betrachtet, entspricht die im Verkehr ungenutzte Zeit reiner Ressourcenverschwendung, und die Auswirkungen der stehenden Autos mit laufendem Motor auf die Umwelt sind verheerend.

Die bestehende Strasseninfrastruktur muss ohne Kapazitätserweiterung effizienter und intelligenter genutzt werden. Derzeit beträgt die durchschnittliche Besetzung eines Privatwagens zu Stosszeiten 1,1, d.h. in einem fahrenden Auto sitzt gerade ein Passagier. Dies entspricht einer Sitzplatzreserve von 300 %. Bei einem durchschnittlichen Belegungsgrad von 1,6 wäre die Stausituation in der Schweiz weitgehend gelöst. Auch der Kanton Zürich muss dies bei der Verkehrsplanung berücksichtigen.

Eine Schnellspur für Autofahrer, die bereit sind, Passagiere mitzuführen, setzt für alle interessante Anreize für Ridesharing: Der

Autofahrer ist dank seine Passagiere schneller am Zielort, derweil die Passagiere nicht auf das eigene Auto angewiesen sind. Das Konzept hat sich in amerikanischen Grossstädten bereits bestens bewährt und hat das Potenzial, das Strassennetz empfindlich zu entlasten.

Im Sinne einer Koordination des Autobahnnetzes mit dem Strassennetz des Zürcher Metropolitanraums wird dieser Vorstoss gleichzeitig auf Bundesebene eingereicht.

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

Schnellspuren bzw. Fahrgemeinschaftsspuren sind Fahrstreifen, die besonders für Fahrgemeinschaften und Busse reserviert sind. Neben den USA haben mehrere Länder in Europa solche Spuren getestet oder eingeführt. Damit Fahrzeuge diese Fahrstreifen nutzen dürfen, müssen mindestens zwei, mancherorts auch mehr Personen im selben Auto sitzen. So sollen insbesondere Pendlerinnen und Pendler dazu motiviert werden, vermehrt Fahrgemeinschaften zu bilden, um die Belastung des Strassennetzes zu senken und den Verkehrsfluss zu verbessern.

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (ASTRA) hat sich die Eidgenössische Technische Hochschule Zürich 2011 mit dem Potenzial von Fahrgemeinschaften auseinandergesetzt. Dabei wurden zahlreiche in- und ausländische Versuche mit Fahrgemeinschaften untersucht, denen unterschiedliche Konzepte und Ansätze zugrunde lagen. Die Studie kam zu ernüchternden Schlussfolgerungen. Zwar liessen sich im Raum Zürich mit Fahrgemeinschaften rund 35% der Pendlerfahrten einsparen. Diese Entlastungswirkung wird durch Nebeneffekte jedoch wieder aufgehoben, sodass es weiterhin zu Staus kommt: Wenn sich die Erreichbarkeit einer Gemeinde verbessert, wird sie attraktiv für Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger, was wiederum Mehrverkehr verursacht. Gleichzeitig wird ein Wechsel vom öffentlichen Verkehr auf das Auto begünstigt. Zudem stehen Autos, die infolge Bildung von Fahrgemeinschaften nicht mehr benötigt werden, anderen Nutzenden zur Verfügung. Hinzu kommen gesellschaftliche Entwicklungen: Die Flexibilisierung der Arbeitszeiten, mehr Teilzeitarbeitsplätze und eine zunehmende Durchmischung zwischen Freizeit und Arbeitszeit begünstigen den hohen Motorisierungs- und den tiefen Besetzungsgrad. Diese nachgelagerten Effekte müssen daher ebenfalls in eine Gesamtbetrachtung einfließen.

Im Unterschied zum Ausland ist in der Schweiz mit seiner historisch gewachsenen Infrastruktur und der Kleinräumigkeit der Bau von zu-

sätzlichen Fahrstreifen schwieriger, da deutlich weniger Platz zur Verfügung steht. Die Umsetzung flächendeckender Fahrstreifen für Fahrgemeinschaften ist allein schon aus räumlichen Gründen auf Hauptverkehrsstrassen im Kanton Zürich nicht möglich. Die Planungshoheit für die für die Verkehrsabwicklung im Grossraum Zürich wichtigen Nationalstrassen obliegt zudem dem Bund. Fahrgemeinschaftsspuren müssten daher durch das ASTRA eingerichtet werden. Möglich wäre jedoch die Umnutzung bestehender Pannestreifen auf Autobahnen für Fahrgemeinschaften. Dabei gilt es zu beachten, dass dies nur dann eine Alternative ist, sofern mindestens drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zur Verfügung stehen. Zudem müssten diese baulich abgetrennt werden. Allerdings ist der Anreiz dieser punktuellen Massnahme zu gering, um eine spürbare Entlastung des Verkehrsaufkommens zu bewirken.

Isolierte Massnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrads unter den heutigen gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen in der Schweiz bringen daher nicht die erhoffte Wirkung. Umso wichtiger sind umfassende und verkehrsträgerübergreifende Strategien, um ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem aufrechtzuerhalten. Mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) verfolgt der Kanton Zürich eine Strategie des wesensgerechten Verkehrsmiteinsatzes. Kapazitätsengpässe werden, sofern sie nicht dem Angebotskonzept entsprechen, gezielt mittels baulicher und betrieblicher Massnahmen behoben. Darunter fallen Verkehrs- und Mobilitätsmanagement sowie

Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr, aber auch Anreize, den Besetzungsgrad im motorisierten Individualverkehr zu erhöhen. Insbesondere die fortschreitende Digitalisierung bietet diesbezüglich viele Möglichkeiten. Sie ermöglicht neben einem immer höheren Automatisierungsgrad des Verkehrsablaufs auch zunehmend nutzerfreundlichere Informations-, Reservierungs- und Bezahlssysteme.

Es ist davon auszugehen, dass neue intermodale Mobilitätsangebote entstehen werden, bei denen die Grenzen zwischen dem individuellen und dem öffentlichen Personenverkehr zunehmend verschwimmen. Persönlich massgeschneiderte Mobilitätslösungen werden vermehrt das Angebot bereichern. Angetrieben durch die Digitalisierung und den gesellschaftlichen Wertewandel gewinnt auch die «Sharing Economy» an Stellenwert. Autobesitz und Autonutzung werden sich zunehmend entkoppeln. Der private Fahrzeugbesitz wird zwar weiterhin dominieren, jedoch gewinnen Taxidienste, Carsharing- und Carpooling-Angebote an Bedeutung. Parallel dazu sind auch tiefergreifende Änderungen im

Mobilitätsverhalten zu erwarten. Wie rasch und umfassend diese Entwicklungen stattfinden werden, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

Das Postulat KR-Nr. 47/2019 betreffend Zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen zielt in eine vergleichbare Richtung. Es ist jedoch weiter gefasst. Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat KR-Nr. 47/2019 entgegenzunehmen, um neue Formen des Verkehrs, die Auswirkungen der zunehmenden Automatisierung des Strassenverkehrs auf das Verkehrsaufkommen und die Auslastung der Infrastruktur zu untersuchen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 35/2019 abzulehnen.

*Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg):* Es ist immer ernüchternd, dass die VD (*Volksdirektion*) jede neue Idee, jeden neuen Ansatz als erstes immer ablehnt. Das ist auch bei diesem Postulat der Fall. Es will gezielte Anreize setzen, um Ridesharing zu fördern.

Personen, die Mitfahrer mitnehmen, sollen schneller ans Ziel gelangen. Entsprechende Modelle haben sich anderswo sehr bewährt, insbesondere in den USA, wo tausende von Menschen jeden Morgen in dedizierten Zonen auf ihre Mitfahrgelegenheit warten. Nicht möglich, kein Platz, kein Interesse, so die Antwort des Regierungsrates, und beruft sich dabei auf eine Studie des ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) aus dem Jahre 2011.

Die Welt hat sich seither verändert. Nicht nur der Dichtestress hat zugenommen, sondern auch die Möglichkeiten, Ridesharing effizient zu organisieren, haben sich völlig geändert. Im 2011 gab es noch nicht einmal mobile Ridesharing-Plattformen. Solche Plattformen sind ein echter «game changer» und bieten völlig neue Chancen für die Mobilität. Ich wünsche mir, unsere Kantonsplaner würden in die Zukunft schauen, und nicht in die Vergangenheit, wenn sie unsere Mobilitätsbedürfnisse entwerfen. In Tat und Wahrheit gab der Chef des ASTRA fünf Jahre später, im August 2016, in einem Interview die Einschätzung ab, dass Ridesharing dazu beitragen könne, einen intelligenteren Umgang mit der vorhandenen Verkehrsfläche zu entwickeln. Carsharing und Carpooling wurden dabei speziell erwähnt. Weshalb?

Die durchschnittliche Auslastung von Privatfahrzeugen beträgt 1,1 Personen zu Stosszeiten. Bei einer Auslastung von nur schon 1,6 hätten wir zu Stosszeiten keine Staus mehr in der Schweiz. Es sind leere Autos, die unsere Strassen verstopfen. Auch diese Berechnung kam vom



ASTRA. Da liegt es doch auf der Hand, nach Wegen zu suchen, diese Auslastung zu verbessern. Und dafür braucht es Anreize.

In der Schweiz sind finanzielle Anreize nicht zielführend. Dafür geht es uns zu gut. Aber tägliche Zeitersparnisse wären zielführend. Herr und Frau Schweizer sitzen durchschnittlich 50 Stunden pro Jahr im Stau, eine ganze Arbeitswoche. Eine Schnellspur für volle Autos wäre ein interessanter Anreiz. Und mit der Digitalisierung war es noch nie so einfach, Ridesharing zu organisieren, sei es planungsmässig oder spontan.

Bleibt das Platzproblem. Tatsächlich sind unsere Platzverhältnisse eher beschränkt und ein Abbau von Velospuren oder Trottoirs fällt natürlich nicht in Betracht. Aber gerade das ist der beste Grund dafür, den verfügbaren Strassenraum so effizient und intelligent wie möglich zu nutzen. Es gibt bereits heute an mehreren Stellen zweispurige Strassen beispielsweise zwischen der Rentenanstalt und dem Bellevue, wo man locker eine halbe Stunde im Stau verbringen kann.

Auch wenn Ridesharing-Anreize nicht lückenlos angeboten werden können, so geht es doch immerhin darum, der Idee Vorschub zu leisten und endlich neue Denkansätze zuzulassen. Nur weil ein Konzept nicht von heute auf morgen umsetzbar ist, ist das doch kein Grund, es auf den ersten Blick einfach zurückzuweisen. Innovation verlangt nun mal, sich gelegentlich über die gewohnten Denkmuster hinauszuwagen und zumindest mal die Machbarkeit seriös zu prüfen. Die Strategie, die wir derzeit verfolgen, dass mehr Verkehr nur mit mehr Strassenraum bedient werden kann, ist schlicht nicht nachhaltig. Es ist Zeit, dass wir endlich smart werden, die Nutzung des verfügbaren Raumes neu betrachten und uns nicht davor scheuen, Erfolgsmodelle aus dem Ausland auch hier zu testen.

