



### **13. Sitzung, Montag, 19. August 2019, 08:15 Uhr**

Vorsitz: Dieter Kläy (*FDP, Winterthur*)

#### **Verhandlungsgegenstände**

<b>1. Mitteilungen .....</b>	<b>2</b>
Antworten auf Anfragen	
Ratsprotokolle zur Einsichtnahme	
Zuweisung von neuen Vorlagen	
<b>2. Eintritt eines neuen Ratsmitglieds für den zurückgetretenen Martin Haab.....</b>	<b>4</b>
KR-Nr. 246/2019	
<b>3. Eintritt eines neuen Ratsmitglieds für die zurückgetretene Stefanie Pfändler.....</b>	<b>4</b>
KR-Nr. 247/2019	
<b>4. Rückläufige Einwanderung von Ausländerinnen und Ausländern in die Schweiz und den Kanton Zürich .....</b>	<b>6</b>
Interpellation Isabel Bartal (SP, Zürich), Céline Widmer (SP, Zürich) und Benedikt Gschwind (SP, Zürich) vom 12. Februar 2018	
KR-Nr. 42/2018	
<b>5. Ausreichende Versorgung mit ZVV-Verkaufsstellen erhalten .....</b>	<b>24</b>
Postulat Birgit Tognella (SP, Zürich), Ruth Ackermann (CVP, Zürich) und Roland Scheck (SVP, Zürich) vom 5. März 2018	
KR-Nr. 62/2018, RRB-Nr. 442/16. Mai 2018 (Stellungnahme)	
<b>6. Beschert die Personenfreizügigkeit (PFZ) dem Kanton Zürich wertvolle Fachkräfte oder bloss Billig-Arbeitskräfte, die hiesige Arbeitnehmer verdrängen? .....</b>	<b>41</b>
Interpellation Marcel Suter (SVP, Thalwil) vom 7. Mai 2018	

KR-Nr. 126/2018/RRB-Nr. 627/27. Juni 2018	
<b>7. Zeitgemäßes Nachtnetz für den Kanton Zürich .....</b>	<b>57</b>
Postulat Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.) und Markus Schaaf (EVP, Zell) vom 26. September 2018	
KR-Nr. 180/2018, RRB-Nr. 627/27. Juni 2018	
<b>8. Shared Mobility mit Autostopp-Haltestellen.....</b>	<b>68</b>
Motion Manuel Sahli (AL, Winterthur) und Judith Anna Stofer (AL, Zürich) vom 10. Dezember 2018	
KR-Nr. 379/2018, RRB-Nr. 172/27. Februar 2019	
(Stellungnahme)	
<b>9. Verschiedenes .....</b>	<b>81</b>
Gratulation zur Geburt eines Sohnes	
34. Eidgenössisches Parlamentarier-Fussballturnier	
Rücktrittserklärungen	
Nachruf	
Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse	

## 1. Mitteilungen

### Geschäftsordnung

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

### Antworten auf Anfragen

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf fünf Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 124/2019, Freizeitverkehr vermehrt mit ÖV abwickeln  
*Hans-Jakob Boesch (FDP, Zürich)*
- KR-Nr. 133/2019, Ist der Kanton Zürich ein rechtsfreier Raum?

*René Truninger (SVP, Illnau-Effretikon)*

- KR-Nr. 156/2019, MNA als Spielbälle zwischen den Ämtern?  
*Sibylle Marti (SP, Zürich)*
- KR-Nr. 158/2019, Gesundheitsrisiken durch Nanopartikel von Benzinautos, insbesondere mit Direkteinspritzung  
*Sonja Gehrig (GLP, Urdorf)*
- KR-Nr. 162/2019, Aufsicht über die MNA-Heime für unbegleitete Minderjährige (MNA)  
*Manuel Sahli (AL, Winterthur)*

### ***Ratsprotokolle zur Einsichtnahme***

Auf der Webseite des Kantonsrates sind einsehbar:

- Protokoll der 9. Sitzung vom 24. Juni 2019, 14.30 Uhr
- Protokoll der 10. Sitzung vom 1. Juli 2019, 8.15 Uhr
- Protokoll der 11. Sitzung vom 8. Juli 2019, 8.15 Uhr
- Protokoll der 12. Sitzung vom 8. Juli 2019, 14.30 Uhr

### ***Zuweisung von neuen Vorlagen***

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2020/2021**  
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5557
- **Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr**  
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5558

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Verwendung der Integrationspauschale: Personenbezogen und zielorientiert**  
Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 87/2017, Vorlage 5559

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

- **Gesetz über die Gerichts- und Behördenorganisation im Zivil- und Strafprozess (GOG)**  
Vorlage 5560

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Systemwechsel bei der Wohneigentumsbesteuerung**

Beschluss des Kantonsrates zum dringlichen Postulat KR-Nr. 164/2018, Vorlage 5562

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Genehmigung der Wahl der Mitglieder der Jugendhilfekommision für die Amts dauer 2019-2023**

Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5563

- **Subvention von Bildungsgängen höhere Fachschule im Gesundheitswesen der Careum AG Bildungszentrum für Gesundheitsberufe**

Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5564

Zuweisung an die Justizkommission:

- **Zahl der Beisitzenden der Arbeitsgerichte für die Amts dauer 2020 bis 2026**

Beschluss des Kantonsrates, KR-Nr. 170/2019

- **Zahl der Beisitzenden der Mietgerichte für die Amts dauer 2020 bis 2026**

Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 171/2019

## **2. Eintritt eines neuen Ratsmitglieds für den zurückgetretenen Martin Haab**

KR-Nr. 246/2019

## **3. Eintritt eines neuen Ratsmitglieds für die zurückgetretene Stefanie Pfändler**

KR-Nr. 247/2019

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Wir dürfen heute zwei neue Ratsmitglieder begrüßen, und zwar anstelle von Martin Haab und Stefanie Pfändler. Die Direktion der Justiz und des Innern hat uns folgende Verfügungen zukommen lassen.

*Ratssekretär Pierre Dalcher verliest die Verfügungen der Direktion der Justiz und des Innern vom 10. Juli 2019:* «Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates für die Amts dauer 2019 bis 2023 im Wahlkreis VIII, Affoltern.

Die Direktion der Justiz und des Innern, gestützt auf Paragraf 108 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003, verfügt: Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis VIII, Affoltern, wird für den auf Ende Juli 2019 zurücktretenden Martin Haab (Liste 01 Schweizerische Volkspartei – SVP) als gewählt erklärt:

*Hans Finsler, geboren 1954, Rechtsanwalt,  
wohnhaft in Zwillikon.*

Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates für die Amts dauer 2019 bis 2023 im Wahlkreis VI, Stadt Zürich, Stadtkreise 11 und 12.

Die Direktion der Justiz und des Innern, gestützt auf Paragraf 108 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003, verfügt: Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis VI, Stadt Zürich, Stadtkreise 11 und 12, wird für die auf Ende Juli 2019 zurücktretende Stefanie Pfändler (Liste 05 Grüne) als gewählt erklärt:

*Selma L'Orange Seigo, geboren 1980,  
Umweltsozialwissenschaftlerin, wohnhaft in Zürich.»*

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Ich bitte, die Gewählten eintreten zu lassen. Hans Finsler und Selma L'Orange Seigo, die Direktion der Justiz und des Innern hat Sie als Mitglieder des Kantonsrates als gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraf 5 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde zu leisten.

Ich bitte, die Tür zu schliessen. Die Anwesenden im Ratssaal und auf der Tribüne erheben sich. Ich bitte die Ratssekretärin, das Amtsgelübde zu verlesen.

*Ratssekretär Pierre Dalcher verliest das Amtsgelübde:* «Ich gelobe als Mitglied dieses Rates, Verfassung und Gesetze des Bundes und des Kantons Zürich zu halten, die Rechte der Menschen und des Volkes zu schützen und die Einheit und Würde des Staates zu wahren. Die Pflichten meines Amtes will ich gewissenhaft erfüllen.»

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Hans Finsler und Selma L'Orange Seigo, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen: «Ich gelobe es.»

*Hans Finsler (SVP, Affoltern a. A.): Ich gelobe es.*

*Selma L'Orange Seigo (Grüne, Zürich): Ich gelobe es.*

*Ratspräsident Dieter Kläy: Ich danke Ihnen und heisse Sie herzlich willkommen. Sie können Ihre Plätze im Ratssaal einnehmen. Sie können wieder Platz nehmen, die Tür kann geöffnet werden.*

Das Geschäft ist erledigt.

#### **4. Rückläufige Einwanderung von Ausländerinnen und Ausländern in die Schweiz und den Kanton Zürich**

Interpellation Isabel Bartal (SP, Zürich), Céline Widmer (SP, Zürich) und Benedikt Gschwind (SP, Zürich) vom 12. Februar 2018

KR-Nr. 42/2018

*Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:*

Die neuste Auswanderungsstatistik hält fest, dass seit Jahren die Zahl der auswandernden Schweizerinnen und Schweizer höher ist als jene der Rückkehrenden. Viele Schweizerinnen und Schweizer verlassen die Schweiz. Ähnlich sieht es bei der ausländischen Bevölkerung aus. In einer Medienmitteilung des Staatssekretariats für Migration vom 15. Januar 2018 steht: «Seit vier Jahren ist die Einwanderung der Ausländerinnen und Ausländer in die Schweiz rückläufig. So war im Jahr 2017 der Wanderungssaldo erneut tiefer als im Vorjahr (knapp 12% weniger). Er befindet sich damit auf ähnlichem Niveau wie zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Freizügigkeitsabkommens mit der EU (FZA) im Jahr 2002.»

Diese Entwicklung ist auch im Kanton Zürich spürbar. Das Statistische Jahrbuch des Kantons Zürich 2017 zeigt, dass die Auswanderung von Schweizerinnen und Schweizern zunimmt und dass der Wanderungssaldo aus traditionell wichtigen Herkunftsstaaten wie Deutschland, Italien oder Portugal abnimmt. So verzeichnet die neuste Statistik, für die in der Bau-, Restaurations- und Reinigungsbranche stark vertretenen Portugiesen nur noch ein Plus von 546 Personen. Diese Tendenz wird sich durch den wirtschaftlichen Aufschwung in Portugal, gepaart mit

dem fremdenfeindlichen Klima in der Schweiz, noch verstärken. In Spanien und Portugal hat sich die wirtschaftliche Lage normalisiert, es gibt mehr offene Stellen, weniger Arbeitslosigkeit. Auch in Deutschland geht das Wachstum weiter. Die Nachfrage nach Arbeitskräften ist hoch. Viele Migrantinnen und Migranten kehren zurück.

Schon länger (Bericht September 2016) warnt die Gesundheitsdirektorenkonferenz vor dem sich abzeichnenden gravierenden Personalmangel: Sie prognostiziert, dass der Bedarf an Pflegepersonal in den nächsten neun Jahren um 20 Prozent oder 40 000 Personen steigen wird. Über die Situation in den Alters- und Pflegeheimen in der Deutschschweiz berichteten mehreren Medien.

Aufgrund der neuen Ausgangslage wird der Regierungsrat gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. In welchen Bereichen erwartet der Regierungsrat aufgrund des Rückgangs der Zuwanderung einen verstärkten Fachkräftemangel im Kanton Zürich? In welchen Bereichen erwartet der Regierungsrat einen Mangel an Arbeitskräften mit geringen Qualifikationen?
2. Welche Massnahmen ergreift der Regierungsrat zur Linderung bzw. Vermeidung des Mangels an Arbeitnehmenden ohne und mit Berufsausbildung sowie höheren Qualifikationen auf der Tertiärstufe?
3. Wie sehen die Prognosen zum Fachkräftemangel für die nächsten 5 Jahre für die medizinischen und Pflegeberufe, Carewirtschaft, Baugewerbe, Strassenbau, Gastgewerbe, Entsorgung und Reinigungsbranche aus? Wir bitten um detaillierte Angaben für den Bereich der Arbeitnehmenden ohne und mit Berufsausbildung sowie höheren Qualifikationen auf der Tertiärstufe.