Ich bitte Sie, das Postulat zu unterstützen und dem Ridesharing eine echte Chance zu geben.

*Ulrich Pfister (SVP, Egg):* Die Postulanten verweisen auf die Situationen zum Beispiel in den USA. In Grossstädten der USA werden einzelne Fahrspuren auf Schnellstrassen für mit mehreren Personen besetzte Fahrzeuge reserviert. Das Problem der überlasteten Strassen zu Stosszeiten finden wir auch bei uns in den urbanen Gebieten. Dies ist aber bereits die letzte Gemeinsamkeit mit der Situation in den USA.

In unseren kleinräumigen Strukturen fehlt schlichtweg der Platz, um einem weiteren Verkehrsträger einen separaten Raum zuzuweisen. Wir versuchen heute schon ÖV, MIV (*motorisierter Individualverkehr*) und

Velos auf eigenen Flächen zu organisieren. Es ist Ihnen bekannt, wie um jeden Quadratmeter Verkehrsfläche gekämpft wird. Es ist kein Platz vorhanden, um einer weiteren Kategorie von Verkehrsträgern separate Spuren einzuräumen. In den Städten werden ÖV-Spuren von Bus und Tram – an wenigen Stellen für Taxi – freigegeben. Diese Verkehrsfläche zum Beispiel einem weiteren Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen, würde den ÖV behindern und ein Sicherheitsproblem generieren. Die in den Städten oftmals mittig angelegten Tram- und Busspuren können bei dem heute dichten Fahrplan des ÖV nicht freigegeben werden, ohne dass der ÖV behindert würde. Die Umsetzung dieses Vorstosses ist in Zürich nicht möglich.

Nochmals zurück zu den Verhältnissen in den USA: In den USA führen sechs- bis achtspurige Schnellstrassen aus der Agglomeration in die Städte. Hier eine Spur für mit mehreren Personen besetzten Fahrzeuge zu reservieren, ist möglich. Unsere Schnellstrassen verfügen über zwei, maximal drei Fahrstreifen. Auch bei vielen vollbesetzten Fahrzeugen würde der übrige Verkehr kollabieren.

Die Postulanten verweisen darauf, dass in Bundesbern ein gleichlautender Vorstoss eingereicht wird. Dies ist auch der richtige Ort. Der Kanton hat keine Befugnisse, auf Schnellstrassen irgendwelche Anordnungen zu treffen. Diese Strassen sind in der Kompetenz des ASTRA. Per 1.1.2020 gehen auch die meisten unserer kantonalen Autobahnen in das Eigentum des ASTRA über, und wir haben dann auch dort keine Kompetenzen mehr.

Ich bitte Sie, dieses Postulat abzulehnen.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Hier haben wir wieder ein gut gemeintes Anliegen der GLP, das leider ohne jegliche Absprache eingereicht wurde. Auch ich wünschte mir – und ich bitte Sie, den Konjunktiv zu beachten, da ich nicht wirklich so radikal bin in meinen Äusserungen wie in meinem Hinterkopf –, auch ich wünschte mir die Sperrung von Spuren, aber das ist in unseren engen Verhältnissen nicht mit den USA vergleichbar und deshalb nur äusserstes Wunschdenken. Da erübrigt sich der Aufwand für einen Bericht.

Liebe GLP, spart euch diese Sonderzüge und Postulate ohne Absprache und Beteiligung anderer Parteien. Wir denken gerne mit, und aus mehreren Fraktionen ergeben sich dann bessere, gemeinsame Vorstösse.

So wird die SP diesen Vorstoss nicht unterstützen. Ich danke Ihnen.

*Christian Müller (FDP, Steinmaur):* Eine Schnellspur für voll besetzte Autos, das klingt doch gut, wobei es natürlich noch entscheidend wäre, wie schnell dann auf dieser Spur gefahren werden darf. Schnelligkeit ist ja relativ.

Nüchtern betrachtet, kann man aber dieser Idee nicht viel abgewinnen. Da wäre zunächst mal das Problem der engen Räume. Auf welchem Teil der einzigen Spur soll dann genau die Schnellspur eingerichtet werden? Oder ist dieses Postulat nur für Autobahnen gedacht? Beim übrigen Strassennetz wurden in den letzten Jahren ja immer mehr Spuren abgebaut, bestenfalls noch für den ÖV offengehalten. Aber auch auf den Autobahnen gibt es in der Schweiz eigentlich nur zweispurige Fahrtrichtungen, sodass hier eine Schnellspur ebenfalls unrealistisch ist, da in der Regel der Verkehr auf einer Langsamspur und einer Normalspur fliesst. Genau da ist der grosse Unterschied zu finden zu Ländern, insbesondere den USA, in denen die Schnellspur funktioniert. Dort sind die Strassen in der Regel ein wenig breiter und haben entsprechend mehr Spuren. Das heisst, mit der Forderung von Schnellspuren müsste also zugleich auch die Forderung nach dem Ausbau der Strasseninfrastruktur eingereicht werden, wenn dies Sinn machen soll.

Aber auch die Frage nach der Wirkung drängt sich auf. Ich gehe mal davon aus, dass die Postulanten vor allem auf den Arbeitsverkehr zu Stosszeiten abzielen. Nur hier ist nämlich die durchschnittliche Belegung von 1,1 Personen pro Auto zu finden, gesamthaft beträgt die Belegung ja 1,6 Personen, also den Wert, bei welchem die Postulanten die Stausituationen bereits als gelöst sehen.

Wir haben wohl viele Pendler auf engem Raum, aber die zurückgelegten Distanzen sind kurz, die Reisezeiten gering. Dem Bericht «Mikrozensus Mobilität» kann entnommen werden, dass die durchschnittliche Fahrdistanz für einen Arbeitsweg, welcher mit dem Auto zurückgelegt wird, knapp zwölf Kilometer beträgt. Und ebenfalls diesem Bericht kann entnommen werden, dass die Tagesreisezeit für die Arbeit im Schnitt rund 17 Minuten beträgt. Wie gross könnte also der Gewinn an Reisezeit mit einer Schnellspur tatsächlich sein? Ich wage mal zu behaupten, der Wert beträgt nahezu Null.

Und sollte ich mich hier gewaltig täuschen, dann wäre noch der unerwünschte Effekt, dass eine Attraktivitätssteigerung mit einer Schnellspur dazu führen dürfte, dass mehr Leute diese statt den ÖV zu benutzen, wieder den höheren Komfort der Strasse entdecken könnten. Dies würde natürlich wieder zu mehr Fahrzeugen führen und alle Vorteile schnell zunichtemachen.

Schnellspuren tönen also verlockend, sie sind aber bei uns unrealistisch und auch wirkungslos. Die FDP wird das Postulat nicht überweisen.

*Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen):* Die Grünen sind für die Erhöhung des Besetzungsgrades, aber gegen die Einrichtung von Schnellfahrspuren für voll besetzte Privatfahrzeuge. Im Raum Zürich braucht es andere Massnahmen mit mehr Wirkung.

Der Vorstoss wird ohnehin auf der falschen Staatsebene eingereicht. Der Kanton verfügt gar nicht über ein Strassennetz, in dem es möglich ist, solche Schnellfahrspuren einzurichten. Es sind minimale Abschnitte, die sich allenfalls dafür eignen würden, aber das ergibt keinen genügenden Anreiz.

Eine Erhöhung des Besetzungsgrades ist durchaus sinnvoll, muss aber mit anderen Massnahmen erreicht werden. Wenn es um Pendlerfahrten geht, so besteht zum Beispiel das Instrument des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Dieses Instrument könnte griffiger ausgestaltet werden. So könnte mittels differenzierter Bewirtschaftung von Firmenparkplätzen nur noch Parkplätze für Autos zur Verfügung gestellt werden, die mehr als eine Person zur Arbeit bringen.

Die Grüne-Fraktion lehnt das Postulat daher ab.

*Ruth Ackermann (CVP, Zürich):* Die Idee von separaten Fahrspuren für Fahrzeuge, die mit mindestens drei Personen besetzt sind, ist doch bestechend. Wir wären absolut nicht die Ersten. Es wäre optimal, wenn wir insbesondere Pendlerinnen und Pendler dazu motivieren könnten, Fahrgemeinschaften zu bilden. Doch wir leben in einer kleinen, engen Schweiz, und es ist nicht möglich, umfassend einen zusätzlichen Fahrstreifen zu bauen, auch nicht als Schnellspur für voll besetzte Autos. Zudem sind die Postulanten ja auch nicht bereit, die Kapazität der Strassen auszubauen, um eine zusätzliche Spur zu erhalten. Diese Gleichung geht nicht auf.

Ich bin überzeugt, dass viele Pendler gerne Staustehen, sonst würden es nicht tagtäglich so viele machen. Diese Personen lassen sich trotz endloser Zeitverschwendung kaum bewegen, Fahrgemeinschaften zu bilden. Auch ohne diesen speziellen Anreiz von Schnellspuren wäre dies doch absolut zweckmässig, würde Zeit, Nerven und Kosten sparen. Offensichtlich ist ein grosses Bedürfnis nach Bequemlichkeit und Privatsphäre weit verbreitet. Im eigenen Auto fühlt man sich fast wie zu Hause, ganz nach dem Motto «my car, my castle». Untersuchungen der ETH haben gezeigt, dass sich mit Fahrgemeinschaften, wie erwartet,

Pendlerfahrten eingespart werden könnten. Weniger Stau durch mehr Fahrgemeinschaften wäre absolut wünschenswert, doch würde gleichzeitig ein Wechsel vom öffentlichen Verkehr ins Auto wieder attraktiver. Ohne massiv mehr Fahrgemeinschaften brauchen wir auch keine Schnellspur dafür, für die – wie gesagt – kaum Raum vorhanden ist. Unternehmen wir alles, um Fahrgemeinschaften zu fördern.

Wir unterstützen dieses Postulat nicht.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis):* Oft ist das Gute der Feind des Besseren. Das ist bei diesem Postulat zwar nicht der Fall, aber es ist dennoch nötig, das Anliegen in einen grösseren Zusammenhang der zukünftigen Verkehrsgestaltung zu setzen. Eine isolierte Massnahme zur Erhöhung des Besetzungsgrads des motorisierten Verkehrs zu realisieren, ist ehrgeizig und hängt auch davon ab, wie weit die Digitalisierung des Verkehrs eine effiziente Abwicklung unterstützen kann.

Beim konkreten Wunsch nach Schnellspuren wird die Herausforderung sein, aufgrund der Kleinräumigkeit unseres Landes überhaupt den nötigen Raum dafür zu finden. Kommt hinzu, dass dort, wo es Bundesstrassen betrifft, für solche Lösungen eigentlich das ASTRA zuständig ist.

Um ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem zu gestalten und aufrechtzuerhalten, sind umfassende und verkehrsträgerübergreifende Strategien nötig. Wir teilen diesbezüglich die Meinung des Regierungsrates, dass die Idee dieses Postulates im Hinblick auf die zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen zu prüfen ist. In seiner Stellungnahme sagt er zu, dass er bereit ist, das Anliegen dieses Postulates nach besserer Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen des Postulates KR-Nr. 47/2019 vertiefter zu untersuchen.

Vor diesem Hintergrund wird die EVP dieses Postulat nicht unterstützen, verlässt sich aber darauf, dass der Regierungsrat sich bei der Berichterstellung zum erwähnten Postulat dann noch an seine Zusage erinnern wird.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Ich habe schon in diesem Frühling einen Vorstoss als typischen GLP-Vorstoss bezeichnet; auch dieser Vorstoss gehört dazu. Leider ist das im Postulat Gewünschte, wenn man ein bisschen genauer hinschaut, nicht praktikabel.

Wir haben zumeist nur eine Spur auf unseren kantonalen Strassen und meist keinen Platz für eine weitere Spur. Und wenn wir eine weitere Spur benötigen, dann meistens für den ÖV. Eine Umsetzung müsste

also mit einer Kapazitätserweiterung einhergehen, die wir politisch sicherlich nicht wünschen und die aufgrund der geringen Platzverhältnisse auch oft nicht machbar ist. Dort, wo es vielleicht noch möglich wäre, nämlich auf unseren Autobahnen, sind wir beim besten Willen nicht zuständig.

Die Alternative Liste wird daher dieses Postulat ebenfalls auf der Schnellspur abhandeln und es nicht überweisen. Es ist aufgrund mangelnden Platzes und der Zuständigkeit beim besten Willen nicht umsetzbar, wobei wir selbst dann noch Zweifel am tatsächlichen Nutzen hätten.

*Valentin Landmann (SVP, Zürich):* Der Vorstoss ist von viel gutem Willen getragen. Davon bin ich überzeugt, aber es gibt ein paar ganz wesentliche Gründe, von denen viele schon genannt worden sind. Zunächst kann das der Kanton Zürich überhaupt nicht, denn er verfügt über keine Verkehrsschilder für eine solche Spur. Woher würden wir die nehmen? Verkehrsschilder werden vom Bund bestimmt. Strassen, auf denen das möglich wäre: Wollen wir wirklich einen hemmungslosen Ausbau der Strassen mit mehr Spuren? Ich will das nicht, und ich bin überzeugt, die Ratsmehrheit wohl auch nicht. Ein voll besetztes Fahrzeug ist eine andere Frage: Ein Ferrari ist mit zwei Personen voll besetzt, ein Van vielleicht erst mit acht. Spuren für Fahrzeuge mit über zwei Personen Besetzung: Es wurde gesagt – vielleicht leider –, aber wir haben einfach keinen Platz dafür und wir können es nicht. Ich danke euch.

*Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg) spricht zum zweiten Mal:* Wir mussten ja davon ausgehen, dass eine solche Idee etwas zu früh kommt für diesen Rat, aber in ein paar Jahren ist die Lage auf unseren Strassen so prekär, dass sie bestimmt wiederkommt. Vielleicht will es ja dann Felix Hoesch erfunden haben, denn Felix, dein Votum macht auf mich den Eindruck, als würde die SP den Vorstoss nur ablehnen, weil wir uns nicht mit euch abgesprochen haben. Das überrascht mich doch sehr, denn ich dachte, auch euch geht es um die Sache. Gerade letzte Woche haben wir doch einen Vorstoss von linker Seite unterstützt, der Pickup-Zonen für Ridesharing wollte. Was nützt ihnen das, wenn Ridesharing gar nicht zustande kommt? Mir graut, ehrlich gesagt, vor einer erneuten Legislatur, in der man nur Ideen durchboxt, die man selbst erfunden hat. Wie auch immer: Alle hier drin singen das Lied des Ridesharings, das Loblied des Ridesharing und wollen es unbedingt fördern, alle hier drin sehen auch die Notwendigkeit der besseren Auslastung

unserer Strassen, aber geht es um konkrete Massnahmen, ist die geballte Kreativität von 180 Parlamentarier doch eher spärlich. Wir hätten uns da etwas mehr Mut gewünscht.

*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh:* Etwas zur Definition: Schnellspuren sind Fahrstreifen, die für Fahrgemeinschaften und Busse reserviert sind. Im Ausland hat man solche Spuren bereits getestet, zum Teil auch eingeführt. Wie bereits gesagt, sind sie von zwei oder mehr Personen zu nutzen. Ziel dieser Massnahme ist es dann, Fahrgemeinschaften zu fördern, um das Strassennetz besser auszulasten beziehungsweise die Belastung zu reduzieren.

Die ETH hat 2011 im Auftrag des ASTRA das Potenzial untersucht, gestützt auf entsprechende Versuche. Und ich muss Ihnen sagen, das Resultat war sehr ernüchternd. Zwar liessen sich im Raum Zürich mit Fahrgemeinschaften erhebliche Fahrten einsparen, aber es gibt Nebeneffekte, die nicht ausser Acht zu gelassen werden können. Diese führen eben dazu, dass der positive Effekt quasi wieder verpufft. Wie geht das? Es gibt mehr Verkehr durch attraktivere Wohnorte, das Auto wird gegenüber dem ÖV attraktiver – ich glaube nicht, dass Sie das wollen – und die Autos stehen anderen Nutzungen zur Verfügung. Ich weiss nicht, ob Sie das so wollen. Man muss einfach bei diesem Thema zur Kenntnis nehmen, dass das alles im Kontext mit einer gesellschaftlichen Veränderung, mit der Flexibilisierung von Arbeitszeiten, mit Teilzeit und mit der Durchmischung von Arbeit und Freizeit zu sehen ist. Es geht letztlich darum, wie wir mobil sein wollen.

Nun komme ich zu einem weiteren Punkt; er wurde hier verschiedentlich erwähnt. Unsere kleine, schöne Schweiz ist eben auch eng, wenn man den Platz für die Verkehrsträger anschaut. Wir haben schlicht keinen Platz für solche Spezialspuren, denn wir haben nicht amerikanische Verhältnisse für fünf, sechs, sieben, acht und mehr Spuren. Das heisst, wir könnten das schlicht nicht umsetzen. Da muss man irgendwie auch ehrlich sein. Hinzu kommt die rechtliche Situation; wir wären vom Kanton Zürich her auch nicht befugt, dies umzusetzen.

Nun, es wurde gesagt, wir sollen bereit sein zum Denken. Ja, wir sind bereit zum Denken und wir sind deshalb bereit, das von Kantonsrat Sommer erwähnte Postulat KR-Nr. 47/2019, bei dem es eben um die zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen geht, entgegenzunehmen. Das hat die Regierung bereits so beschlossen. Dann können wir einen umfassenden Blick auf die Mobilität werfen: auf die Automatisierung, Digitalisierung, Sharing-Ökonomie, auf den

gesellschaftlichen Wandel, auf das Verkehrsaufkommen und auch auf die Auslastung der Strasseninfrastrukturen. Dieses Postulat – es tut mir leid, das sagen zu müssen – bringt keinen Mehrwert, insbesondere nicht im Vergleich zum Aufwand, der betrieben werden müsste. Aber das genannte Postulat wird Mehrwert bieten; das werden wir entgegennehmen. Dann werden wir diese Diskussion breit führen können.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 144 : 22 Stimmen (bei 1 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 35/2019 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **6. Selbstfahrende Autos als Teil des öffentlichen Verkehrs**

Postulat Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen), Ronald Alder (GLP, Ottenbach) und Jörg Mäder (GLP, Opfikon) vom 4. Februar 2019  
KR-Nr. 46/2019, RRB-Nr. 386/17. April 2019 (Stellungnahme)

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

Der Regierungsrat wird beauftragt, Rahmenbedingungen zu schaffen, dass selbstfahrende Autos Teil des öffentlichen Verkehrs werden. Dabei sollen insbesondere Massnahmen geprüft werden, damit selbstfahrende Autos gemeinschaftlich in einem Sharing-Modell genutzt werden.

#### *Begründung:*

Der Autoverkehr ist in vielen Gebieten des Kantons Zürich eines der drängendsten Probleme für die lokale Bevölkerung. Gleichzeitig bietet die Digitalisierung des Verkehrs durch selbst-fahrende Autos und Online-Sharing-Modelle die Chance, diesen Teil der Mobilität neu auszurichten und dabei den öffentlichen Strassenraum effizienter zu nutzen. Wie grossflächige Tests in den USA und in Asien zeigen, erobern selbstfahrende Autos immer mehr unsere Strassen. Auch in der Schweiz laufen bereits verschiedene Pilotprojekte, wie zum Beispiel seit diesem Jahr im Kanton Zug. Dass sich auch im Kanton Zürich selbstfahrende Autos durchsetzen werden, wird wohl nur noch eine Frage der Zeit sein.

Mit selbstfahrenden Autos besteht die Gefahr, dass mehr Wege gefahren werden, wenn z.B. nur eine Person auf dem Hinweg



transportiert wird, und das Auto anschliessend leer zurückfährt. Andererseits könnten dieselben Autos zu einer verbesserten Effizienz insbesondere des innerstädtischen Verkehrs beitragen, wenn die Autos besser ausgelastet werden und weniger Stehzeit (d.h. Parkplatzbedarf) aufweisen. Gleichzeitig bietet eine komfortable Kombination von S-Bahn mit selbstfahrenden Autos auf der letzten Meile einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖV.

Wie Studien aufgezeigt haben, könnte durch eine geschickte Regelung und Gestaltung des Verkehrs mit selbstfahrenden Fahrzeugen zum Beispiel auf bis zu 80 % der städtischen Privatautos verzichtet werden. Das schont das Portemonnaie und die Umwelt. Profitieren würden zudem alle Verkehrsteilnehmenden, weil der öffentliche Verkehrsraum effizienter genutzt wird, und dadurch die Stauzeiten massiv reduziert werden.

Auf diesem Hintergrund ergibt sich, dass selbstfahrende Autos möglichst nicht im Privatbesitz von Einzelpersonen gehalten resp. betrieben werden sollten. Durch Vermietung (Sharing) von verschiedenen Privatpersonen oder Firmen können selbstfahrende Autos einem grossen Kreis von Nutzenden zur Verfügung stehen.

Die Stadt und der Kanton Zürich sind innovative Zentren in der Schweiz und nehmen dies auch für sich in Anspruch. Es ist daher wichtig und richtig, wenn die Chancen von selbst-fahrenden Autos für eine bessere Ausnutzung der Infrastruktur auf unseren Strassen genutzt werden. Deshalb ist es nur folgerichtig, wenn der Kanton Zürich zum Beispiel auch bei einer gesetzlichen Regelung die Rolle eines Vorreiters einnimmt.

Wie schnell es geht, bis selbstfahrende Autos die Zürcher Strassen befahren, kann niemand voraussagen. Aber Gesetzgebung braucht Zeit, und es ist ein Gebot der Stunde, sich für diese Zeit vorbereiten.