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

Der Regierungsrat setzt sich für einen attraktiven Wirtschaftsstandort Zürich und insbesondere für eine optimale Nutzung des inländischen Fachkräftepotenzials ein. Bereits 2012 wurden im Rahmen der Studie «Zuwanderung im Kanton Zürich, Auswirkungen auf den Arbeits- und Wohnungsmarkt» die massgeblichen Umstände der Zuwanderung in den Kanton Zürich, mögliche Entwicklungsszenarien und deren Auswirkungen analysiert. Die Ergebnisse wurden veröffentlicht und dabei namentlich auf die wirtschaftlichen Nachteile eines Rückgangs der Zuwanderung sowie die Notwendigkeit einer besseren Nutzung des inländischen Fachkräftepotenzials hingewiesen. Im Rahmen der Fachkräft-

teinitiative des Bundes und der Metropolitankonferenz Zürich auf regionaler Ebene brachte sich der Kanton Zürich unter der Leitung des Amtes für Wirtschaft und Arbeit mit einer Förderung von «Best Practices» zur besseren Nutzung des inländischen Fachkräftepotenzials ein. Weitere Massnahmen wurden auf Branchenebene und dabei insbesondere in den Bereichen Gesundheit und Bildung umgesetzt, und weitere Schritte sind in Planung (vgl. nachfolgende Ausführungen).

Zu Frage 1:

Die Analyse des gegenwärtigen Fachkräftemangels sowohl in der ganzen Schweiz als auch im Kanton Zürich zeigt bei Berufen mit mittlerem und vor allem mit hohem Qualifikationsanspruch einen grossen, hingegen bei geringqualifizierten Tätigkeiten einen geringen Mangel an Fachkräften. Zurzeit sind keinerlei Anzeichen für eine absehbare Änderung dieser Verhältnisse erkennbar. Detailprognosen zur künftigen Entwicklung des Fachkräftemangels sind sehr schwierig und liegen für den Kanton Zürich nicht vor. Besonders vom Fachkräftemangel betroffen ist jedoch der Gesundheitsbereich. Im Bereich des Pflegepersonals ist bis 2030 aufgrund der Zunahme von medizinischen, pflegerischen und therapeutischen Leistungen und wegen des Austritts einer erheblichen Zahl von ausgebildeten Gesundheitsfachpersonen aus dem Beruf oder aus der Erwerbstätigkeit mit einem steigenden Personalbedarf zu rechnen. Dies ergibt sich aus dem Obsan-Bericht «Gesundheitspersonal in der Schweiz – Bestandesaufnahme und Prognosen bis 2030» aus dem Jahr 2016 und aus dem «Nationalen Versorgungsbericht für die Gesundheitsberufe 2016 – Nachwuchsbedarf und Massnahmen zur Personalsicherung auf nationaler Ebene» der Schweizerischen Konferenz der kantonalen Gesundheitsdirektorinnen und -direktoren sowie der Nationalen Dachorganisation der Arbeitswelt Gesundheit (OdASanté). Da der wachsende Bedarf an Pflegepersonal schon heute nicht mehr durch die aktuelle Zahl an Ausbildungsabschlüssen gedeckt werden kann, ist das Schweizer Gesundheitswesen stark von der Rekrutierung von Personal im Ausland abhängig. Dies zeigt sich beispielsweise daran, dass in manchen Spitälern der Ausländeranteil der Beschäftigten im Jahr 2016 rund 30% bis 35% betrug. Durch einen Rückgang der Zuwanderung könnte sich der wachsende Personalbedarf noch verschärfen, insbesondere bei Positionen auf der Tertiärstufe, da die diesbezügliche Ausbildungstätigkeit den prognostizierten Erfüllungsgrad noch bei Weitem unterschreitet.

Für das spezifische Segment der Ärzteschaft (innerhalb der Tertiärstufe) ist hingegen fraglich, ob ein Fachkräftemangel vorliegt, und es kann nicht allgemein von einem «Ärztemangel» ausgegangen werden.

Der Bedarf an Ärztinnen und Ärzten muss im Einklang mit einer ausreichenden und wirtschaftlich tragbaren Gesundheitsversorgung definiert werden, die von den Bedürfnissen und in Anspruch genommenen Leistungen der Bevölkerung abweichen kann. Die Situation stellt sich je nach ärztlicher Fachrichtung unterschiedlich dar.

Zu Frage 2:

Der Regierungsrat hat die Bedeutung des Themas Fachkräftemangel frühzeitig erkannt und die optimale Nutzung des inländischen Fachkräftepotenzials zur Kompensation des Rückgangs der Zuwanderung und damit zur Stärkung der volkswirtschaftlichen Standortattraktivität im Rahmen seiner Richtlinien der Regierungspolitik 2015–2019 unter Ziff. 8.1a zu einem Legislaturziel erklärt. Nach diesem soll das inländische Fachkräftepotenzial durch den Abbau regulatorischer Hindernisse und mittels innovativer Lösungen besser ausgeschöpft werden, und die Rahmenbedingungen und Erwerbsanreize sollen über die Ausgestaltung der Steuer- und Abgabensysteme sowie die ausserfamiliäre Betreuung verbessert werden. Zudem hat sich der Regierungsrat zum Legislaturziel gesetzt, die Einführung von Tagesschulen zu ermöglichen und zu fördern (RRZ 2.1c)

Der Regierungsrat hat die Volkswirtschaftsdirektion (Federführung) und die Bildungsdirektion mit der Umsetzung dieser Ziele betraut, die zu diesem Zweck eine Arbeitsgruppe mit einer Vertretung der Bildungs-, der Finanz- und der Gesundheitsdirektion sowie der Direktion der Justiz und des Innern eingesetzt haben. Die Arbeitsgruppe ging bei ihrer Arbeit weitgehend von den vom Bund definierten Handlungsfeldern (insbesondere Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie ältere Fachkräfte) aus und erarbeitete verschiedene Massnahmen, die dem Regierungsrat in den nächsten Monaten zur Beratung vorgelegt und anschliessend veröffentlicht werden.

Insbesondere in den Bereichen Gesundheit und Bildung wurden im Kanton Zürich bereits weitreichende Massnahmen ergriffen. Im Bereich der medizinischen und der Pflegeberufe einschliesslich der Carewirtschaft besteht seit längerer Zeit ein erheblicher Fachkräftemangel. Daher verpflichtet der Kanton Zürich die Listenspitäler (mit kantonalem Leistungsauftrag) gestützt auf § 22 des Gesundheitsgesetzes (GesG, LS 810.1) dazu, nichtuniversitäres Gesundheitspersonal auszubilden (vgl. RRB Nr. 1040/ 2012). Dasselbe ist auch im Bereich der Langzeitpflege für Pflegeheime und Spitex-Organisationen geplant (vgl. RRB Nr. 295/2018). Auch kann der Kanton gestützt auf § 20a

GesG Subventionen an Schulen ausrichten, die Pflegefachpersonal ausbilden. Weiterhin übernimmt der Kanton Zürich anteilmässig die Kurskosten für Wiedereinsteigerinnen und Wiedereinsteiger der Pflegeberufe in Listenspitalern, Pflegeheimen sowie Spitex- Organisationen, die über einen Leistungsauftrag der Gemeinde verfügen. Schliesslich unterstützt die Gesundheitsdirektion eine Werbekampagne für Gesundheitsberufe finanziell. Die Anstrengungen zeigen Erfolge: Die Lehre als Fachfrau bzw. Fachmann Gesundheit wird erst seit 2003 angeboten und steht bereits an dritter Stelle auf der Rangliste der beliebtesten Schweizer Lehrberufe.

Auch im Bereich der Aus- und Weiterbildung von Ärztinnen und Ärzten hat der Kanton Zürich in den vergangenen Jahren grosse Anstrengungen unternommen. Seit 2007 wurde die Aufnahmekapazität in der Humanmedizin an der Universität Zürich von 200 auf 372 Plätze gesteigert. Auch in anderen Kantonen wurden die Aufnahmekapazitäten ausgebaut, sodass 2025 die vom Bundesrat empfohlene Zielgrösse von 1300 Abschlüssen pro Jahr erreicht werden sollte, was zu einer geringeren Abhängigkeit von ausländischen Fachkräften beitragen wird. Im Weiteren subventioniert der Kanton Zürich die Ausbildung von Assistenzärztinnen und Assistenzärzten an den Listenspitalern mit jährlich Fr.15 000 pro Vollzeitstelle (vgl. RRB Nr. 288/2017). Weiter unterstützt er das Universitätsspital Zürich finanziell für die Ausbildung von Assistenzärztinnen und -ärzten mit Fachrichtung Hausarztmedizin.

Die kantonalen Spitäler Universitätsspital Zürich, Kantonsspital Winterthur, Psychiatrische Universitätsklinik Zürich sowie Integrierte Psychiatrie Winterthur – Zürcher Unterland haben eine Vielzahl von Massnahmen zur Förderung des Fachkräftepotenzials ergriffen, zum Beispiel folgende:

- a) Zur Vereinbarkeit von Familie/Privatleben und Beruf: Ein flexibler interner Stellenmarkt mit Teilzeitstellen und Jobsharing auch in Führungspositionen, Tagesarbeit, Wechsel des Beschäftigungsgrades; flexible Arbeitszeitmodelle wie Gleitzeit, Jahresarbeitszeit, Angebot von Springer-Pools für Mitarbeitende mit kleinen Arbeitspensen, Berücksichtigung von Bedürfnissen der Mitarbeitenden bei der Dienstplanung; grosszügige Bewilligung von unbezahltem Urlaub, insbesondere vor Reintegration nach Mutterschaftsurlaub; Betriebskinderkrippen;
- b) Attraktivität der Berufsbildung durch ein breites Angebot von Praktika (einschliesslich Schnupperpraktika für Sekundarschülerinnen und -schüler) und Lehrstellen, Austauschpraktika mit anderen Ausbildungs-

betrieben, Ermöglichung der Berufsmaturität für Lernende, Finanzierungshilfen, Betriebsinterne Abteilung Berufsbildung, die Lernende und Studierende unterstützt;

- c) Nachwuchsförderung durch umfangreiche interne Weiterbildungsprogramme für alle Berufsgruppen, teilweise in Zusammenarbeit mit Hochschulen und Fachschulen (CAS Medical Leadership, CAS Leadership), interprofessionelle Leadership-Kurse zur Stärkung der Führungskompetenz, aktive Unterstützung von Laufbahnentwicklung und Nachfolgeplanung, Laufbahnmodelle (Fach-, Bildungs- und Führungslaufbahn) für Ärztinnen und Ärzte sowie für Pflegefachpersonen und medizinisch-technische und medizinisch-therapeutische Berufe, betriebliches Gesundheitsmanagement mit Absenzenmanagement, Zielvereinbarungs- und Leistungsbeurteilungsprozesse mit integrierter individueller Entwicklungsplanung;
- d) Zusätzliche besondere Massnahmen «Ü 50» durch Vereinfachung von Bereichs-/Funktionswechseln, Reduktion des Beschäftigungsgrades (z. B. Wechsel von Patientenbetreuung zu administrativen Aufgaben); betriebliches Gesundheitsmanagement, besondere betriebliche Konzepte wie z. B. «58+ – Pensionierung in Sicht» sowie Einladung zu themenspezifischen Beratungsgesprächen mit HR.

Auch im Bildungsbereich wurden zahlreiche Massnahmen ergriffen. An den Zürcher Hochschulen wurde z. B. mit der Flexibilisierung von Studiengängen wie den praxisintegrierten Bachelorstudiengängen an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) oder dem Quereinstieg an der Pädagogischen Hochschule Zürich (PHZH) das Studienangebot ausgebaut und flexibilisiert. Im Weiteren unterstützen die Hochschulen ihre Absolventinnen und Absolventen beim Berufseinstieg und bei der Gründung von Startups. Wertvoll sind zudem die unzähligen freiwilligen Engagements der Hochschulangehörigen, die den Nachwuchs etwa im Rahmen der Kinderuniversität oder eines Schnupperstudiums bereits früh für ihre Fachgebiete zu begeistern vermögen.

Die bestehenden und neuen Angebote der Hochschulen sind erfolgreich. Während die einen Massnahmen bereits greifen (z. B. Quereinstieg PHZH), erzielen andere (z. B. Ausbau Medizinstudienplätze) ihre Wirkung mit Verzögerung. Im Weiteren bieten die Zürcher Hochschulen ihren Mitarbeitenden attraktive Anstellungsbedingungen, die es ihnen ermöglichen, Teilzeit zu arbeiten. In diesem Rahmen wird auch das Fachkräftepotenzial von Frauen mit familiären Pflichten – ergänzt um Arbeitsmodelle wie z. B. Home Office – zunehmend besser genutzt.

Insbesondere im akademischen Bereich werden Spezialistinnen und Spezialisten unabhängig von Alter und Beschäftigungsgrad aufgrund von deren wissenschaftlichen Qualitäten eingestellt, was u. a. die Anstellung von älteren, erfahreneren Mitarbeitenden begünstigt.