*Die Regierung nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:*

Der Regierungsrat anerkennt die Chancen, aber auch die Herausforderungen, die sich mit der rasch fortschreitenden Digitalisierung und dem gesellschaftlichen Wandel ergeben – insbesondere bei der Herausbildung neuer Mobilitätsformen. Allerdings ist die künftige Entwicklung, trotz mehreren Studien und Praxistests im In- und Ausland, aufgrund der vielfältigen Möglichkeiten zum jetzigen Zeitpunkt nicht voraussagbar. Es ist aber davon auszugehen, dass neue intermodale Mobilitätsan-

gebote entstehen werden, bei denen die Grenzen zwischen individuellem und öffentlichem Personenverkehr zunehmend verschwimmen. Persönlich massgeschneiderte Mobilitätslösungen werden vermehrt das Mobilitätsangebot bereichern. Angetrieben durch die Digitalisierung und den gesellschaftlichen Wertewandel gewinnt auch die «Sharing Economy» an Stellenwert. Autobesitz und Autonutzung werden sich zunehmend entkoppeln, auch wenn der private Fahrzeugbesitz weiterhin dominieren wird. Gleichzeitig gewinnen Taxidienste, Carsharing- und Carpooling- Angebote an Bedeutung. Parallel dazu sind auch tiefgreifende Änderungen im Mobilitätsverhalten zu erwarten. Wie rasch diese Entwicklungen stattfinden werden, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

Unter den derzeitigen gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen muss davon ausgegangen werden, dass in der Schweiz Angebotskonzepte, die mittels gesetzlicher Rahmenbedingungen private Eigentümerinnen und Eigentümer von Fahrzeugen zu Sharing-Modellen verpflichten sollen, in naher Zukunft kaum Akzeptanz finden werden. Umso wichtiger sind deshalb umfassende und verkehrsträgerübergreifende Strategien, um ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem aufzubauen. Mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept verfolgt der Kanton Zürich eine Strategie des wesensgerechten Verkehrsmiteinsatzes. Kapazitätsengpässe werden, sofern sie nicht dem Angebotskonzept entsprechen, gezielt mittels baulicher und betrieblicher Massnahmen behoben. Darunter fallen Verkehrs- und Mobilitätsmanagement sowie Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr, aber auch Anreize, den Besetzungsgrad im motorisierten Individualverkehr zu erhöhen. Insbesondere die fortschreitende Digitalisierung bietet diesbezüglich vielversprechende Möglichkeiten. Sie ermöglicht neben einem immer höheren Automatisierungsgrad des Verkehrsablaufs auch zunehmend nutzerfreundlichere Informations-, Reservierungs- und Bezahlungssysteme.

Das Postulat KR-Nr. 47/2019 betreffend Zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen zielt in eine vergleichbare Richtung wie das vorliegende Postulat. Es ist jedoch weiter gefasst. Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat KR-Nr. 47/2019 entgegenzunehmen, um neue Formen des Verkehrs, die Auswirkungen der zunehmenden Automatisierung des Strassenverkehrs auf das Verkehrsaufkommen und die Auslastung der Infrastruktur zu untersuchen. Für darüber hinausgehende Arbeiten sieht der Regierungsrat zum jetzigen Zeitpunkt keinen Bedarf.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 46/2019 abzulehnen.

*Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen):* «Mehr Staus durch autonomes Fahren», «Selbstfahrende Privatautos führen zu mehr Verkehr», «Der Roboter verleitet zu mehr Kilometer», «Ohne Regulierung droht den Städten ein Verkehrschaos», so und ähnlich titelten Schweizer aber auch internationale Medien in diesem Juni nach der Veröffentlichung einer ETH-Studie. Professor Axhausen (*Kay Axhausen, Professor für Verkehrsplanung und Transportsysteme*) untermauert mit den Resultaten seiner Verkehrssimulationen die Befürchtungen der Grünliberalen, dass selbstfahrende Autos zu Mehrverkehr führen würden. Genau diese Befürchtungen haben uns im Februar dazu gebracht, das vorliegende Postulat einzureichen.

Verstehen Sie mich nicht falsch. Die neuen Technologien eröffnen grossartige Möglichkeiten. Viele bisherige Studien weisen ja auch auf die zahlreichen positiven Effekte von selbstfahrenden Autos hin: Flüssigeres, regelmässigeres Fahren und kürzere Sicherheitsabstände erhöhen die Kapazität von Strassen und führen zu geringerem Treibstoffverbrauch. Wenn die Autos mehr in Bewegung sind, werden weniger Parkplätze benötigt, und es bleibt mehr Lebensraum in den Innenstädten. Nicht zuletzt sind selbstfahrende Autos ein erheblicher Komfortgewinn und ermöglichen auch Menschen ohne Führerschein die Nutzung eines Autos. Aber genau dieser letzte Punkt hat es in sich. Er birgt die grosse Gefahr, dass bei einer überwiegend privaten Nutzung dieser Fahrzeuge längere Distanzen gefahren werden, eine hohe Zahl Leerfahrten stattfindet und mehr Fahrten getätigt werden. Professor Axhausen geht davon aus, dass diese Entwicklung nur verhindert werden kann, wenn selbstfahrende Autos nicht von Privaten erworben werden können.

Die Grünliberalen wollen nicht so weit gehen und den privaten Erwerb von selbstfahrenden Autos verbieten. Der Regierungsrat schreibt in seiner ablehnenden Stellungnahme zu unserem Postulat, dass eine Verpflichtung privater Eigentümerinnen und Eigentümer auf ein Sharing-Modell kaum Akzeptanz finden würde. Aus unserer Sicht entlässt dies den Regierungsrat aber überhaupt nicht aus seiner Verpflichtung, sich diesem Problem anzunehmen. Umso mehr ist es nämlich notwendig, Gedanken und Arbeit zu investieren, akzeptable und durchführbare Lösungen zu finden.

Gerade im Rahmen von Mobility Pricing können sicher Modelle entwickelt werden, die einen genügend grossen Anreiz für das Sharing von selbstfahrenden Autos beinhalten. Judith Bellaiche hat eben den Ansatz von privilegierten Fahrspuren aufgebracht, der gerade eben nicht auf viel Gegenliebe gestossen ist. Eine andere Idee wäre eine Limitierung von Leerfahrten oder Einzelbesetzungen während der Stosszeiten. Frau Regierungspräsidentin (*Carmen Walker Späh*), das sind nur drei Ideen, wie ohne ein Verbot des Erwerbs von selbstfahrenden Autos und ohne den Zwang zu einem Sharing-Modell eine erhöhte gemeinschaftliche Nutzung dieser Fahrzeuge erreicht werden könnte.

Ganz wichtig ist mir bei diesem Vorstoss, dass die Politik die Entwicklung nicht verschläft, sich dann überrascht zeigt, wenn die Staus zunehmen und wieder nur mit Strassenausbauten reagieren will. Wir fordern Voraussicht und Intelligenz statt Asphalt. Professor Hermann (*Andreas Hermann, Professor für Betriebswirtschaft*) von der Uni St. Gallen hat sich kürzlich ebenfalls zur Axhausen-Studie geäussert. Er sieht die Entwicklung nicht ganz so kritisch, aber auch er sagt: «Die Politik muss jetzt die Weichen stellen.» Und genau das wollen die Grünliberalen tun, und ich fordere Sie auf, sich uns anzuschliessen.

*Ulrich Pfister (SVP, Egg):* Ich gebe den Postulanten recht, der Gesetzgebungsprozess ist langwierig. Aus dieser Sicht würde dieser Vorstoss durchaus Sinn machen. Eine dannzumal optimale Nutzung von selbstfahrenden Fahrzeugen würde Sinn machen, ebenso ist klar, dass selbstfahrende Fahrzeuge in ferner Zukunft zu unserem Strassenbild gehören werden. Aber eben, in Zukunft und das in ferner Zukunft.

Die Entwicklung steht, entgegen der Annahme von grossen Teilen der Bevölkerung und offenbar auch von Ratsmitgliedern, in den Kinderschuhen. In einzelnen, klar begrenzten und teilweise sogar abgesperrten Gebieten laufen Versuche. Eine Serienreife ist in weiter Ferne. Anlässlich der Verkehrskonferenz Zürich-Baden-Württemberg vom März 2019 wurde uns der Stand der Entwicklung vor Augen geführt. Hier werden auf klar begrenzten und massiv überwachten Strecken Fahrversuche durchgeführt. Gemäss Aussagen der Fachleute im Forschungszentrum in Karlsruhe, wird es noch Jahrzehnte dauern, bis selbstfahrende Fahrzeuge autonom unterwegs sein werden. Unbestritten ist, dass je länger je mehr unterstützende Systeme serienmässig in den Fahrzeugen verbaut sein werden und den Lenker im Alltag im Verkehr unterstützen werden. Aber eben, autonom fahren werden diese Fahrzeuge noch lange nicht.

Es ist auch nicht auszuschliessen, dass bis dann allenfalls Sharing-Modelle etabliert sein könnten. Aber dies ist in die Glaskugel geschaut. Aus diesem Grund könnte dieses Postulat Mike Shiva (*Schweizer TV-Hellseher*) zur Beantwortung übergeben werden. Er schaut auch in die Glaskugel.

Wir sind der Meinung, dass dieses Postulat heute noch keinen Mehrwert bringt und lehnen es ab.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Wieder ein reiner GLP-Vorstoss, aber diesmal sind wir inhaltlich zu einer anderen Einschätzung gekommen, liebe Judith Bellaiche. Die Entwicklung bei selbstfahrenden Autos macht mir Angst, aber nicht wegen neuer Unfallformen, sondern weil sie dazu beitragen könnte, dass noch mehr schwere Blechkästen viel Energie und Platz für einen geringen Nutzen bringen und das, ohne dass überhaupt jemand durch die Windschutzscheibe schauen würde, da es keinen Fahrer mehr braucht. Das muss die Politik verhindern. Dazu muss auch ein Verbot des Privatbesitzes der Dinge in Erwägung gezogen werden. Genau das fordert das Postulat und bekommt daher unsere Unterstützung. Mein Postulat KR-Nr. 47/2019, das wir heute leider nicht mehr behandeln werden, verlangt nur in einem kleinen Kapitel einen Bericht zu diesem Thema. Durch die Unterstützung des Postulats Schaffner zeigen wir aber deutlich, dass dieser Rat ohne Scheuklappen über das zukünftige Zusammenleben mit Autos nachdenken will. Darum unterstützen wir und danken Ihnen herzlich.

*Christian Schucan (FDP, Uetikon am See):* Die GLP adressiert ein Problem, das durchaus ernst zu nehmen ist, nämlich, dass die Mobilität weiter zunehmen wird. Aus dem Postulat ist aber zu entnehmen, dass selbstfahrende Fahrzeuge nicht im Besitz beziehungsweise Eigentum von Privaten stehen soll, das heisst, Private müssten also ihr Auto für den ÖV zur Verfügung stellen oder dürften kein selbstfahrendes Fahrzeug besitzen. Das ist für die FDP ein nichtakzeptabler Eingriff in das Privateigentum. Es geht also bei diesem Postulat nicht darum, den ÖV mit selbstfahrenden Fahrzeugen zu optimieren und ein verbessertes ÖV-Angebot zu schaffen – was wir unterstützen würden –, sondern darum, Privateigentum an Fahrzeugen abzuschaffen. Das können wir nicht unterstützen.

Wie soll diese Forderung in der Praxis umgesetzt werden? Was würde mit selbstfahrenden Fahrzeugen aus anderen Kantonen oder aus dem Ausland passieren, welche im Kanton Zürich regelmässig verkehren? Die FDP ist durchaus bereit, ein freiwilliges Sharing-Konzept und die

Förderung des Sharings zu unterstützen. Dieses Postulat können wir in dieser Form nicht unterstützen. Wir schliessen uns der Meinung des Regierungsrates an: Das Postulat KR-Nr. 47/2019 betreffend zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen zielt in eine vergleichbare Richtung wie das vorliegende Postulat, ist jedoch weiter gefasst. Der Regierungsrat ist bereit, jenes Postulat entgegenzunehmen und darin auch Konzepte für die Sharing-Ökonomie und die Rolle von selbstfahrenden Fahrzeugen zu berücksichtigen. Dieses Vorgehen unterstützen wir auch.

Daher unterstützen wir dieses Postulat im Sinne dieser Ausführungen nicht.

*David Galeuchet (Grüne, Bülach):* Aktuell ist es schwer abzuschätzen, wann es soweit sein wird, dass autonome Fahrzeuge den Strassenraum in grosser Anzahl nutzen werden. Auch wenn die jetzigen Versuche noch bescheiden sind, so investiert die Industrie grosse Summen in diese Technologie. Um einem Wildwuchs auf den Strassen vorzubeugen, erachten wir Grünen es als zentral, möglichst frühzeitig einen Rahmen zu schaffen, welcher die Chancen der Digitalisierung im Strassenverkehr nutzt und die Risiken der Technologie minimiert.

Wenn wir die Chancen der Digitalisierung nutzen, kann dies einen grossen Beitrag zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme beitragen. Aus unserer Sicht ist es zentral, dass die Digitalisierung des motorisierten Verkehrs zu einer sinnvollen Ergänzung des ÖV wird und diesen nicht konkurrenziert oder sogar zu einem Abbau führt. Der Staat soll privaten Anbietern ermöglichen, Servicedienstleistungen anzubieten, die den bestehenden ÖV in sinnvoller Weise ergänzen. Dafür soll er Konzessionen vergeben und klare Rahmenbedingungen schaffen, speziell in Randgebieten sollen Angebote erhalten bleiben.

Durch die Digitalisierung des MIV (*motorisierter Individualverkehr*) soll der Gesamtverkehr wie auch die Anzahl der Fahrzeuge reduziert werden. Dies kann nur erreicht werden, wenn die geteilte Nutzung der Fahrzeuge – Carpooling, Carsharing – sich durchsetzt. Heute steht ein Auto 95 Prozent der Zeit herum, besetzt häufig wertvollen Raum, während gleichzeitig mindestens eine zweite Parkfläche leer auf ein Auto wartet. Während der Stosszeiten oder eher Stauzeiten versperren sich die Fahrzeuge mit einer Unterbesetzung von nur 1,1 Personen gegenseitig den Raum. Damit sich aber die geteilte Nutzung von Fahrzeugen durchsetzen kann, braucht es starke regulative Anreize wie zum Beispiel eine Priorisierung nach Belegung, verbrauchsabhängige Abgaben

und eine Parkplatzreduktion. Eine verursachergerechte Bepreisung, welche auch Raum-, Umwelt- und Gesundheitskosten einschliesst, ist unerlässlich. Freiwerdende Strassen und Parkraum müssen für die öffentliche Nutzung, Begegnungsorte, Begrünung zur Kühlung des urbanen Raumes oder als Verkehrsraum für Fussgänger und Velos genutzt werden. Keinesfalls darf die Digitalisierung des Verkehrs zu einer weiteren Zersiedelung in peripheren Gebieten führen. Diese Gefahr besteht, da die Fahrzeit für andere Aktivität genutzt werden kann. Mit der Digitalisierung des motorisierten Individualverkehrs muss auch dessen Dekarbonisierung einhergehen, damit die vereinbarten Klimaziele von Paris (*Pariser Übereinkommen*) erreicht werden können. Kosteneinsparung, welche durch die Digitalisierung des Verkehrs erfolgen, sollen für Fuss- und Veloverkehr wie auch für den ÖV eingesetzt werden.

Der Zugang zu Mobilitätsdaten ist für die Umsetzung der Digitalisierung ein entscheidender Faktor, insbesondere bei der Bereitstellung von digitalen Angeboten und Angeboten von Mobilitätsdienstleistungen. Die Bereitstellung der Daten muss transparent erfolgen, ohne Bevorteilungen von einzelnen Anbietern. Persönliche Daten dürfen nicht oder nur unter expliziter Zustimmung der Nutzer kommerziell genutzt werden.

Die Grünen erachten es als zentral, dass frühzeitig eine öffentliche Diskussion geführt wird. Die Bevölkerung muss sich bewusst sein, dass sie es in der Hand hat, den Verkehr und die öffentlichen Räume der Zukunft zu gestalten.

Deshalb unterstützt die Fraktion der Grünen dieses Postulat.

*Ruth Ackermann (CVP, Zürich):* Selbstverständlich haben selbstfahrende Autos ihre Vorteile, und ich freue mich darauf, aber es ist nicht an der öffentlichen Hand, selber Forschung zu betreiben oder in die Vermietung von selbstfahrenden Autos einzusteigen. Nach einigen Versuchen mit selbstfahrenden Autos, die gescheitert sind, wird es noch einige Zeit dauern, bis diese in grösserer Zahl auf unseren Strassen anzutreffen sind. Sicherlich ist es deshalb noch zu früh, bereits jetzt mit dem Gesetzgebungsprozess zu beginnen. Die zukünftigen Formen und Möglichkeiten sind noch viel zu ungewiss.

Wir unterstützen dieses Postulat nicht.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis):* Ohne dass ich die Fähigkeiten eines Mike Shiva besitze, kann ich voraussagen, dass die Digitali-

sierung zweifellos auch in der Verkehrsabwicklung klare Vorteile bietet. So kann sie dazu beitragen, dass Autobesitz und Autonutzung sich zunehmend entkoppeln lassen, auch wenn der private Fahrzeugbesitz weiterhin dominieren wird. Gleichzeitig gewinnen Taxidienste, Carsharing- und Carpooling-Angebote an Bedeutung. Dies alles wird zu tiefgreifenden Änderungen im Mobilitätsverhalten führen. Selbstfahrende Autos gehören hier dazu, wie bereits laufende Pilotprojekte zeigen.

Selbstfahrende Autos bieten grosse Chancen: Höhere Kapazitäten aufgrund kürzerer Abstände auf den Strassen oder weniger Unfälle, weil der Unsicherheitsfaktor Mensch kleiner wird, sind nur zwei davon. Wie bei allem gibt es aber auch hier Kehrseiten: Wird der Besitz von selbstfahrenden Autos auch für Private möglich, kann es problematisch werden. Wie wir gehört haben, besteht die Gefahr, dass dann beispielsweise die Anzahl der gefahrenen Autokilometer eher zu- als abnimmt. Es ist ebenfalls ein Augenmerk darauf zu werfen, dass mit der Zunahme von selbstfahrenden Autos der nach wie vor effizientere ÖV nicht konkurrenziert, sondern primär ergänzt wird.

Eigentlich gilt auch bei diesem Thema, dass es in eine Gesamtschau bezüglich der zukünftigen Mobilitätsformen gehört. Da aber ein Regulierungsbedarf besteht, der zudem rechtzeitig vorbereitet sein muss, macht es Sinn, den Anliegen dieses Vorstosses eine besondere Aufmerksamkeit zu geben.

In diesem Sinne ist die EVP bereit, dieses Postulat zu unterstützen.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Wir haben diesen Vorstoss in der Fraktion diskutiert und kamen letztendlich zum Ergebnis, dass dieser auf kantonaler Ebene zumindest zurzeit falsch oder zu früh ist. Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für selbstfahrende Autos müssen zuerst vom Bund geschaffen werden. Der Regierungsrat hat hier im Moment noch zu wenig Kompetenzen beziehungsweise zu wenig zu sagen. Jedoch verdient der Gedanke, dass selbstfahrende Fahrzeuge nur für eine gemeinsame Nutzung beziehungsweise für ÖV-Zwecke zulässig sein sollen, eine lobende Erwähnung und würde auch von uns unterstützt werden. Doch auch dies liegt hier wohl in Bundeskompetenz und kann nicht vom Kanton bestimmt werden.

Über den Rest des Postulates können wir uns wohl erst unterhalten, wenn das Ganze greifbarer wird, und auch die Rahmenbedingungen hierfür stehen. Zum jetzigen Zeitpunkt steckt es in unseren Augen noch zu sehr in den Kinderschuhen, und wir sehen nicht, dass sich das in der Postulatsbeantwortungsfrist gross ändert. Wir wollen daher, dass der



Regierungsrat seine Energie eher in die Beantwortung von Vorstössen investiert, die weniger «Glaskugelei» brauchen, dass er seine Zeit dort sinnvoller investiert. Oder wie Sie in Ihrem Vorstoss vorhin gesagt haben: Vielleicht sind Sie hierfür ein paar Jahre zu früh dran. Wir verfolgen das Thema auf jeden Fall aufmerksam weiter, einerseits die selbstfahrenden Autos, die es durchaus schon gibt, sowie die aktuellen Tests von selbstfahrenden Bussen hier in der Schweiz.

*Valentin Landmann (SVP, Zürich):* Ein Stichwort habe ich jetzt vielfach gehört: Zukunft. Wir sprechen über etwas, was zurzeit einfach nicht entscheidungsfähig ist. Und wir sprechen über etwas, das der Kanton Zürich gar nicht kann. Die Strassenverkehrsordnung des Strassenverkehrsgesetzes mit den Pflichten, ein Fahrzeug zu lenken, und die Aufmerksamkeit dabei auf die Strasse zu lenken, ist Bundesrecht. Das können wir nicht einfach in den Abfall werfen.

Es sind viele Mobilitätsformen mit selbstfahrender Technik für die Zukunft denkbar; es wurde der öffentliche Verkehr erwähnt. Sicher, man könnte vielleicht den Nachtbusverkehr besser ausbauen, man könnte diese Technologie auf wenig genutzten Strecken im öffentlichen Verkehr vielleicht einmal einsetzen. Ob das in zehn Jahren sein wird, in zwanzig Jahren, ich weiss es nicht. Klar ist aber, dass der Kanton Zürich die gesetzgeberischen Möglichkeiten nicht hat, hierfür die Rahmenbedingungen zu schaffen.