Im Schulbereich werden die angehenden Lehrpersonen darauf vorbereitet, ihre Schülerinnen und Schüler dahingehend zu fördern, dass sie die Berufswahl bzw. Wahl einer weiterführenden Schule bestmöglich entsprechend ihren Interessen und ihrem Potenzial treffen. Im Bereich der beruflichen Grundbildung unternehmen die Betriebe, der kantonale Gewerbeverband (KGV) und die Organisationen der Arbeitswelt grosse Anstrengungen, um Lehrstellen in Berufen mit Fachkräftemangel zu besetzen. Die Bemühungen reichen von der vom KGV jährlich organisierten Berufsmesse über die regionalen Lehrstellenbörsen bis zur Information und Begleitung von Volksschulklassen im Rahmen verschiedener Projekte (z. B. Lift, Rent a Stift). Während der Ausbildung stehen allen Lernenden Beratungs- und Unterstützungsangebote zur Verfügung, z. B. an den Berufsfachschulen. Diese Unterstützungsangebote sind Bestandteil der Regelstrukturen der Sekundarstufe II.

Bestandteil der Sekundarstufe II sind auch die Vorbereitungsangebote auf die berufliche Grundbildung. Die Bildungsdirektion unterstützt einerseits die Berufsvorbereitungsjahre und anderseits die Vorlehrten. Beide Angebotstypen haben zum Ziel, die Teilnehmenden sowohl für eine berufliche Grundbildung als auch für deren erfolgreichen Abschluss zu befähigen. Ein zentraler Punkt im Zusammenhang mit der Nutzung des inländischen Fachkräftepotenzials ist die Nach- und Höherqualifizierung von Personen, die noch keinen Abschluss auf Sekundarstufe II erworben haben oder die sich umschulen möchten. Neben der ordentlichen und der verkürzten Lehre kann ein Berufsabschluss im Rahmen anderer Qualifikationsverfahren erworben werden. Zu den anderen Qualifikationsverfahren zählen unter anderem die Validierung von Bildungsleistungen sowie das Absolvieren des Qualifikationsverfahrens ohne Besuch eines strukturierten Bildungsganges. Die anderen Qualifikationsverfahren werden zurzeit vom Mittelschul- und Berufsbildungsamt überarbeitet. Ziel ist es, das Angebot für Personen über 25 Jahren besser auf den Bedarf des Arbeitsmarktes und die Bedürfnisse der Erwachsenen auszurichten. Seit Januar 2018 gibt es im biz Oerlikon die Fachstelle Berufsabschluss für Erwachsene.

Zu Frage 3:

Wie in der Beantwortung der Frage 1 ausgeführt, liegen für den Kanton Zürich keine Detailprognosen über die künftige Entwicklung des Fachkräftemangels vor. Die Gesundheitsdirektion führt jedoch im Zusammenhang mit der Verpflichtung der Listenspitäler zur Ausbildung von nichtuniversitärem Gesundheitspersonal im stationären Bereich alle zwei Jahre Bedarfsberechnungen durch. Gestützt darauf werden die Listenspitäler zur Aus- und Weiterbildung der durch Abgänge notwendig gewordenen Anzahl Nachwuchskräfte verpflichtet. Damit kann gewährleistet werden, dass der gesamtkantonale Nachwuchsbedarf annähernd sichergestellt wird. Auf den 1. Januar 2019 ist zudem geplant, die Aus- und Weiterbildungsverpflichtung für die Pflege- und Betreuungsberufe – und damit auch die entsprechenden Bedarfsberechnungen – auf Langzeit- und Spitex-Institutionen auszudehnen. Da freischaffende Physio- und Ergotherapeutinnen und -therapeuten, Hebammen, Logopädinnen und Logopäden, Ärztinnen und Ärzte sowie angestellte Fachpersonen im Bereich Labor und bildgebende Diagnostik in ambulanten ärztlichen Institutionen nicht erfasst werden, decken die Bedarfsberechnungen nicht das ganze Spektrum an Gesundheitsberufen ab.

Gemäss der Studie «Berufe mit hohem Fachkräftemangel» des Amtes für Wirtschaft und Arbeit aus dem Jahr 2016 besteht in der Gastgewerbe-, der Entsorgungs- und der Reinigungsbranche höchstens in einzelnen ausgewählten Berufen ein gewisser Fachkräftemangel. Auch in einzelnen besonders qualifizierten Berufen des Baugewerbes und im Strassenbau wurde in den letzten Jahren ein gewisser Fachkräftemangel festgestellt, doch spricht viel dafür, dass der Mangel in diesen Berufszweigen starken zyklischen Schwankungen ausgesetzt und dementsprechend der Handlungsbedarf geringer ist. Einzig in einigen wenig qualifizierten Berufen, z. B. im Baugewerbe, gibt es eine relativ hohe Arbeitslosenquote und dennoch eine gewisse Zuwanderung.

*Isabel Barta (SP, Zürich):* Ich bedanke mich für die ausführliche Beantwortung unserer Interpellation. Die vielfältigen Massnahmen, um das inländische Potenzial zu nutzen und dem Fachkräftemangel zu begegnen, sind beeindruckend. Die Antwort der Regierung zeigt gut auf, wie komplex die Situation ist und dass ihr auf unterschiedlichen Ebenen begegnet werden muss. Offen bleibt für uns die Frage, wieso es in einigen wenig qualifizierten Berufen, wie zum Beispiel im Baugewerbe, eine relativ hohe Arbeitslosigkeit gibt und dennoch eine gewisse Zuwanderung in diesem Bereich stattfindet. Kommt dieser Widerspruch vielleicht daher, dass die Bauwirtschaft immer wieder neue Menschen

holt, um die ausgebrannten zu ersetzen, und diese dann in die Arbeitslosigkeit entlassen werden?

Als wir die Interpellation im Februar 2018 einreichten, wussten wir nicht, ob sich der Abwärtstrend des Wanderungssaldos von 2017 noch weiter fortsetzen werde. Jetzt haben wir die Sicherheit. Im Vergleich zum letzten Quartal 2017 sank der Wanderungssaldo im ersten Quartal 2019 um insgesamt 6,7 Prozent. Um es deutlich zu sagen: Der Wanderungssaldo ist ähnlich hoch wie vor zehn Jahren, als die Freizügigkeit eingeführt wurde. Darüber berichteten die Medien schon ausführlich und schon länger. Der «Blick» schrieb bereits Ende 2017: «Europäer bleiben lieber daheim, die Schweiz zieht nicht mehr.» Im Schatten der erhitzen Debatten über Asylzahlen hat sich beinahe unbemerkt ein Rückwärtstrend in der Arbeitsmigration entwickelt. Kurz: Während die ausländischen Arbeitnehmenden der Schweiz zunehmend den Rücken kehren, agieren die Rechtsparteien weiterhin so, als ob das Problem Nummer eins der Schweiz die Einwanderung wäre. Beim letzten Wahlkampf der SP – wir sind von Tür zu Tür gegangen – war ich in Witikon unterwegs. Witikon ist bekanntlich keine linke Hochburg. Auf die Frage, wo der Schuh drücke, sagten mir die meisten Leute, dass sie mit Sorgen die Entwicklung in Altersheimen, Pflegeheimen und Spitäler beobachteten. Nur dank des ausländischen Personals wird der liebe Vater, die Mutter, die Partnerin oder der Partner noch versorgt. Aber das Personal wird immer weniger und – ich zitiere – «wenn die Ausländer gehen, ist es oft schwierig, Ersatz zu finden. Wir sollten sie genügend wertschätzen, damit sie in der Schweiz bleiben», das sagte mir eine gutbürgerliche Witikerin. «Wer wird sonst für mich sorgen, wenn ich es nicht mehr selber kann?»

Auch die Lücke in der Finanzierung der AHV fiel bereits im Jahr 2017 wegen der geringeren Einwanderung grösser aus als erwartet. Seit einem Jahr können sich ausländische Personen der dritten Generation erleichtert einbürgern. Im Vorfeld der Abstimmung warnten die Gegner vor Masseneinbürgerungen. Tja, und was ist passiert? Der Bund ging offiziell von 25'000 sofortigen Einbürgerungen aus. Und nun? In den ersten sieben Monaten 2018 wurden erst läppische 550 Terzas und Terzos eingebürgert. Der «Blick» schrieb prompt zurück: «Keiner will den Schweizer Pass.» Denn nur 4 Prozent der Berechtigten haben sich bis jetzt einbürgern lassen. Wieso ich das erwähne? Ich bin überzeugt, dass die stärkere Einbindung der Frauen im Arbeitsprozess, die Vereinbarkeit von Familie, Privatleben und Beruf, besondere Massnahmen zur Förderung von über 50-Jährigen, der Inländervorrang unter anderem, dass all die in der Antwort des Regierungsrates erwähnten Massnahmen

zur Stärkung der inländischen Arbeitskräfte wichtig sind. Dennoch: Diese Massnahmen müssen von einem generellen Umdenken gegenüber der Einwanderung begleitet werden.

Der Held von Cervantes (*Miguel Cervantes*) «Don Quijote» – den kennen Sie ja, auch ein EU-Ausländer – kämpfte gegen Windmühlen. Er hielt sie für mächtige, vielarmige Riesen, eine Bedrohung. Die Wirklichkeit war eine andere, das wissen Sie auch. Auch die Wahrheit über die Einwanderung in unser Land ist eine andere, als die Mehrheit in diesem Parlament immer wieder behauptete: Die Einwanderungsbilanz ist nämlich rückläufig und das stellt uns vor künftige Sozial- und Arbeitsmarktprobleme. Vielen Dank.

*Silvia Rigoni (Grüne, Zürich):* Studien zeigen: In zehn Jahren fehlen in der Schweiz etwa eine halbe Million Arbeitskräfte. Die Nettozuwanderung sinkt seit Jahren, mit der problematischen Auswirkung auf die Fachkräfte, welche unserer Wirtschaft zur Verfügung stehen. Leider fokussiert die Interpellation vor allem auf die Branchen Bildung und Gesundheit, dabei weiss man schon heute, dass in vielen anderen Branchen – am häufigsten werden Treuhand und technische Berufe genannt – ein grosser Fachkräftemangel herrscht.

Ja, was tun dagegen? Es ist bestimmt richtig, das inländische Potenzial besser zu nutzen. Mit einer wirkungsvollen Förderung der Aus- und Weiterbildung, speziell auch für Menschen mit einer fortgeschrittenen Berufserfahrung, ist bestimmt viel möglich. Ebenfalls bei der Vereinbarung von Familie und Beruf gibt es viel brachliegendes Potenzial in der Schweiz. Wir sind in diesem Thema ja immer mehr das Schlusslicht in Europa. Das reicht aber nicht aus, es drängt sich etwas ganz anderes auf, wir haben einen gesellschaftspolitischen Handlungsbedarf. Seit Jahren sind Abschottungstendenzen zu beobachten. Es fehlt häufig an Offenheit und Flexibilität. Europaweit profiliert sich die Schweiz mit Stigmatisierung und zunehmender Schlechterstellung von Ausländerinnen und Ausländern gegenüber Schweizerinnen und Schweizer, zum Beispiel mit der Erhöhung der Einbürgerungshürden, aber auch mit der fehlenden politischen Partizipationsmöglichkeit. Alle Ideen sind bisher gescheitert. Die Haltung ist offenbar, dass man den Viertel unserer Bevölkerung, die Ausländerinnen und Ausländer sind, gerne als Arbeitskräfte holt. Sie sollen bitte arbeiten, Steuern zahlen, konsumieren, aber sonst politisch nichts zu sagen haben. Diese Kultur der Abschottung und des Rückzugs wirkt sich nicht nur negativ auf unsere Gesellschaft, sondern zunehmend auch negativ auf unsere Wirtschaft aus. Wenn es

darum geht, genügend Fachkräfte zu haben, haben wir auch im Kanton einen beträchtlichen Handlungsspielraum und sollten diesen nutzen.