Deshalb bin ich für die Ablehnung des Postulats. Ich danke Ihnen.

*Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) spricht zum zweiten Mal:* Als Vertreterin einer Mittepartei möchte ich meine Kollegen zur rechten und zur linken Seite wieder einmal daran erinnern, dass es nicht nur schwarz und weiss gibt. Wenn Sie das Postulat genau gelesen haben, fordern wir kein Verbot des privaten Besitzes von selbstfahrenden Autos, aber wir wollen Massnahmen, damit diese Autos möglichst gemeinschaftlich genutzt werden – ich habe Möglichkeiten dazu aufgezeigt. Es geht auch nicht um einen Gesetzgebungsprozess, Ruth Ackermann, auch nicht um staatliche Forschung oder einen staatlichen Betrieb dieser Fahrzeuge. Es geht aber darum, dass wir uns mit diesem Zukunftsthema befassen. Da bin ich nun bei Manuel Sahli: Du hast gesagt, dass der Regierungsrat noch zu wenig Kompetenzen in dieser Sache hätte. Aber gerade mit diesem Postulat schaffen wir Abhilfe, den Regierungsrat zu zwingen, sich damit zu befassen und auch uns selber auf das Zukunftsthema vorzubereiten.

*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh:* Auch die Regierung weiss, dass die rasch fortschreitende Digitalisierung und der gesellschaftliche Wandel wesentliche Treiber sind, die zu neuen Mobilitätsformen führen. Also, das ist uns bekannt, das können Sie auch in unserem Gesamtverkehrskonzept nachlesen. Auch die Regierung weiss, dass persönlich massgeschneiderte Mobilitätslösungen und die Sharing-Ökonomie an Bedeutung gewinnen werden. Das steht auch in unserem Gesamtverkehrskonzept. Und die Regierung weiss auch, dass die Grenzen zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr verschwimmen werden und wenig Differenziertheit haben werden. Das wissen wir auch. Und wir wissen auch, dass der Autobesitz und die Nutzung, dass sie sich zunehmend entkoppeln werden, und dass man Fahrzeuge gut auslasten will. Soweit so gut. Das sind nicht wirklich neue Erkenntnisse.

Nun wollen Sie ja mit Ihrem Postulat, liebe Grünliberale, die Angebotskonzepte mittels gesetzlicher Regelung so vorantreiben, dass das private Eigentum an autonomen Fahrzeugen zum Sharing verpflichtet wird. Genau das ist doch das Problem. Es wurde hier im Rat auch von Kantonsrat Valentin Landmann gesagt, dass wir hier keine rechtlichen Möglichkeiten haben. Als Verkehrsministerin möchte ich aber dieses grundsätzlich wichtige Thema gesamtheitlich diskutieren, eben über das genannte Postulat. Was mir Sorgen macht, ist, dass wir jetzt autonomes Fahren bereits mit Zwang verknüpfen: «Ihr dürft dann nur, wenn Ihr das mit einer Belegung von so und so viel Fahrten im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr nutzen könnt.» Ich weiss nicht, wie Sie die Diskussion dann in der Öffentlichkeit führen wollen. Wenn ich von autonomen Fahrzeugen höre, dann höre ich in der Öffentlichkeit oft Fragen, ob das denn sicher sei? Wie es mit den Unfällen steht? Wer haftet hier? Ich möchte diese Diskussion führen, weil ich an die Zukunft des autonomen Fahrens glaube. Aber bitte, lassen Sie uns nicht damit beginnen, dass wir den Leuten vorschreiben, dass wenn die autonomen Fahrzeuge kommen, sie sich verpflichten müssen, diese nur für Sharing-Fahrten zu nutzen. Dieser Mix ist am Schluss nicht innovativ und ist schlussendlich auch nicht innovationsfördernd. Deshalb bitte ich Sie wirklich, dieses Postulat, das völlig falsche Zeichen setzt, nicht zu überweisen. Aber bitte überweisen Sie dann das Postulat KR-Nr. 47/ 2019, das uns die Möglichkeit gibt, über die Bewältigung der Herausforderungen mittels innovativen Verkehrsformen für die Mobilität der Zukunft in unserem Kanton zu diskutieren. Also, bitte überweisen Sie dieses Postulat nicht, aber, wenn wir dazukommen, das andere.

### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 86 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 46/2019 zu überweisen.** Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

## **7. Grenzgängervorrang beim RAV**

Interpellation Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen), Urs Waser (SVP, Langnau a. A.) und Stefan Schmid (SVP, Niederglatt) vom 4. März 2019

KR-Nr. 78/2019, RRB-Nr. 385/17. April 2019

### *Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:*

Seit dem 1. Juli 2018 gilt in der Schweiz aufgrund der Nichtumsetzung der Masseneinwanderungsinitiative die sog. Stellenmeldepflicht. Arbeitgeber sind bei Berufen, die schweizweit eine Arbeitslosigkeit von über acht Prozent übersteigen, verpflichtet, ihre offenen Stellen zuerst den Regionalen Arbeitsvermittlungsbüros (RAV) zu melden. Nachdem eine Firma eine offene Stelle dem RAV gemeldet hat, muss sie fünf Tage warten, bis sie diese Stelle auf einem anderen Weg publizieren darf. Die RAVs sind ihrerseits gehalten, innerhalb von drei Tagen dem Unternehmen geeignete Dossiers von Stellensuchenden zu unterbreiten.

Das nationale Parlament hat bei der Nichtumsetzung der Masseneinwanderungsinitiative mit dieser Lösung eine eigentliche Ausländerprivilegierung geschaffen, also genau das Gegenteil dessen, was Volk und Stände in ihrer Mehrheit wollten. Dies, weil sich u.a. auch Grenzgänger bei den RAVs anmelden können sowie alle Personen, die in der Schweiz sind. Anstatt die Volksinitiative umzusetzen, wurden für Arbeitgeber neue administrative Hürden erstellt und ein Papiertiger geschaffen.

Interpellation  
Vor diesem Hintergrund wird die Regierung gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie sind die Erfahrungen der RAV mit dieser neuen Regelung?
2. Hat die neue Regelung Auswirkungen auf die Arbeitslast in den RAV und mussten mehr Stellen geschaffen werden?

3. Wie viele Personen konnten aufgrund dieser neuen Regelung durch die RAV vermittelt werden?

4. Wie hat sich die Anzahl gemeldeter Personen auf dem RAV seit dem 1. Juli 2018 entwickelt und wie sieht die Zusammensetzung der gemeldeten Personen nach Aufenthalts-status aus?

Wie hat sich die Anzahl Grenzgänger, die bei den RAVs im Kanton Zürich gemeldet sind, entwickelt und wie viele haben sich seit dem 1. Juli 2018 neu angemeldet?

*Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:*

Im Rahmen der Umsetzung von Art. 121a der Schweizerischen Bundesverfassung (BV; SR 101) zur Steuerung der Zuwanderung haben Bundesversammlung und Bundesrat – mit dem Ziel einer Verminderung der Zuwanderung – Massnahmen zur besseren Ausschöpfung des inländischen Fachkräftepotenzials beschlossen. Zu diesen Massnahmen gehört die in Art. 21a des Ausländer- und Integrationsgesetzes (AIG; SR 142. 20) geregelte Stellenmeldepflicht, die seit dem 1. Juli 2018 in Kraft ist. Gemäss Art. 21a AIG sowie Art. 53a–53e und Art. 63 der Arbeitsvermittlungsverordnung (AVV; SR 823.111) sind die Arbeitgebenden verpflichtet, in Berufsarten mit einer Arbeitslosenquote von mindestens 8% die unbesetzten Stellen der öffentlichen Arbeitsvermittlung zu melden. Innert dreier Arbeitstage nach bestätigter und vollständiger Stellenmeldung stellt die öffentliche Arbeitsvermittlung den Arbeitgebenden die Dossiers der angemeldeten Stellensuchenden zu. Während fünf Arbeitstagen wird ausschliesslich den bei den RAV gemeldeten stellensuchenden Personen Zugriff auf die gemeldeten Stellen gewährt. Während dieser Frist besteht für die Arbeitgebenden hinsichtlich der meldepflichtigen Stellen ein Publikationsverbot. Vom dadurch entstehenden zeitlichen Vorsprung können alle bei den RAV gemeldeten Stellensuchenden profitieren. Die Stellenmeldepflicht wird ab dem 1. Januar 2020 ausgeweitet, indem ab diesem Zeitpunkt Stellen in Berufsarten bereits ab einer Arbeitslosenquote von 5% gemeldet werden müssen.

Zu Frage 1:

Die Akzeptanz der Stellenmeldepflicht ist bei den Arbeitgebenden hoch; deren Rückmeldungen zur Umsetzung der Stellenmeldepflicht sind überwiegend positiv. Sie anerkennen die rasche Zustellung und die gute Qualität der Dossiers der Stellensuchenden. Zudem wird die administrative Unterstützung durch schlanke Prozesse und einfache Kom-

munikationswege seitens der öffentlichen Arbeitsvermittlung geschätzt. Die Stellensuchenden schätzen das deutlich grössere Angebot an vakanten Stellen und den Informationsvorsprung. Für die öffentliche Arbeitsvermittlung sind die organisatorischen Abläufe gut umsetzbar. Die gesetzlichen Vorgaben und Fristen konnten durchwegs eingehalten werden. Die öffentliche Arbeitsvermittlung profitiert von zusätzlichen Arbeitgeberkontakten, die auch zur Meldung nichtmeldepflichtiger Stellen führt.

Laut Rückmeldungen von Arbeitgebenden und aus Sicht der öffentlichen Arbeitsvermittlung besteht Verbesserungsbedarf bei der Schweizerischen Berufsnomenklatur 2000 (SBN 2000), deren Kategorisierung von rund 20 000 Berufsbezeichnungen als Grundlage für die Definition der meldepflichtigen Berufsarten dient. So sind z. B. meldepflichtige Berufsarten des Gastgewerbes sehr breit gefasst, und es wird nicht zwischen Fach- und Hilfsfunktionen unterschieden. Das Staatssekretariat für Wirtschaft arbeitet unter Einbezug der Sozialpartner und der Kantone an einer genaueren Kategorisierung der SBN 2000 betreffend die meldepflichtigen Berufe.

Der Bund plant im Herbst 2019 einen ersten Monitoringbericht zur Umsetzung der Stellenmeldepflicht. Aus Sicht des Kantons Zürich kann eine erste Bilanz der Stellenmeldepflicht frühestens nach Ablauf eines Jahres seit deren Inkrafttreten gezogen werden.

Zu Frage 2:

Der Kanton Zürich hat für die Umsetzung der Stellenmeldepflicht ein Stellenmeldezentrum mit rund 19 Vollzeitstellen aufgebaut. Dieses prüft sämtliche eingehenden Meldungen von unbesetzten Stellen innert Tagesfrist auf Vollständigkeit und schaltet sie in einem passwortgeschützten Bereich online, der ausschliesslich den Stellensuchenden zugänglich ist. In Zusammenarbeit mit den RAV stellt das Stellenmeldezentrum den Arbeitgebenden innert dreier Arbeitstage die Dossiers der Stellensuchenden zu und verarbeitet die Rückmeldungen der Arbeitgebenden im Hinblick darauf, ob die Dossiers passend sind, Stellensuchende zu einem Vorstellungsgespräch oder einer anderweitigen Eignungsabklärung eingeladen wurden, ob Stellensuchende angestellt wurden oder die Stelle noch vakant ist.