*Hans-Peter Brunner (FDP, Horgen):* Die FDP-Fraktion nimmt die Antwort des Regierungsrates auf die SP-Interpellation mit Interesse und generell mit Zustimmung zur Kenntnis. Es ist ja in der Tat nicht so, wie die Interpellantinnen und der Interpellant suggerieren, dass die Schweiz und der Kanton Zürich am Sich-Entleeren sind, im Gegenteil: Unsere Bevölkerung wächst munter weiter, einfach etwas weniger schnell, was unter diversen Gesichtspunkten eher von Vorteil ist. So ist unser Kanton in den Jahren 2007 bis 2017 bevölkerungsmässig doch um mehr als 15 Prozent gewachsen, und zwar in allen Regionen. In absoluten Zahlen ausgedrückt heisst das, dass unser Kanton jedes Jahr um rund 20 Personen wächst, was in etwa der Grösse von Bülach, Kloten oder Opfikon entspricht. Das gleiche Bild zeigt sich auch fürs Jahr 2018. Das ist ein nicht zu unterschätzendes Wachstum, welches zuerst einmal verkraftet werden können muss, auch wenn man nicht gleich die Drohung des Dichtestresses bemüht. So gilt es doch laufend, steigenden Anforderungen an die Infrastruktur, an die Integrationsfähigkeit und -willigkeit der Gesellschaft sowie die Belastungsfähigkeit unserer Umwelt im Auge zu behalten. Die FDP ist sich jedoch durchaus bewusst, dass ein gesundes Mass an Bevölkerungswachstum durch Zuwanderung, insbesondere wenn es hilft, wie es das heute tut, das Durchschnittsalter zu senken und den Anteil an qualifizierten Arbeitskräften zu erhöhen, richtig und wichtig ist für den Wohlstand und die Innovationsfähigkeit unseres Kantons. Im Spannungsfeld zwischen stärkerer Zu- und Rückwanderung sowie besserer Ausschöpfung des inländischen Arbeitspotenzials befürwortet die FDP klar den Weg der Regierung einer optimaleren Ausschöpfung des inländischen Angebots, ohne aber die Personenfrei-zügigkeit infrage zu stellen. Die vom Regierungsrat aufgezeigten Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung für die Förderung von qualifizierten inländischen Fachkräften unterstützt die FDP ausdrücklich, insbesondere die Verbesserung in der Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Eine Attraktivitätssteigerung von Berufs-, Um- und Weiterbildungen sowie eine gezielte Förderung im Alterssegment Ü50 werden helfen, den Rückgang der Zuwanderung ausländischer Fachkräfte zu kompensieren. Notwendig und sehr effektiv wäre zudem eine auch für den Erhalt unserer Sozialwerke im Alter längst fällige schrittweise Erhöhung und Flexibilisierung des Pensionsalters. Hier sollte der Bund nun endlich vorwärtsmachen. Die FDP warnt in diesem Zusammenhang einmal mehr davor, den Zugang zum Arbeitsmarkt künstlich und unnötig zu

erschweren respektive unattraktiv zu halten. Dazu gehören beispielsweise unnötige administrative oder regulatorische Hürden, insbesondere auch im Lehrlingswesen, übertriebene Ausbildungs- oder Berufsanforderungen, beispielsweise die immer wieder beklagte Verakademisierung bald aller Berufsgruppen, dann ein allzu schneller Zugang für junge Erwerbstätige zu grosszügigen Sozialleistungen und generell alle Bestrebungen, unseren noch relativ offenen Arbeitsmarkt weiter einzuschränken, sei es durch zusätzliche Mindestlöhne, weitergehenden Lohnschutz, Kündigungsschutz und so weiter. Aber auch folgende Umstände helfen wenig, den Fachkräftemangel besser lösen zu können: Einerseits, erstens, unsere steile Steuerprogression, insbesondere auch die kalte Steuerprogression, welche qualifiziert vergrault, zweitens die Wohlstanderscheinung, generell Teilzeitarbeit gegenüber Vollzeittätigkeiten moralisch zu überhöhen und zum hippen Lebensmodell zu machen.

Wie der Regierungsrat schreibt, ist es ein ganzer Strauss von Massnahmen und vor allem eben auch der Rückbau von Regulationen, welcher helfen wird, heute und künftig dem punktuellen Fachkräftemangel erfolgreich zu begegnen. Eine möglichst liberale, offene, unternehmer- und eignerümerfreundliche Wirtschaftspolitik wird, zusammen mit einem vernünftigen sozialen Ausgleich, wie bis anhin die beste Gewähr dafür bieten. Erlauben Sie mir zum Schluss noch einen Hinweis auf einen Passus der regierungsrätlichen Antwort, welcher bemerkens- und bedenkenswert ist. Der Regierungsrat schreibt nämlich am Beispiel des übermäßig schnell wachsenden Gesundheitsmarktes, dass der Bedarf an zusätzlichen Stellen, in diesem Fall Ärztinnen und Ärzte, im Einklang mit einer ausreichenden und wirtschaftlich tragbaren Gesundheitsversorgung definiert werden müsse, die – jetzt hören Sie zu – von den Bedürfnissen und in Anspruch genommenen Leistungen der Bevölkerung abweichen könne. Diese regierungsrätliche Warnung vor im Grunde unnötigem Wachstum quasi parastaatlicher Leistungen gilt nicht nur für die Gesundheitsversorgung, sondern gleichermaßen fürs Sozial- und – horribile dictu – auch fürs Bildungswesen. Die FDP dankt dem Regierungsrat für diese klare Mahnung, das bloss Wünschbare endlich vom Nötigen und finanziell Tragbaren zu trennen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

*Daniel Heierli (Grüne, Zürich):* Am 15. April 2018, also eine gute Woche nach Erscheinen der regierungsrätlichen Antwort auf diese Interpellation titelte die «NZZ am Sonntag» leicht alarmiert: «Bald sitzen

die Angestellten am längeren Hebel.» Untertitel: «Die Pensionierungs-welle verschiebt die Kräfteverhältnisse auf dem Arbeitsmarkt zuun- gunsten der Firmen, diese müssen vermehrt um Mitarbeiter buhlen.» Tja, die Analyse ist absolut korrekt. Wenn der Arbeitsmarkt etwas austrocknet, wie die Ökonomen in ihrer blumigen Sprache zu sagen pflegen, sei das wegen Pensionierungen, sei es wegen leicht rückläufiger Einwanderung, dann können die Firmen nicht mehr allein die Bedingungen diktieren, dann können plötzlich auch die Arbeitskräfte ihre Wünsche einbringen, und dann schreien die Arbeitgeber «Fachkräftemangel!». Fachkräftemangel haben wir aber garantiert nicht. Im Juli konnten Sie zum Beispiel in der «NZZ am Sonntag» lesen: Jeder zweite arbeitslose Arbeitnehmer über 58 findet keine Stelle mehr. Das zeigt klar, dass viele Firmen Bewerberinnen und Bewerber dieser Alterskategorie gar nicht mehr in Betracht ziehen. Solange sich die Arbeitgeber solche Mätzchen leiten können, herrscht kein Fachkräftemangel. Aus der Sicht der NZZ ist diese Beunruhigung über die Entwicklung nachvollziehbar. Die NZZ will, dass die Firmen am längeren Hebel sitzen und die Angestellten am kürzeren. Dass nun aber die SP ins gleiche Horn stösst, irritiert mich schon sehr.

*Stefan Schmid (SVP, Niederglatt):* Zürich braucht keine Massenzuwanderung und Zürich braucht kein Wachstum nach dem Prinzip eines Schneeballsystems. Zürich braucht kein quantitatives, sondern qualitatives Wachstum, Zürich braucht Lebensqualität.

Die Interpellation singt ein Loblied auf die Zuwanderung. Sie suggeriert, dass wir auf die Zuwanderung angewiesen sind. Die Interpellation blendet dabei sämtliche Nachteile der Zuwanderung aus. Sie blendet aus, dass Wachstum endlich ist. Sie blendet aus, dass unsere Lebensgrundlage endlich ist. Die Interpellation singt dennoch ein Loblied – ein Loblied, wie gesagt, auf dem Prinzip Schneeballsystem. Die Interpellation suggeriert einen Fachkräftemangel. Wenn es diesen gäbe, dann könnten Sie ja all Ihre Gewerkschaftsfunktionäre sofort beurlauben. Gäbe es den Fachkräftemangel, wären all diese in Lohngesprächen am längeren Hebel, Gewerkschaften wären letztendlich überflüssig, weil die Mitarbeitenden am längeren Hebel wären. Schauen Sie sich mal die Entwicklung der Einkommen an, sie sprechen eine andere Sprache: Die Löhne stagnieren in den meisten Haushalten der Zürcherinnen und Zürcher. Sie stagnieren insbesondere seit der vollen Personenfreizügigkeit, seit dem Jahr 2008. Das erkennen Sie auch am Steuersubstrat pro Kopf, das erkennen Sie in all den Statistiken des Statistischen Amtes des Kantons Zürich, wenn Sie diese einmal konsultieren.

Sie wollen in Ihrer Interpellation von der Regierung wissen, wie man den Mangel an Personen ohne Berufsausbildung lindern kann. Da war ich doch etwas stutzig, als ich das las. Sie wollen von der Regierung wissen, wie man den Mangel an Personen ohne Berufsausbildung lindern kann? Speziell, diese Frage. Aber ich höre richtig, Sie haben diese Frage entsprechend gestellt. Ich muss also davon ausgehen, dass es demnach aus Sicht der Linken zu wenige Bildungsferne in unserem Land hat? Ich muss Ihnen daher die Frage stellen, was Sie eigentlich wollen: Wollen Sie offene Schleusen für sämtliche Migranten ohne Schulbildung? Ist das der richtige Weg in Ihren Augen? Sie fordern ja permanent lautstark, dass man mehr in die Bildung von Asylsuchenden investieren soll. Sogar Personen mit Negativentscheid sollen Bildung erhalten. Und gleichzeitig wollen Sie eine Antwort, wie wir den Mangeln an Bildungsfernen lindern wollen? Also etwas seltsam, diese Fragestellung.

Ebenfalls quer in der Landschaft stehen Ihre Ausführungen zur Gesundheitsfrage. Auch hier stellt sich die Frage, was Sie effektiv wollen. Wollen Sie nun ins Potenzial der Inländer investieren, um diesem Fachkräftemangel, so wie sie es betiteln, zu begegnen? Oder wollen Sie auch hier die Schleusen öffnen, Bildungsferne aus dem Ausland holen? Oder wollen Sie ausgebildetes Personal aus dem EU-Raum holen? Finden Sie das fair und auch intelligent, Personen im Ausland ausbilden zu lassen und dann dieses Potenzial von den umliegenden Ländern einfach abzuschöpfen? Also dann nimmt mich definitiv wunder, was Sie unter dem Strich effektiv wollen.

Wenn Sie die Antwort des Regierungsrates lesen, dann sehen Sie, dass im Pflegebereich, insbesondere im Pflegebereich, bereits diverse Massnahmen eingeleitet wurden. Diese Massnahmen sind wichtig, diese Massnahmen sind auch richtig und fokussieren auf die Ausbildung von Inländern. Ich bin selber Präsident der Verwaltungskommission eines Alters- und Pflegeheims und auch dieses Pflegeheim nimmt seine Verantwortung wahr, Personal auszubilden, Lehrlinge auszubilden. Und genau so tun es andere Institutionen des Kantons. Es braucht insofern also sinnvolle Massnahmen, mit Fokus auf den inländischen Arbeitsmarkt, so wie das bereits aufgezeigt ist. Es braucht sicherlich keine Massenzuwanderung im Kanton Zürich, es braucht keine Zuwanderung nach dem Prinzip Schneeballsystem. Was Zürich braucht, ist qualitatives Wachstum, und die Bevölkerung braucht Lebensqualität und keine endlose Verdichtung. Besten Dank.

*Kaspar Bütikofer (AL, Zürich):* Ich möchte ganz kurz auf Herrn Schmid eingehen. Früher gab es in der SVP offenbar noch eine Gewerbegruppe, die wusste, wie die Situation aussieht im Gewerbe. Ich kann Ihnen aus dem gewerkschaftlichen Alltag etwas erzählen, nämlich dass handwerkliche Berufe sehr grosse Mühe bekunden, überhaupt noch Lehrlinge zu finden. Es gibt Berufe, die das Problem haben, dass sie ihr Fachwissen gar nicht mehr über weitere Generationen erhalten können. Ich kann hier den Beruf des Steinwerkers als Beispiel bringen: Da hat man in der Deutschschweiz noch drei bis vier Lernende pro Jahr, das ist nicht besonders viel. Also wenn man hier behaupten will, es gebe keinen Fachkräftemangel, dann weiss ich nicht, welche Probleme wir denn sonst haben. Die Steinwerker holen ihre Leute dann hauptsächlich aus Portugal, weil wir nicht in der Lage sind, genügend Leute auszubilden. Deshalb braucht es die Fachkräfte-Initiative des Bundes und auch des Kantons. Ich erinnere hier beispielsweise an die Integrations-Vorlehe, eine sehr gute Sache, die die OdA (*Organisation der Arbeitswelt*) gemeinsam mit dem Migrationsamt und dem SECO (*Staatssekretariat für Wirtschaft*) machen. Hier hat der Kanton Zürich auch noch Nachholbedarf. Die Polybauer beispielsweise haben zusammen mit den Plattenlegern eine solche Integrationsvorlehe auf die Beine gestellt. In Luzern und Sankt Gallen funktioniert es. In Zürich hat die Bildungsbürokratie die Sache blockiert, weil man im ersten Semester über mehrere Berufe Erfahrungen holt und sich erst im zweiten Semester dann vertieft. Das hat der Bildungsbürokratie nicht gepasst.