Das Stellenmeldezentrum berät Arbeitgebende zu Fragen betreffend die Stellenmeldepflicht, holt bei ihnen fehlende Informationen ein und erinnert die Arbeitgebenden an deren Pflicht zur Rückmeldung betreffend die vorgeschlagenen Dossiers.

Zu Frage 3:

Laut den erfolgten Rückmeldungen konnten vom 1. Juli 2018 bis 28. Februar 2019 722 Stellensuchende an meldepflichtige Stellen vermittelt werden. Zudem haben Stellensuchende aufgrund eigener Bewerbungen Anstellungen bei meldepflichtigen Stellen gefunden, wobei die Anzahl mangels Daten zurzeit nicht bestimmt werden kann. Der Bund wird dazu jedoch voraussichtlich eine Schätzung erarbeiten. Erfahrungsgemäss übertrifft die Anzahl der Stellensuchenden, die aufgrund eigener Bewerbungen eine Anstellung finden, deutlich jene der Stellensuchenden, die durch die öffentliche Arbeitsvermittlung vermittelt werden.

Zu Frage 4:

Zwischen Juli 2018 und Februar 2019 ist die Zahl der bei den RAV gemeldeten Stellensuchenden wie folgt angestiegen:

- insgesamt von 31 923 auf 33 095
- Stellensuchende mit Niederlassungsbewilligung C von 7671 auf 8144
- Stellensuchende mit Aufenthaltsbewilligung B von 6047 auf 7021
- Stellensuchende mit Kurzaufenthaltsbewilligung L von 140 auf 163 Personen
- Stellensuchende unter den vorläufig Aufgenommenen von 222 auf 250

Der Anstieg der Anzahl der Stellensuchenden von Juli 2018 bis Februar 2019 lässt sich mit saisonalen Gründen erklären; konjunkturrell bereinigt ist die Anzahl stellensuchender Personen rückläufig. Zum saisonalen Muster gehört auch der stärkere Anstieg der Anzahl ausländischer Stellensuchender.

Zu Frage 5:

Die Anzahl der bei den RAV angemeldeten Grenzgängerinnen und Grenzgänger betrug im Juli 2018 acht Personen, stieg im Dezember 2018 auf zwölf und sank in der Folge auf zehn Personen im Februar 2019. Die geringe Anzahl gemeldeter Grenzgängerinnen und Grenzgänger ergibt sich aus dem Umstand, dass diesen nur unter eng definierten Voraussetzungen ein Anspruch auf Taggelder der schweizerischen Arbeitslosenversicherung zusteht. Die sogenannten «unechten Grenzgängerinnen und Grenzgänger», die in der Schweiz tätig sind, im Ausland wohnen, aber nicht mindestens einmal wöchentlich an ihren ausländischen Wohnsitz zurückkehren (wie beispielsweise Seeleute oder Personen, die ihre Arbeit gewöhnlich im Gebiet von zwei oder mehr Staaten ausüben), können ihren Anspruch auf Arbeitslosenentschädigung wahlweise an ihrem ausländischen Wohnort oder in der Schweiz als letztem Beschäftigungsstaat geltend machen. Hingegen können die

«echten Grenzgängerinnen und Grenzgänger» – Tages- und Wochenpendlerinnen und -pendler, deren Aufenthalt in der Schweiz ausschliesslich der Ausübung einer Erwerbstätigkeit dient – ihren Anspruch auf Arbeitslosenentschädigung in ihrem Wohnstaat geltend machen.

In anderem Zusammenhang ist in Art. 21a Abs. 8 AIG festgehalten, dass ein Kanton bei erheblichen Problemen, insbesondere solchen, die durch Grenzgängerinnen und Grenzgänger verursacht werden, beim Bundesrat weitere Massnahmen beantragen kann. Damit besteht ein weiteres Instrument, das bei Bedarf zur Durchsetzung des Inländervorranges auf dem Arbeitsmarkt eingesetzt werden kann.

*Urs Waser (SVP, Langnau am Albis):* Wir von der SVP sind masslos enttäuscht, nicht von der Regierung des Kantons Zürich, diese ist hier ja nur ausführende Instanz.

Seit letztem Jahr gilt nun in der Schweiz die sogenannte Stellenmeldepflicht. Warum gibt es diese überhaupt? Weil die Linken mit Mithilfe der CVP und leider auch der FDP als Hauptarchitekt die Masseneinwanderungsinitiative in Bundesbern nicht nach dem Volkswillen umsetzten. Der Kanton Zürich musste aufgrund der bundesrechtlichen Vorgaben für das neue Stellenmeldezentrum bis zur regierungsrätlichen Antwort 19 Vollzeitstellen aufbauen. Und das ist wohl erst der Anfang. Das jetzt auch noch Grenzgänger vor Schweizer Bürger bevorzugt werden, ist der absolute Hohn. 19 Vollzeitstellen sollen nun durch Stellenvermittlung dazu beitragen, dass zukünftig weniger Personen in die Schweiz einwandern. Aus Sicht der SVP ist das ein absoluter Witz. Trotz dieses sinnlosen und teuren Staatsausbaus steuern wir weiterhin im Eiltempo auf eine 10-Millionen-Schweiz zu. Auf gut Deutsch gesagt: Ausser Spesen, nichts gewesen.

Wer für sich, seine Kinder in naher Zukunft keine 10-Millionen-Schweiz will, kann dieses Vorgehen nicht gutheissen. Wir von der SVP werden die Augen nicht verschliessen und diese Missstände ausnahmslos aufdecken. Besten Dank.

*Beat Bloch (CSP, Zürich):* Es riecht nach Skandal. Das eidgenössische Parlament hat bei der Umsetzungsvorlage der Masseneinwanderungsinitiative eine Ausländerprivilegierung geschaffen, also genau das Gegenteil dessen, was Volk und Stände in ihrer Mehrheit wollten. So steht es zumindest in der Begründung der Interpellation. Liest man den Text und die Antwort etwas genauer, dann kommt man dem wahren Skandal

auf die Spur. Zuerst einmal geht es um eine ganz spezielle Kategorie Ausländer: die Grenzgänger. Es sind diejenigen, die gerade nicht eingewandert sind, sondern brav in ihrem Heimatland bleiben und nur zum Arbeiten in die Schweiz kommen. Damit ist schon einmal klar, dass in diesem Punkt die Einwanderung nicht gefördert wird und der Skandal keiner ist.

Stören kann man sich daran, dass diejenigen Menschen, die oft jahrelang in der Schweiz gearbeitet haben, mit der Arbeitswelt hier vertraut sind, den Wohlstand in der Schweiz gefördert haben, aber eben jeden Abend wieder ins Ausland nach Hause gehen, so gestellt werden sollen, wie ihre Arbeitskolleginnen und Arbeitskollegen, die vielleicht in der gleichen Firma den Job verloren haben, aber eben in der Schweiz leben und vom Inländervorrang profitieren.

Die kantonale Verwaltung hat auch auf Anfrage hin die Zahlen genau angeschaut. Wenn man sich nun diese Zahlen zu Gemüte führt, dann sieht man, wie das Ausmass dieser schreienden Ungerechtigkeit explizit aufgeführt wird: Von 31'923 gemeldeten Stellensuchenden im Juli 2018 waren acht Personen Grenzgänger, von 33'095 gemeldeten Stellensuchenden im Februar 2019 waren es zehn Personen. Schnell zum mitrechnen: acht Personen von rund 32'000 Personen sind  $\frac{1}{4000}$ stel oder  $\frac{1}{4}$  Promille, zehn von rund 33'000 Personen sind  $\frac{1}{3300}$ stel oder  $\frac{1}{3}$  Promille.

Und damit sind wir wohl beim wirklichen Skandal dieser Geschichte angelangt: Wer einen Umstand zum Thema macht, der zum einen nichts mit der Masseneinwanderung zu tun hat und zum anderen einen Sachverhalt betrifft, der sich in Bruchteilen eines Promilles bewegt, der versucht hier, aus einer Nichtigkeit Profit zu schlagen. Wenn das die Probleme sind, um die sich die wählerstärkste Partei im Kanton Zürich kümmert, dann muss man sich nicht wundern, wenn ihr Wähleranteil sinkt.

*Martin Farner (FDP, Stammheim):* Wir haben einen freien Arbeitsmarkt. Das ist gut so. Mit der Umsetzung der Masseneinwanderungsinitiative ist er etwas weniger freier geworden, allerdings nur für Branchen, in welchen die Arbeitslosenquote mehr als 8 Prozent beträgt.

Erfahrungen mit der Stellenmeldepflicht sind noch jung. Zu den meldepflichtigen Berufen gehören unter anderem Service- und Küchenpersonal, Bauarbeiter, Arbeitskräfte mit nicht bestimmbarer manueller Berufstätigkeit. In der Gastronomie und auf dem Bau sind tendenziell



mehr Personen mit Migrationshintergrund beschäftigt als in vielen anderen. Entsprechend sind auch mehr als die Hälfte der Stellensuchenden auf den RAV Menschen mit unterschiedlichem Aufenthaltsstatus.

Ein Ansturm von Grenzgängerinnen und Grenzgänger auf die RAV konnte nicht festgestellt werden. Das ist weiter nicht verwunderlich, da ihnen nur in seltenen Fällen ein Anspruch auf Taggelder der schweizerischen Arbeitslosenversicherung (ALV) zusteht. Mit anderen Worten, der Inländervorrang wird eingehalten.

Die vorgesehene Differenzierung bei den Berufsbezeichnungen sollte dazu beitragen, die Erfolgsquote der Stellenvermittlung zu erhöhen. Insgesamt darf man feststellen, dass der Start mit Inländervorrang und Stellenmeldepflicht gut gestartet ist. Für eine definitive Evaluation ist es noch zu früh. Da müssen wir noch zuwarten. Danke.

*Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen):* Grenzgängervorrang, da möchte ich euch doch noch ein bisschen ein absurdes Beispiel aus der Praxis mitteilen. Wie absurd es eben sein kann, zeigt unser Beispiel: Wenn wir jetzt für die Obsternte unsere Nachbarin oder unseren Nachbarn anfragen, selbst wenn er pensioniert ist – in unserem Fall ist es ein pensionierter Sekundarlehrer, der uns unterstützt –, wenn er mehr als 14 Tage bei uns arbeitet, dann muss ich die Stelle zuerst beim RAV melden, dann wird sie dort ausgeschrieben, innerhalb von drei Tagen kriege ich dann einen Vorschlag mit etlichen Dossiers, darunter auch von Grenzgängerinnen. Nach fünf Tagen kann ich dann diesen Bewerbern eine Absage erteilen und unseren Nachbarn, der bereits das dritte Jahr teilzeitlich bei uns arbeitet, anstellen. So absurd zeigt sich das. Im Hinblick auf den Abschluss des Rahmenvertrages (*mit der EU*) ist es nur die Vorspeise auf das, was auf uns zukommt.