Wir haben hier also Handlungsbedarf. Wir haben ganz grossen Handlungsbedarf bei den familienergänzenden Betreuungsmassnahmen. Wenn wir bedenken, dass heute an den Universitäten mehr als 50 Prozent Frauen studieren, diese Frauen dann aber in der Kinderphase aus dem Arbeitsprozess ausscheiden, dann sehen wir: Wir müssen hier etwas tun, und hier tut der Kanton Zürich deutlich zu wenig. Wenn wir die Stadt Zürich verlassen, dann haben wir im Bereich Kinderbetreuung zum Teil dunkles Mittelalter, wenn man das so sagen darf. Wir haben hier also grössere Aufgaben und dürfen den Kopf nicht in den Sand stecken, sondern müssen investieren.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Kollege Schmid, gestatten Sie mir als einfachem linken Apfelwurm (*Anspielung auf die aktuelle Wahlkampagne der SVP*), Ihre Statistikkenntnisse ein bisschen richtig zu rücken. Es gibt keine kantonale Lohnstatistik, wie Sie behaupten. Es gibt aber eine Bundeslohnstatistik. Diese weist für die Jahre 2010 bis 2016, also für

sieben Jahre, Reallohnerhöhungen in der ganzen Schweiz von 0,1 Prozent, 0,7 Prozent, 1,5 Prozent, 1,0 Prozent, 0,8 Prozent, 1,5 Prozent und 1,1 Prozent aus. Von 2010 bis 2016, in der Phase der grössten Nettozuwanderung, sind die Reallöhne in der Schweiz also Jahr für Jahr gestiegen und nicht gesunken, wie Sie fabulieren. Jetzt geht die Zuwanderung leicht zurück, und in den letzten beiden Jahren war die Reallohnerhöhung wegen der wieder etwas anziehenden Teuerung negativ, nämlich minus 0,1 und minus 0,4 Prozent. Was Sie uns hier erzählen, ist SVP-Propaganda – um nicht «Lügen» sagen zu müssen. Vielen Dank.

*Stefan Schmid (SVP, Niederglatt) spricht zum zweiten Mal:* Geschätzter Ruedi Lais, möglicherweise läuft mein Votum jetzt etwas auf die Mühlen deiner Partei, aber ich bin definitiv erstaunt, dass du nur Durchschnittszahlen des Bundes konsultierst. Konsultiere die Gemeindestatistik im Kanton Zürich. Schau dir an, wie sich das Medianeinkommen entwickelt hat. Blende dabei die höchsten Einkommen einmal aus, und dann konsultierst du die Statistik noch einmal. Und dann frage ich mich, welche Bevölkerungsschichten du effektiv in diesem Lohnthema verttrittst. Besten Dank.

*Isabel Barta (SP, Zürich):* Es gibt ja vier Lesearten, wie man diese Interpellation lesen kann. Die SVP, Kollege Schmid, sagt, dass wir damit ein Lob auf die Einwanderung machen, dass wir die Schleuse für die Ausländerinnen und Ausländer ohne und mit Berufsausbildung öffnen möchten. Also es macht mich einfach hässig, muss ich sagen, Ihr ewiges Geschwätz, dass wir das alles wollten. Es geht dabei ja nicht um Leute, die kommen, sondern um Leute, die schon hier sind – mit und ohne qualifizierte Berufsbildung. Es macht mich hässig, wenn man so tut, als würde man sie nicht brauchen. Es macht mich hässig, wenn man immer nur von diesen hochqualifizierten Personen spricht. Sagen Sie mir: Wer wechselt die Windeln im Altersheim? Wer putzt die Strassen? Wer bringt den Kübel mit Ihrem Abfall weg, den Sie jeden Tag produzieren? Sind das die Hochqualifizierten? Nein, es sind die Ausländerinnen und Ausländer mit wenig qualifizierter Bildung, und auch zu ihnen müssen wir Sorge tragen.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen) spricht zum zweiten Mal:* Ich kann mich leider nicht so sympathisch echauffieren wie meine Vorrednerin, aber Herrn Schmid muss ich doch etwas des Dilettantismus bezichtigen: Wenn er nicht einmal den Unterschied zwischen Einkommen und Lohn

kennt, dann sollte er sich doch in einer wirtschaftspolitischen Diskussion – und das ist die Diskussion um die Migration eben auch – sehr zurückhalten. Bekanntlich stammt ein grosser Teil der Einkommen nicht aus Löhnen, was wir von der linken Seite natürlich beklagen und mit einer guten Steuerpolitik auch verändern möchten. Es sind die Reallöhne, die in der Schweiz in den Jahren der grössten Zuwanderung am meisten gestiegen sind. Und es sind die Reallöhne, die in den letzten beiden Jahren bei etwas reduzierter Nettozuwanderung gesunken sind. Deshalb ist Ihre Behauptung, dass die Personenfreizügigkeit respektive die Zuwanderung die Reallöhne drückt, schlicht und einfach gelogen und falsch.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht):* Ich möchte noch etwas anderes als Punkt zum Nachdenken einbringen: Wir sind das Land mit dem höchsten Ausländeranteil in Europa. Wir sind bei über 25 Prozent. Ja, es wird hervorragende Arbeit gemacht bei der Integration. Und ja, Frau Bartal, natürlich haben wir keine Leute in den Spitäler und in den Schulen und an anderen Orten. Es fehlen immer noch Lehrkräfte, das ist richtig. Aber warum? Aufgrund dieser übermässigen Einwanderung, die wir in diesem Land haben, dieses übermässigen Familiennachzugs in unsere Sozialsysteme, die wir in diesem Land haben. Das ist das Problem, und hier kann es so nicht mehr weitergehen. Ich bin jedem Mitarbeiter dankbar, der bei der Abfallentsorgung, im Spital und wo auch immer für uns arbeitet. Diese Leute machen eine sehr, sehr wichtige Arbeit, nur: Wenn es weniger Einwanderung gibt, dann brauchen wir auch weniger Leute, neue Leute, in den Spitäler. Die ganze Arbeitsstruktur dieses Landes ist mit dieser übermässigen Einwanderung nicht mehr im Lot, und das ist das Problem.

*Hans-Peter Brunner (FDP, Horgen) spricht zum zweiten Mal:* Die Diskussion geht jetzt in eine sehr stark parteipolitisch gefärbte Richtung, und das Thema ist zu ernst, als dass man es nur an den Lohnhöhen und an der Arbeitszeit aufhängen könnte. Die Babyboomer gehen in Pension. In den nächsten zehn Jahren werden wir über eine halbe Million Leute haben, Fachkräfte haben, die fehlen werden. Es ist ein echtes Problem. Natürlich kann man sagen, der Fachkräftemangel sei eigentlich ein Zeichen der wirtschaftlichen Stärke. Das ist es auch, Gott sei Dank, wir klagen immer noch auf hohem Niveau. Aber es wird ums Eingemachte gehen, und es ist nicht so, dass die Digitalisierung einfach

zum Weg rationalisieren sehr vieler Arbeitsplätze führen wird, im Gegenteil: Beinahe die Hälfte der KMU geht davon aus, dass die Digitalisierung zu zusätzlichen Arbeitsplätzen führen wird. Wir werden ein Problem haben mit Arbeitsplätzen, die wir besetzen müssen können, und da braucht es wirklich die Anstrengung aller. Wir brauchen auch keine Planwirtschaft, denn planwirtschaftliche Massnahmen gehen in der Regel fehl. Was es braucht, ist ein liberaler, freier, offener Arbeitsmarkt. Was es dazu braucht, haben wir erwähnt. Dazu müssen wir Sorge tragen und das müssen wir pflegen. Das müssen wir auch weiter schützen und aufbauen. Nur so werden wir die Probleme der Zukunft lösen, was die Fachkräftemängel in unserem Arbeitsmarkt anbelangt. Besten Dank.

*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh:* Zuerst vielen Dank für diese engagierte wichtige Debatte. Ich kann Ihnen versichern, dass der Regierungsrat sich sehr dafür einsetzt, dass wir ein attraktiver Wirtschaftsstandort sind. Und zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort gehören eben auch die Fachkräfte und es gehört dazu, dass wir die Fachkräfte, die wir hier haben, auch optimal nutzen. Der Kanton Zürich hat sich genau aus diesem Grund auch als Wirtschaftsmotor der Schweiz immer in diese Diskussion eingeschaltet – im Rahmen der Fachkräfteinitiative des Bundes, als Kanton, aber auch über die Metropoltankonferenz auf regionaler Ebene. Uns geht es darum, im Sinne einer Best Practice zu schauen, wie wir das vorhandene Potenzial am besten nutzen.

Wir haben auch weitere Massnahmen unterstützt. Insbesondere unterstützen wir Branchenlösungen in den Bereichen Bildung, Gesundheit und auch im Bereich der Wiedereingliederung von Arbeitslosen. Das ist ein Dauerthema, da sind wir immer dran. Und genau aus diesem Grund hat die Regierung ja auch einen umfangreichen Massnahmenkatalog verabschiedet, und zwar war das eine Arbeitsgruppe, die unter dem Lead der Volkswirtschaftsdirektion getagt hat, die aber sehr, sehr breit abgestützt war: Es waren die Volkswirtschaftsdirektion, aber auch die Bildungsdirektion, die Finanzdirektion, die Gesundheitsdirektion und die Direktion der Justiz und des Innern. Sie haben diesen Massnahmenkatalog verabschiedet, Sie haben es erwähnt, und ich kann Ihnen sagen: Obwohl es ein Legislaturziel der letzten Regierung war, bleibt es auch weiterhin auf unserer Agenda. Hier müssen wir selbstverständlich weiterhin dran bleiben.

Der Zürcher Fachkräftemangel-Indikator, den wir erarbeitet haben, zeigt, dass wir vor allem bei den Berufen mit mittleren, aber insbesondere bei den Berufen mit hohen Qualifikationsansprüchen auch einen Fachkräftemangel haben. Wir haben im Moment keinerlei Anzeichen, dass sich daran irgendetwas ändert. Und ganz besonders ist – das fällt auch auf –, dass wir heute insbesondere im Gesundheitsbereich einen hohen Fachkräftemangel haben und auch in Zukunft haben werden. Ich erinnere daran, in den Spitälern liegt der Ausländeranteil bei 30 Prozent. Bei unserer Studie des Amtes für Wirtschaft und Arbeit aus dem Jahr 2016 – da ging es um Berufe mit hohem Fachkräftemangel – ist uns aufgefallen, dass wir im Gastgewerbe und auch im Bereich der Entsorgung und Reinigung tatsächlich einen gewissen Fachkräftemangel haben. Das gilt auch für das Baugewerbe und für den Strassenbau. Nun muss man sehen, gerade in den baugewerblichen Berufen haben wir natürlich saisonbedingt starke Schwankungen. Eine relativ hohe Arbeitslosenquote und eine relativ hohe, überdurchschnittliche Zuwanderung haben wir auch in den Bereichen Bau- und Gastgewerbe festgestellt. Hier wollen wir tatsächlich immer genau hinschauen und sind auch mit den Branchen in permanenter Diskussion, um zu schauen, warum dieser Konnex da ist. Und dass wir natürlich das vorhandene inländische Potenzial, insbesondere wenn es Arbeitslosengelder bezieht, besser nutzen wollen, ist, glaube ich, selbstredend.

In diesem Sinne ist es für uns weiterhin eine Verpflichtung, hier auch seitens der Regierung hinzuschauen. Aber wie hier im Rat auch verschiedentlich gesagt wurde: Gefordert sind bei diesem Thema wir alle, und zwar mit einem breiten Spektrum von verschiedenen Massnahmen. Wir bleiben also weiterhin dran. Herzlichen Dank.

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Die Interpellantin hat ihre Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

## **5. Ausreichende Versorgung mit ZVV-Verkaufsstellen erhalten**

Postulat Birgit Tognella (SP, Zürich), Ruth Ackermann (CVP, Zürich) und Roland Scheck (SVP, Zürich) vom 5. März 2018

KR-Nr. 62/2018, RRB-Nr. 442/16. Mai 2018 (Stellungnahme)

*Das Postulat hat folgenden Wortlaut:*

Der Regierungsrat wird beauftragt, sich dafür einzusetzen, dass die ZVV-Verkaufsstellen Schwamendinger- und Goldbrunnenplatz in der Stadt Zürich weiter betrieben werden. Begründung: Auf dem Gebiet der Stadt Zürich existieren aktuell 14 ZVV-Verkaufsstellen, wovon je eine der SBB-Schalter im Hauptbahnhof und eine der ZSG-Schalter am Bürkliplatz sind. Zwei dieser Verkaufsstellen sieht der ZVV nun zur Schliessung vor. Dies könnte im Grundsatz nachvollzogen werden. Dass jedoch ausgerechnet die beiden peripheren obgenannten Verkaufsstellen aufgegeben werden sollen, ist unverständlich und abzulehnen.

Sieben der 14 Verkaufsstellen liegen in der Innenstadt, teils in unmittelbarer Nähe zueinander. Ausserhalb der Zürcher City jedoch ist die Versorgung mit ZVV-Verkaufsstellen schon heute nicht üppig: Eine einzige Verkaufsstelle (Enge) steht über 30 500 Bewohnenden des Stadtkreises 2 zur Verfügung, zwischen dem Bahnhof Schlieren und dem Albisriederplatz existiert für mehrere zehntausend Menschen lediglich die Verkaufsstelle am Bhf. Altstetten, die Einwohnerschaften von Witikon, Hirslanden, Hottingen und Fluntern müssen bis Tiefenbrunnen oder gar ins Stadtzentrum reisen.

Die Verkaufsstelle am Goldbrunnenplatz ist die einzige solche im Stadtkreis 3. Könnte es den Kreis-3-Bewohnenden des Quartieres Sihlfeld allenfalls noch zugemutet werden, ihre Geschäfte an der Verkaufsstelle Albisriederplatz zu erledigen, gilt dies nicht für die 28 000 Einwohnerinnen und Einwohner von Friesenberg und Alt-Wiedikon. Dazu kommt, dass die räumlich sehr enge Verkaufsstelle Albisriederplatz gar nicht in der Lage wäre, zu den Hauptverkaufszeiten deutlich mehr Kundenfrequenz zu übernehmen. Gleiches gilt für die neu gestaltete Verkaufsstelle im Bahnhof Oerlikon, wo schon heute teils unzumutbar lange Wartezeiten in Kauf genommen werden müssen. In ganz Zürich-Nord, umfassend die Stadtkreise 11 (73 413 Einwohnende) und 12 leben heute über 105 000 Menschen. Es ist undenkbar, dass die einzige zum Verbleib vorgesehene Verkaufsstelle in Zürich-Nord auch Verkaufsstelle für die 31 822 Einwohnerinnen und Einwohner des 12. Stadtkreises würde, zumal die drei Stadtquartiere des Kreis 12 zu den Gebieten gehören, für welche bis 2030 kantonsweite Spitzenwerte im Bevölkerungszuwachs prognostiziert werden: Hirzenbach +56%, Saatlen +43%, Schwamendingen-Mitte +29%. Auch angesichts dieser Perspektiven ist unverständlich, dass hier Infrastruktur ab- statt ausgebaut wird!

Der ZVV-Grundsatz, wonach eine ZVV-Verkaufsstelle innerhalb von 25 Minuten Reisezeit erreichbar sein soll, ist über den ganzen Kanton gesehen nicht falsch. Gleichberechtigt neben diesem Grundsatz wären jedoch die Bevölkerungsdichte, die Anzahl zu versorgender Menschen im Einzugsgebiet einer Verkaufsstelle, die absehbare Bevölkerungsentwicklung und die Kapazitäten der Verkaufsstellen mitzuberücksichtigen. Dies scheint in der Zürcher Innenstadt so gehandhabt zu werden, was richtig ist. In der koordinierten Betrachtung dieser Prinzipien lassen sich jedoch die geplanten Schliessungen der Verkaufsstellen Goldbrunnen- und Schwamendingerplatz nicht aufrechterhalten.

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

Mit Beschluss vom 15. Februar 2016 hat der Kantonsrat die Grundsätze für die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Fahrplanperioden 2018–2021 festgelegt (Vorlage 5213a). Zum Thema Vertrieb wurde festgehalten, dass die Vertriebskanäle des ZVV den sich verändernden Bedürfnissen angepasst werden und eine optimale und effiziente Versorgung mit Beratungs- und Servicedienstleistungen sicherstellen sollen. Der flächendeckende Vertrieb werde durch technische Neuerungen bei den modernen Vertriebskanälen (Internet, Smartphone, Call-Center, Ticketautomaten, Chipkardsysteme) weiterentwickelt. Bei der bedienten Marktpräsenz würden die einheitliche, auf das vernetzte Angebot des ZVV ausgerichtete Kundenberatung und die Sicherstellung einer Grundversorgung unter Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher Aspekte ins Zentrum rücken. Diese Stossrichtung wird auch in den am 5. März 2018 vom Kantonsrat beschlossenen Grundsätzen für die Fahrplanperioden 2020–2023 weiterverfolgt (Vorlage 5370a).

Das auf den Grundsätzen des Kantonsrates aufbauende Vertriebskonzept des ZVV beruht auf einer Mehrkanalstrategie, bei der die Vorteile der einzelnen Vertriebskanäle gezielt genutzt und ausgebaut werden. Die wichtigsten Vertriebskanäle sind heute die Ticketautomaten und der Distanzverkauf. Im Gegensatz zu diesen beiden Vertriebskanälen sind Absatz und Umsatz an bedienten Verkaufsstellen bereits seit Jahren stark rückläufig. Zurzeit werden weniger als 10% der Tickets im ZVV an bedienten Verkaufsstellen gelöst und der Gesamtumsatz an den bedienten Verkaufsstellen ist seit 2009 um 50% zurückgegangen. Bereits heute liegen die Transaktionskosten pro verkauftes Ticket im bedienten Verkauf vor Ort um ein Vielfaches höher als beim «electronic

Ticketing» (E-Ticketing) oder beim Verkauf an den Ticketautomaten (E-Ticketing: Fr. 0.20; Ticketautomaten: Fr. 0.90; bedient vor Ort: Fr. 5.20). Angesichts der fortschreitenden technischen Entwicklungen, namentlich beim E-Ticketing, wird sich dieser Trend in den kommenden Jahren weiter fortsetzen. Im Einzelreiseverkehr wird der Anteil sogenannter Mobile Tickets auf Smartphones weiter stark zunehmen, und Abonnemente werden mit der neuen nationalen Chipkarte des öffentlichen Verkehrs «SwissPass» verknüpft. Der Kauf und die Erneuerung von Abonnementen werden damit jederzeit und überall über Internet, Smartphone-App oder mittels Telefonanruf möglich sein. Es ist davon auszugehen, dass dies zu einem weiteren substanziellen Umsatzrückgang an den bedienten Verkaufsstellen führen wird.

Trotz diesen Entwicklungen stellt der ZVV entsprechend dem Auftrag des Kantonsrates weiterhin eine ausreichende Grundversorgung mit bedienter Marktpräsenz sicher. Dabei sind aber betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Aus diesem Grund arbeitet der ZVV zusammen mit den Verkehrsunternehmen an einer schrittweisen Umgestaltung der bedienten Marktpräsenz vor Ort, die über mehrere Jahre stattfindet. Erste Massnahmen waren die Eröffnungen der ZVV-Kundenzentren in Winterthur 2013 und am Hauptbahnhof Zürich 2014, verbunden mit der Schliessung der Verkaufsstellen Central und Sternen Oerlikon. 2016 wurde die SZU-Verkaufsstelle Adliswil in ein ZVV-Kundenzentrum umgebaut und im kommenden Jahr entsteht das neue Kundenzentrum Forch. In diesen Kundenzentren sollen Kundenberatung und Service im Vordergrund stehen, wobei auch Tickets gekauft werden können. Da diese Art von Beratung und Service aber nur sporadisch benötigt wird, ist es sinnvoll, die bedienten Standorte so in der Fläche zu verteilen, dass ausreichend Frequenzen für einen wirtschaftlichen Betrieb entstehen und eine bestmögliche Erschliessung der Zürcher Bevölkerung gewährleistet wird. Dies erfordert Standorte an gut erreichbaren Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs mit grossen Einsteigerzahlen.

Gleichzeitig sollen gemäss dem erläuternden Strategiebericht zu den Grundsätzen des Kantonsrates durchschnittlich mindestens 90% der Bevölkerung innert höchstens 20 Minuten zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr eine vor Ort bediente Service- und Beratungsstelle erreichen können, wobei auch hier betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte berücksichtigt werden können. In der Stadt Zürich wohnen zurzeit rund 98% der Bevölkerung im Einzugsgebiet von 20 Minuten von der nächsten bedienten Verkaufsstelle des öffentlichen Verkehrs. Die-

ser im Vergleich zu den meisten anderen Gemeinden des Kantons Zürich ausserordentlich hohe Erschliessungsgrad wird auch nach der Schliessung der Verkaufsstellen Goldbrunnen- und Schwamendingerplatz weiterhin erreicht. Dabei wird mit der Konzentration auf vier Standorte im Zentrum (Paradeplatz, Bellevue, Albisriederplatz, Hauptbahnhof) in Ergänzung zu den SBB-Verkaufsstellen (Bahnhof Altstetten, Hauptbahnhof, Bahnhof Oerlikon, Bahnhof Enge, Bahnhof Stadelhofen) eine gleichmässige Verteilung der bedienten Verkaufsstellen bei guter Erreichbarkeit sichergestellt. So kann die SBB-Verkaufsstelle am Bahnhof Oerlikon vom Schwamendingerplatz aus mit der Buslinie 62 in sieben Minuten erreicht werden und ab Goldbrunnenplatz gelangen Kundinnen und Kunden mit der Tramlinie 9 in zehn Minuten zur Beratungsstelle am Paradeplatz. Das Quartier Wiedikon verfügt zudem über eine Beratungsstelle am Albisriederplatz.

Der wirtschaftlich vertretbare Betrieb der bedienten Verkaufsstellen bringt im Weiteren mit sich, dass deren Mittel nicht auf Spitzenbelastungen ausgelegt werden können. Dadurch können gelegentlich auch längere Wartezeiten entstehen, namentlich in den Stosszeiten an Spitzentagen sowie bei Störungen oder kurzfristigen Personalausfällen. Im Regelfall können die Kundinnen und Kunden jedoch innert angemessener Zeit bedient werden. Am SBB-Schalter in Oerlikon etwa können 80% der Kundinnen und Kunden innerhalb von zehn Minuten bedient werden und die durchschnittliche Wartezeit beträgt sechs bis sieben Minuten, was als zumutbare Wartezeit erscheint. Es ist jedoch allgemein festzustellen, dass bei Konsumentinnen und Konsumenten zunehmend der Wunsch im Vordergrund steht, Dienstleistungen schnell und möglichst zeit- und ortsunabhängig beziehen zu können. Diesem Bedürfnis kann mit telefonischer Kundenbetreuung oder über die digitalen Kanäle wesentlich effizienter entsprochen werden als in der persönlichen Kundenberatung vor Ort. Gerade die telefonischen Dienstleistungen bieten denjenigen Kundinnen und Kunden, die mit dem selbstbedienten Verkauf weniger vertraut sind, eine geeignete und bequeme Alternative zum bedienten Verkauf vor Ort. Beim Kundencenter ZVV-Contact, das täglich bis in die Abendstunden erreichbar ist (einschliesslich Sonn- und Feiertage), können telefonisch umfassende Beratungs- und Verkaufsdienstleistungen in Anspruch genommen werden. Zusätzlich besteht auch an jedem Ticketautomaten die Möglichkeit, über eine Gratistelefonnummer das gewünschte Ticket in Fernbedienung durch eine Kundenberaterin oder einen Kundenberater aufbereiten zu lassen. Einzig das Bezahlen erfolgt dann noch in Selbstbedienung. Damit haben

die Kundinnen und Kunden des ZVV auch an Orten ohne Verkaufsstelle jederzeit die Möglichkeit, sich persönlich beraten oder beim Kauf unterstützen zu lassen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 62/2018 nicht zu überweisen.