In der Beantwortung der Interpellation stellt die Regierung ja selber fest, dass Verbesserungsbedarf besteht bei der Kategorisierung der Berufsbezeichnungen, welche als Grundlage für diese meldepflichtigen Berufsarten gilt. Dieser Handlungsbedarf ist dringend zu nutzen und wird umso wichtiger, als dass die Stellenmeldepflicht ab dem 1. Januar 2020 bereits ab einer Arbeitslosenquote von 5 Prozent gilt. Die Kategorisierung ist heute viel zu breit gefasst, berücksichtigt Fach- und Hilfsfunktionen nicht und lehnt sich nicht an die aktuellen Berufsbezeichnungen im Bildungswesen.

Ganze 19 Vollzeitstellen sind im Kanton Zürich notwendig für die Umsetzung. Das zeigt, wovor unsere Vertreterinnen und Vertreter im nati-

onalen Parlament bei der Beratung bereits gewarnt haben: Es ist ein Papiertiger. Wir fordern den Regierungsrat auf, sich diesbezüglich für die Verbesserungen und Vereinfachungen und für einen echten Inländervorrang einzusetzen. Herzlichen Dank.

*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh:* Ich möchte nicht zurückschauen auf die Geschichte dieses Inländervorrangs, sondern Ihnen kurz erzählen, wie es heute aus meiner Sicht ist.

Aus meiner Sicht darf man heute wohl sagen, dass bei den Arbeitgebenden die Akzeptanz der Stellenmeldepflicht relativ hoch ist. Dabei werden die Qualität unserer RAV, die administrative Unterstützung und die schlanken Prozesse, die digitale Abwicklung, sehr geschätzt. Auch schätzen die Stellensuchenden das deutlich grössere Angebot an offenen Stellen und den Informationsvorsprung auf meldepflichtigen Stellen. An der Stelle möchte ich eine Zahl nennen: Von Juli 2018 bis Juli 2019 konnten im Kanton Zürich 1500 stellensuchende Personen aktiv vermittelt werden. Also, diese 1500 Stellenvermittlungen wären ohne dieses System nicht möglich gewesen. Dazu kommen die Stellensuchenden, die mit eigenen Bewerbungen eine Anstellung bei meldepflichtigen Stellen gefunden haben.

Nun ist es so, Herr Kantonsrat und Fraktionschef Hübscher, es besteht noch Verbesserungsbedarf. Das sehe ich auch so. Verbesserungsbedarf besteht bei der Nomenklatur der Beruf, bei den einzelnen Berufsbezeichnungen, insbesondere im Gastgewerbe, wo man die Berufe zu pauschal definiert hat, und wo wir noch genauere Bezeichnungen wollen, damit man auch gezielt vermitteln kann und keine unnötigen Aufwand betreiben muss, weil die Stelle oder der Stellensuchende dann doch nicht gepasst hat. Hier sind wir bereit – was wir bereits seit Längerem in Zusammenarbeit mit dem Bund tun – zu schauen, wie wir das verbessern können. Hier wirken wir vom Kanton intensiv auf den Bund ein, damit die Mängel behoben sind, wenn dann die Stellenmeldepflicht auf 5 Prozent reduziert wird. Das hat auch der Regierungsrat übrigens so beschlossen und mir als Volkswirtschaftsdirektorin klar in Auftrag gegeben. Ich hoffe, dass wir hier einen Schritt weiterkommen.

Ich möchte noch auf die Zahl der Grenzgängerinnen und Grenzgänger eingehen; diese Zahl ist seit 1. Juli 2018 nicht sehr gross. Wir haben gemeldete Grenzgängerinnen und Grenzgänger zwischen acht und zwölf Personen. Abschliessend kann ich Ihnen mitteilen, dass ich nach wie vor grossen Wert auf einfache Prozesse lege, auf eine administrative Entlastung der Unternehmen, auf möglichst digitale Abwicklungen

der Prozesse und dass der Inländervorrang wirkt, sodass wir tatsächlich Stellen vermitteln können, die wir sonst nicht hätten vermitteln können. Ich glaube, das sind wir nicht nur unserem Kanton, das sind wir auch der Schweizer Bevölkerung schuldig. Daran arbeiten wir. Herzlichen Dank.

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

## 8. Verschiedenes

### *Nachruf*

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Ich habe Ihnen die traurige Mitteilung zu machen, dass vergangenen Samstag die ehemalige Kantonsrätin Annelies Schneider-Schatz verstorben ist. Die gelernte Handarbeitslehrerin aus Bärenswil wurde bei den Wahlen 1991 auf der Liste der SVP in den Kantonsrat gewählt. Die damals 42-jährige war bereits auf kommunaler Ebene und im Bezirk Hinwil für die Partei und in Behörden politisch aktiv und sehr geschätzt.

Ihr Ansehen als versierte Volksvertreterin vermochte sie in einer Zeit des Umbruchs in unserem Parlament auszubauen. Der Wechsel vom System der ad hoc-Kommissionen zu den ständigen Kommissionen war Thema der sogenannten Reformkommission, deren Ansinnen Annelies Schneider-Schatz konstruktiv aber mit kritischer Haltung begleitete. Sie wusste, wovon sie sprach, hatte sie doch in ihrem bisherigen Mandat in 34 nicht ständigen Kommissionen mitgewirkt und die Zusammenarbeit in wechselnden personellen Konstellationen als grosse Bereicherung empfunden.

Nach ihrer ersten glanzvollen Wiederwahl 1995 wurde Annelies Schneider-Schatz für drei Jahre Mitglied des damaligen Büros, der heutigen Kantonsratsleitung. Mit ihrer zweiten Wiederwahl, 1999, begann der Kantonsrat im System der ständigen Kommissionen zu arbeiten. Annelies Schneider-Schatz wurde Präsidentin der Geschäftsprüfungskommission und auch hier für ihre strukturierte, zuverlässige und beharrliche Art sehr geschätzt.

Nach 16 Jahren im Kantonsrat reichte Annelies Schneider-Schatz 2006 ihren Rücktritt ein. Sie blieb politisch aktiv und durch regelmässige Teilnahme an den Zusammenkünften der ehemaligen Kantonsratsmitglieder unserem Parlament eng verbunden.

Am 24. August ist Annelies Schneider Schatz im Alter von 70 Jahren von uns gegangen. Wir halten ihren grossen Einsatz für Kanton und Parlament in Ehren und sprechen den Hinterbliebenen unser herzliches Beileid aus.

Die Trauerfeier findet am Donnerstag, 5. September um 14 Uhr in der reformierten Kirche von Bäretswil statt.

### *Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*

- **Bewilligungspflicht von Luft-Wasser-Wärmepumpen nur noch im Anzeigeverfahren**  
Motion *Hans Egli (EDU, Steinmaur)*
- **Anwohner- und landschaftsverträgliche Linienführung für die SBB-Linie zum Brüttenertunnel im Glattal**  
Dringliches Postulat *Cristina Wyss (GLP, Dietlikon)*
- **Kasernenareal: Auch ein digitaler Leuchtturm für den Kanton Zürich**  
Dringliches Postulat *Sonja Rueff (FDP, Zürich)*
- **Polizeiliche Erfassung von Billigtransporten und Kabotage im Personen- und Güterverkehr im Kanton Zürich**  
Postulat *Lorenz Habicher (SVP, Zürich)*
- **Standortfindung für Power-to-X (Elektrische Energie zu Wasserstoff oder Gas) Demonstrator Anlage im Kanton Zürich**  
Postulat *Lorenz Habicher (SVP, Zürich)*
- **Sprachförderung an den Zürcher Gymnasien**  
Postulat *Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen)*
- **Sprachzertifikate an den Zürcher Gymnasien**  
Postulat *Sonja Rueff (FDP, Zürich)*
- **Unterstützung von Biogasanlagen ohne Kosubstrat mit Fördermitteln aus dem Rahmenkredit nach § 16 EnerG**  
Postulat *Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen)*
- **«Ambulant statt stationär» nicht behindern, sondern fördern**  
Postulat *Ronald Alder (GLP, Ottenbach)*
- **Standesinitiative zur Abschaffung der Härtefallklausel**

- Parlamentarische Initiative *René Truninger (SVP, Illnau-Effretikon)*
- **Umsetzung der 5. Ferienwoche und Umkleidezeit in der Pflege**  
Anfrage *Barbara Günthard Fitze (EVP, Winterthur)*
  - **Sicherheit und Betrieb der Einheitswagen IV im S-Bahneinsatz und bei Entlastungsbezügen (Fernverkehr) im ZVV-Gebiet**  
Anfrage *Lorenz Habicher (SVP, Zürich)*
  - **Mobilitätsmanagement beim Kanton**  
Anfrage *Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen)*
  - **Bekämpfung von invasiven Neophyten auf kantonalen Flächen**  
Anfrage *Daniel Wäfler (SVP, Gossau)*
  - **Verfahren Stiefkindadoption für gleichgeschlechtliche Paare – sind Anpassungen notwendig?**  
Anfrage *Jeannette Büsser (Grüne, Zürich)*
  - **Demokratiepolitisch fragwürdiges Verhalten**  
Anfrage *Hans Egli (EDU, Steinmaur)*
  - **Förderung und Integration von Menschen mit Autismus-Spektrum im Kanton Zürich**  
Anfrage *Monika Wicki (SP, Zürich)*
  - **Beschaffung neuer Limmatschiffe**  
Anfrage *Daniel Heierli (Grüne, Zürich)*
  - **Nachteilsausgleich an den Kantonalen Mittelschulen**  
Anfrage *Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen)*
  - **Anfrage Pestizide und Nitrat im Trinkwasser**  
Anfrage *Felix Hoesch (SP, Zürich):*
  - **Benötigte Ressourcen und Bauprogramm zur Förderung der Veloinfrastruktur und zur Behebung von Schwachstellen gemäss Velonetzplan**  
Anfrage *Sonja Gehrig (GLP, Urdorf)*
  - **Ressourcenschonenden Umgang mit Papier in der kantonalen Verwaltung wie auch im Ratsbetrieb vom Kantonsrat**  
Anfrage *Daniela Rinderknecht (SVP, Wallisellen)*
  - **Stellenwert des dualen Bildungssystems beim Kanton Zürich als Arbeitgeber**  
Anfrage *Christina Zurfluh (SVP, Wädenswil)*

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Ich lade Sie im Namen von Birdlife ganz herzlich zum Kantonsratsapéro ein, der ab 17.15 Uhr im Parterre stattfinden wird.

Schluss der Sitzung: 17:15 Uhr

Zürich, den 26. August 2019

Die Protokollführerin:  
Daniela-Graziella Jauch

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am  
16. September 2019