*Birgit Tognella (SP, Zürich):* Sehr geehrter Herr Kagerbauer (*Franz Kagerbauer, Direktor des Zürcher Verkehrsverbunds [ZVV]*), leider ist er nicht auf der Tribüne, was die Wichtigkeit zeigt, die der ZVV dem Geschäft und seinem Aufsichtsorgan, dem Kantonsrat, beimisst. Herzlichen Dank, Frau Regierungspräsidentin (*Carmen Walker Späh*), für die Stellungnahme zum Postulat, Regierungsratsbeschluss 442, über eine ausreichende Versorgung der ZVV-Verkaufsstellen in Zürich-Schwamendingen und am Goldbrunnenplatz. Für uns ist diese Antwort jedoch nicht zufriedenstellend und auch die Argumente sind nicht nachvollziehbar. Wir fordern weiter klar und vehement die Erhaltung dieser beiden Verkaufsstellen. In Ihrer Antwort schreiben Sie unter anderem folgendes Argument zur technischen Entwicklung: E-Ticketing wird sich in den kommenden Jahren weiterentwickeln. Und im Einzelreiseverkehr wird der Anteil sogenannter Mobile Tickets auf Smartphones weiter stark zunehmen. Vielleicht ist dies so, denn wer sieht schon in die Zukunft? Jedoch heute, 2019, sieht es noch ganz anders aus. Es gibt viele Menschen, besonders ältere, die kein Smartphone benutzen und auch keine Apps nutzen, und es gibt Tickets, die nur in Verkaufsstellen erworben werden können. So zum Beispiel meine Eltern: Sie haben weder ein Smartphone noch ein iPhone, aber sie haben ein GA (*Generalabonnement*). Wenn sie jedoch mit ihren Enkeln eine Enkelkarte besorgen möchten, müssen sie in einer ZVV-Verkaufsstelle dieses Ticket erwerben.

Die SP anerkennt, dass Selbstbedienungskanäle an Bedeutung gewinnen, die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache. Trotzdem gehören der persönliche Verkauf und die Beratung am Schalter zum Service public. Mit diesen weiteren Schliessungen seitens des ZVV in Aussenquartieren entfernt sich der ZVV vom selbstgesetzten Ziel, dass man innerhalb von 20 Minuten zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr eine Beratungsstelle erreichen können muss. Sie schreiben in Ihrer Antwort auch, dass 80 Prozent der Kunden am SBB-Schalter in Oerlikon innerhalb von zehn Minuten bedient werden. Nun ja, das kann sein, in Randzeiten, aber in Stosszeiten sieht es ganz anders aus: 20 bis 30 Minuten sind die Regel. Ich persönlich erhielt viele Wortmeldungen von Kunden aus

Zürich-Nord, die dies bestätigen. Auch meine Erfahrung zeigt dies, denn ich wartete schon mehrmals 25 Minuten.

Zürich-Nord entwickelt sich. In Schwamendingen leben heute 28'000 Personen. Nach Hochrechnungen könnte sich Schwamendingen bis zu 36'000 Einwohnern entwickeln. Als Vergleich: Uster hat 35'000 Einwohner und Uster hat einen Bahnhof mit einer SBB-Verkaufsstelle. Aus dieser Perspektive ist es unverständlich, dass hier ein Abbau geplant wird, eine Schliessung am Goldbrunnenplatz ist ebenso unverständlich. Die Bevölkerungsdichte ist im Kreis 3 sehr erheblich. Mit der Schliessung der ZVV-Verkaufsstellen wird nicht nur der Service public geschwächt, sondern auch die betroffenen Quartierzentren. Mit der fehlenden ZVV-Verkaufsstelle besteht ein Grund, weniger im Quartier einzukaufen. Für das nahe Gewerbe führt das zu Umsatzeinbussen. In Schwamendingen war die Verkaufsstelle zudem in die Poststelle integriert, beide profitierten voneinander. Ja, ich sage jetzt mal «integriert», denn ich bin enttäuscht und auch befremt über die Kommunikation des ZVV. Von der vorgesehenen Schliessung der ZVV-Verkaufsstellen mussten wir aus dem «Tagblatt der Stadt Zürich» erfahren. Und über die Kommunikation des Entscheids, diese Verkaufsstelle auf Ende 2018 definitiv zu schliessen, sind wir – die Bevölkerung – entrüstet. Die VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*) und der Vorsteher der Industriellen Betriebe (*Stadtrat Michael Baumer*) erfuhren am gleichen Tag wie wir und die Medien, dass der Sistierungsentscheid zur Verkaufstellenschliessung einseitig wieder aufgehoben wurde. Die Bevölkerung und wir fühlen uns auch dadurch für dumm verkauft und zeigen kein Verständnis für die Kommunikation seitens des ZVV.

Somit stelle ich fest: Der ZVV begeht klaren Wortbruch und ist kein verlässlicher Partner. Denn im letzten August haben Sie uns schriftlich versprochen, erst den Entscheid des Kantonsrates abzuwarten und die Schliessung bis dahin zu sistieren. Daran haben Sie sich aber nicht gehalten. Schriftliche Anfragen in Gemeinde- und Kantonsrat bestätigen, dass es sehr wohl möglich gewesen wäre, mit der Schliessung zuzuwarten. Aufgrund Ihres Vorgehens musste die Miete für die Verkaufsstelle am Schwamendingerplatz durch den ZVV beziehungsweise den Steuerzahler bezahlt werden. Das Lokal am Goldbrunnenplatz steht ungenutzt leer. Anscheinend ist es Ihnen lieber, für ungenutzte Verkaufsflächen monatlang Miete zu bezahlen, Personal zu frühensionieren und zu versetzen, als Ihren Service-public-Auftrag wahrzunehmen.

Wir fordern Sie nochmals auf, die Bedürfnisse der Bevölkerung sowie die Vertreterinnen und Vertreter im Gemeinde- und im Kantonsrat ernst

zu nehmen und die Verkaufsstellen wieder zu öffnen, sollte dieses Postulat heute eine Mehrheit finden. Wir überweisen dieses Postulat an den Regierungsrat und erwarten eine positive Antwort.

*Roland Scheck (SVP, Zürich):* Die Schliessung der beiden Ticketerias in Wiedikon und Schwamendingen wird durch die Bevölkerung nicht goutiert, das stelle ich nicht zuletzt auch als Vertreter eines Quartiervereins fest. Bei den Quartiervereinen sind in den letzten Monaten zahlreiche, also wirklich zahlreiche Reaktionen aus der Bevölkerung eingegangen.

Nun, wir sind uns alle einig, dass wir im Kanton Zürich einen starken öffentlichen Verkehr wollen, einen ÖV, dessen Transportleistung der Verkehrsnachfrage gerecht wird, der kundenorientiert ist, der sich aber auch an betriebswirtschaftlichen Grundsätzen orientiert. Das ist ein Spannungsfeld, wo es Zielkonflikte gibt und wo man immer wieder Entscheidungen treffen muss. Aber mit der Schliessung der beiden Verkaufsstellen wurde jetzt definitiv ein falscher Entscheid getroffen. Denn es ist ja so: Der öffentliche Verkehr hat immer grössere Fahrgastzahlen, immer mehr Kunden. Aber auf der anderen Seite müssen wir feststellen, dass offenbar der Vertrieb und der Kundenkontakt zurückgefahren werden. Und das passt einfach nicht zusammen. Kein privatwirtschaftliches Unternehmen würde so handeln. Wenn sich ein Produkt immer besser verkauft, kommt doch niemand auf die Idee, den Vertrieb dieses Produktes und die Kundenbetreuung zu reduzieren, sondern ganz im Gegenteil: Man würde den immer grösser werdenden Kundenstamm noch intensiver auf allen Kanälen betreuen.

Ich habe alles Verständnis für die Entwicklung, welche die Digitalisierung der Gesellschaft mit sich bringt. Das ist sehr wichtig. Aber die Digitalisierung ist letztendlich nur eine von zahlreichen anderen Vertriebskanälen. Und in dieser ganzen Digitalisierungseuphorie darf man einfach eines nicht vergessen: Es gibt ein Bevölkerungssegment, ob jung oder alt, ob urban oder ländlich, es gibt ein Bevölkerungssegment, welches diese Digitalisierung nicht mitmachen kann oder nicht mitmachen will. Und für dieses Bevölkerungssegment braucht es auch ein Angebot, für dieses Bevölkerungssegment muss der öffentliche Verkehr auch da sein. Auch wenn der Staat und die Wirtschaft die Digitalisierung mit aller Kraft vorantreiben, muss man einfach sehen, dass es heute und auch in Zukunft Menschen gibt, die das nicht mitmachen.

Ich fordere Sie alle auf, stehen Sie einmal vor einer solchen Verkaufsstelle, wenn sie denn nicht schon huschhusch geschlossen wurde, um

den politischen Prozess zu untergraben, stehen Sie einmal vor einer Verkaufsstelle und beobachten Sie, wer da ein und aus geht. Das sind nicht, wie man landläufig meint, nur so die Betagten und Verknöcherten, sondern ganz im Gegenteil: Sie werden erstaunt sein, wie viele Leute mittleren Alters und Junge da ein und aus gehen, mit dem Handy vor der Nase und solchen Kopfhörern. Aber das Ticket kaufen sie am Schalter. Die Beratung holen sie sich bei einem Menschen.

Der öffentliche Verkehr hat einen Grundversorgungsauftrag, er muss für alle Bevölkerungssegmente da sein. Und er tut das bisher sehr gut und lässt sich das auch etwas kosten. Es gibt massgeschneiderte Produkte für alle Bevölkerungssegmente: für Familien, Jugendliche, Rentner, Touristen, Pendler und so weiter. Die gesamte Flottenbeschaffung wird auf Personen mit Kinderwagen ausgelegt, auch ein Bevölkerungssegment. Die halbe Stadt wird umgebaut, damit die Haltestellen behindertengerecht sind, auch ein Bevölkerungssegment, kostet es, was es wolle, und man nimmt dafür sogar noch Nachteile für die übrigen Verkehrsmittel in Kauf. Das sind Milliardenkosten, um alle Bevölkerungssegmente bedienen zu können. Aber jetzt kommt man plötzlich auf die Idee, dass man aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen ein ganzes Bevölkerungssegment vom Betrieb ausschliessen will. Das verstehe ich nicht. Und das versteht auch ein grosser Teil der Bevölkerung nicht. Ich bitte Sie also wirklich, Frau Regierungspräsidentin, auf diesen Entscheid zurückzukommen, dieser Entscheid dient einfach niemandem, weder dem öffentlichen Verkehr noch dessen Kunden, und das ist die Bevölkerung.

*Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.):* Die Welt ändert sich, das mag nicht allen passen, ist aber Tatsache. Neue Technologien werden erfunden, neue Produkte und Dienstleistungen kommen auf den Markt. Kundinnen und Kunden haben neue Bedürfnisse. Dem muss sich auch der ZVV stellen, und er tut es. Er tut es unter anderem, indem er seine Billets und Abonnements ihren Kundinnen und Kunden auf allen erdenklichen Vertriebskanälen anbietet: via Telefon, via Billettautomat, via Internet, via Chipkartensystem und via – wohlgernekt – bediente Verkaufsstellen. Dabei zeigt sich, dass die Verkaufszahlen bei den sogenannten modernen Vertriebskanälen seit Jahren laufend steigen, während die Frequenz an bedienten Verkaufsstellen stark rückläufig ist und heute bei weniger als 10 Prozent aller verkauften Tickets liegt. Wer mit offenen Augen durchs Leben geht, den kann das kaum erstaunen, denn um Feriengrüsse zu verschicken, Zahlungen zu machen

oder Kleider zu kaufen nutzen wir Kundinnen und Kunden hierfür immer mehr weder Schalter noch Ladentheke, sondern machen das alles und vermehrt online. Und man muss kein Prophet sein, um vorherzusagen, dass sich diese Tendenz noch verstärken wird, so auch beim Kauf von ZVV-Billets.

Wer nun fordert, es dürften bestehende Verkaufsstellen nicht geschlossen werden, sondern sie müssten im Gegenteil gar ausgebaut werden, verkennt völlig die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden. Ja, es kommt einem Anachronismus gleich, denn gleichzeitig wie der ZVV seine bedienten Verkaufsstellen ausbauen müsste, klagen Detaillisten und Modegeschäfte über ihre leeren Läden, und es wird trotz geschlossener SBB-Bahnhöfe weiterhin rege Zug gefahren. Noch unverständlicher wird die Forderung der Postulanten, wenn man sich vor Augen führt, dass bei einer Schliessung der ZVV-Verkaufsstellen Schwamendinger- und Goldbrunnenplatz die Bevölkerung im Einzugsgebiet weiterhin innerhalb von 25 Minuten Reisezeit eine bediente Verkaufsstelle erreichen kann. 25 Minuten, das ist die Vorgabe, die dieser Rat dem ZVV gemacht hat. Es ist ein vernünftiges und zumutbares Mass, etwas was im ganzen Kanton bestens funktioniert.

Nun werden die Postulanten natürlich einwerfen, dass es Menschen in unserer Gesellschaft gibt, die keine App und kein Telefon bedienen könnten, die keinen Zugang zum Internet und auch keine Chipkarte hätten und die vom Billettautomaten trotz telefonischer Assistenz überfordert seien. Ja, diese Mitbürgerinnen und Mitbürger gibt es, keine Frage, und genau für sie braucht es auch weiterhin bediente Verkaufsstellen, zum Beispiel am Albisriederplatz, am Bellevue oder am Bahnhof Oerlikon. Es ist zudem nicht verboten, einem Mitbürger oder einer Mitbürgerin auch einmal zu helfen, zum Beispiel beim Kauf eines ZVV-Abos am Ticketautomaten. Für jene, welche das Postulat, wie die SVP, unterstützen, aber gleichzeitig einen höheren Kostendeckungsgrad des ZVV fordern, möchte ich die Frage stellen, was sie unter einer konsistenten Politik verstehen. Ich kann dies nicht nachvollziehen.

Eine Bemerkung noch zum Schluss: Das Postulat wurde just an dem Tag eingereicht, an welchem die ZVV-Strategie im Rat verabschiedet wurde, welche die Reduktion der Verkaufsstellen vorsieht. Es wurde kein Änderungsantrag gestellt und die ZVV-Strategie wurde ohne Gegenstimme genehmigt. Ich frage mich daher schon, wie präsent die Postulanten bei der Behandlung der ZVV-Strategie waren. Die FDP wird das Postulat aus besagten Gründen nicht überweisen.

*Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen):* Gerade in Zürich sollte man meinen, dass die Dichte an bedienten ZVV-Verkaufsstellen genügend ist. Da hatte ich noch eher Verständnis für dasselbe Anliegen aus dem Rafzerfeld vor ein paar Jahren. Auch da hatte die Bevölkerung natürlich keine Freude an der Schliessung von bedienten Verkaufsstellen. Doch auch damals haben wir uns hinter den ZVV gestellt und die ZVV-Strategie gestützt. Hier, Roland Scheck, fand der politische Prozess statt, den du forderst, und nicht in den einzelnen Verkaufsstellen. Denn der Kantonsrat hat die ZVV-Strategie unterstützt, Christian Schucan hat es soeben ausgeführt. Diese geht nämlich mit der Zeit und forciert alternative, kostengünstigere Verkaufskanäle. So ist es mit der neusten ZVV-App möglich, einzuchecken und auszuchecken, und die App berechnet und verrechnet den günstigsten Ticketpreis, also auch hier zum Vorteil der Kundinnen und Kunden. Für diejenigen Fahrgäste, die es lieber analog haben, ist es möglich, an den Ticketautomaten über eine Gegensprechanlage Hilfe beim Lösen eines Tickets zu erhalten. Und die Automaten können sogar vom Verkaufspersonal ferngesteuert werden. Und für den Fall, Birgit Tognella, dass jemand eine Enkelkarte lösen möchte, da muss ich sagen: Also einmal im Jahr kann man wirklich an eine Verkaufsstelle gehen, die nicht gerade um die Ecke erreichbar ist.

Der ZVV betreibt sein Verkaufsnetz, neben den gesetzlichen Anforderungen zur Erreichbarkeit von Verkaufsstellen, eben auch nach wirtschaftlichen Kriterien. Eine Überlastung zu Spitzenzeiten ist dabei nicht auszuschliessen. Und da möchte ich gerade an die Adresse der SVP auch noch betonen: Die Reduktion der Anzahl bedienter Verkaufsstellen ist auch eine Massnahme zu einer Steigerung des Kostendeckungsgrades, den ihr immer fordert. Seid also bitte konsequent und erlaubt dem ZVV, euren Forderungen nachzukommen, und zwar ohne lokale Querschläge wie beim vorliegenden Postulat.

Die Grünliberalen werden dieses ablehnen.

*Daniel Heierli (Grüne, Zürich):* Die Dichte der Verkaufsstellen innerhalb der Stadt Zürich ist sicherlich ausreichend. Die Distanz von Schwamendingen nach Oerlikon ist nicht das Problem, aber wenn Sie an die Verkaufsstelle Oerlikon gehen, ja, dann warten Sie. Ich habe keine eigene Statistik geführt, aber mein Eindruck ist einfach, dass die Verkaufsstelle Oerlikon sehr gut ausgelastet ist. Und wenn der ZVV in dieser Situation abbauen will, dann erhalte ich doch sehr stark den Eindruck, man wolle sich die Kunden vom Leibe halten, und das scheint

mir keine gute Strategie zu sein. Ja, es wurde schon erwähnt, man sollte auch an die Leute denken, die kein Smartphone haben. Ausserdem möchte ich schon daran erinnern: Es gibt auch Billetts, die man gar nicht online lösen kann. Gruppenreservierungen zum Beispiel, Tickets ins Ausland und so weiter.

Und da vielleicht ein kleiner Einschub: Die Prozentzahlen bei den Verkäufen sind natürlich irreführend. Denn die einfachen Billetts lösen alle am Automaten oder zu Hause, und für die komplizierten Fälle geht man an den Schalter. In der einen absoluten Zahl der verkauften Tickets sind es nicht so viele am Schalter, aber es sind eben die komplizierten, die arbeitsaufwendigen Fälle, die dort bearbeitet werden müssen. Ich habe doch sehr stark den Eindruck, dass man da einfach Arbeit und Kosten vermeiden will, respektive man müsste eher sagen: Man will sie auf den Kunden abschieben. Klar, die Arbeitszeit der eigenen Mitarbeiter am Schalter, die muss man bezahlen, aber die Zeit, die der Kunde mit seiner App vergeudet, die kostet den ZVV nichts.

Die Grünen sind sicherlich nicht dagegen, die elektronischen Angebote auszubauen, wobei mir scheint, sie müssten vor allem in ihrer Qualität verbessert und nicht ausgebaut und noch komplizierter gemacht werden. Das darf man durchaus machen, und wenn dann die Nachfrage nach Beratung am Schalter effektiv sinkt, wenn man effektiv in leere Hallen läuft, zum Beispiel beim SBB-Schalter Oerlikon, dann stellen wir uns nicht mehr gegen einen Abbau. Aber jetzt unterstützen wir das Postulat. Danke.

*Ruth Ackermann (CVP, Zürich):* Wann versuchten Sie das letzte Mal, ein spezielles Billett aus einem ZVV-Automat zu bekommen? Das ist ganz und gar nicht einfach und fordert alle, Junge und auch ältere Semester. Auch mit der Hilfe aus dem Lautsprecher klappt das nicht immer. Internet, Smartphone, Callcenter, Chipkartensysteme sind bei Spezialtickets eine Riesenherausforderung oder unmöglich. Ja, alle Vertriebskanäle sollen möglich sein, Herr Schucan, alle, auch die bedienten Schalter. Zugegeben, der Anfahrtsweg zum Beispiel von Schwamendingen nach Oerlikon ist zumutbar, und gemäss dem ZVV seien auch die Wartezeiten ausserhalb der Stosszeiten akzeptabel. Da widersprechen sich die Aussagen aber extrem. Auch ich bin im Bahnhof Oerlikon sicher schon eine halbe Stunde für ein Spezialbillett angestanden. Zudem, wie kommt man von Schwamendingen nach Oerlikon, wenn es nicht klappt, dem Automaten ein Ticket zu entlocken?

Der Grundsatz, eine ZVV-Verkaufsstelle müsse innerhalb von 25 Minuten Reisezeit erreichbar sein, kann bei einer Bevölkerung von Zürich-Nord mit über 100'000 Einwohnern nicht der ausschlaggebende Punkt sein. Zudem wächst Zürich-Nord extrem. 25 Minuten Anreisezeit: Akzeptabel, ja, aber nicht, wenn man nachher noch 30 Minuten am Schalter steht. 2014 wurde bereits die Verkaufsstelle am Sternen-Oerlikon geschlossen. Es ist ein bisschen anmassend vom ZVV, Verkaufsstellen zu schliessen, auch wenn – oder besonders wenn – dazu gleichzeitig ein Vorstoss im Kantonsrat hängig ist. Politische Mühlen mahlen langsam, das weiss auch der ZVV und sollte es akzeptieren. Die Bevölkerung in Schwamendingen schätzte und nutzte ihre ZVV-Verkaufsstelle. Ich habe noch nie so viele Dankesschreiben und Dankesumarmungen bekommen wie für dieses Postulat.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Meine Frau und ich haben viele Gemeinsamkeiten (*auf einen Zwischenruf*) – ja, das gibt es tatsächlich –, trotzdem können wir dann und wann mit grossen Augen über das seltsame Verhalten des anderen staunen. Das findet zum Beispiel dann statt, wenn es darum geht, ein Billett zu lösen. Während ich vor allem aus Bequemlichkeit alles über Smartphone oder Internet tätige, freut sich meine Frau immer noch über das real erlebbare Billett in Papierform, das sie am Schalter oder am Automaten kauft. Meine Belehrungen bezüglich der aktuell gültigen ZVV-Strategie und der darin formulierten Ziele, dass der Vertrieb der Fahrscheine auf die aktuellen Bedürfnisse und ebenso auf die Wirtschaftlichkeit ausgerichtet werden müsse, beeindrucken sie nur marginal.

Überhaupt nicht marginal hingegen sind die massiven Unterschiede der Ticket-Erstellungskosten. Weil ein am Schalter gelöstes Billett 26-mal teurer ist als ein im Smartphone erworbener Fahrschein, ist es auch korrekt und nötig, dass der ZVV dafür sorgt, hier effizientere Angebote aufzubauen. Und letztlich waren wir uns hier drin alle einig, dass genau das in der von uns 2018 einstimmig verabschiedeten Strategie so festgeschrieben werden soll. Weniger als 10 Prozent der Tickets werden heute noch an bedienten Verkaufsstellen gelöst. Im Gegenzug hat das E-Ticketing grosse Zuwachsraten und es ist davon auszugehen, dass bediente Verkaufsstellen in naher Zukunft noch weniger gefragt sind. Die Regelung, dass für mindestens 90 Prozent der Bevölkerung innert höchstens 20 Minuten zu Fuss oder mit ÖV eine bediente Verkaufsstelle erreichbar sein muss, wird möglicherweise auf dem Land nicht in jedem hintersten «Chrachen» erfüllt. Tatsache ist jedoch, dass in der

Stadt Zürich diese Quote aktuell bei 98 Prozent ist. Vor diesem Hintergrund jetzt ein grosses Lamento von wegen Abbau des Service public anzustimmen, ist für mich daher mehr als fragwürdig. Speziell exotisch mutet es an, wenn einer dieser Klageliedsänger ausgerechnet aus jener Partei kommt, die immer wieder auf dem Kostendeckungsgrad herumreitet.

Natürlich ist auch die EVP der Meinung, dass der persönliche Support und die Beratung beim Billettkauf weiterhin gewährleistet werden sollen. Insbesondere ältere Menschen – es wurde gesagt – oder solche mit Einschränkungen sind dankbar für eine solche Unterstützung. Aber diese wird ja mit der Schliessung von einzelnen Verkaufsstellen nicht abgeschafft, es ändern einzig die Orte oder die Formen. Zudem besteht an jedem Ticketautomaten die Möglichkeit, über eine Gratistelefonnummer das gewünschte Ticket in Fernbedienung oder durch eine Kundenberaterin oder einen Kundenberater aufbereiten zu lassen.

Birgit Tognella stellt in den Raum, der ZVV sei kein verlässlicher Partner. Wir könnten uns aber gleichzeitig fragen, ob wir als Kantonsrat ein verlässlicher Partner sind, wenn wir uns auf der einen Seite nicht an gefasste Beschlüsse halten und auf der anderen Seite Entscheide immer wieder hinausschieben, sistieren oder verzögern. Der ZVV erfüllt letztlich mit der Schliessung von unrentablen Verkaufsstellen schlicht einen von uns erteilten Auftrag. Uns von liebgewonnenen Gewohnheiten zu verabschieden, bleibt jedoch die Aufgabe jedes Einzelnen von uns.

Die EVP wird darum aus den genannten Gründen dieses Postulat nicht unterstützen.

*Judith Anna Stofer (AL, Zürich):* Für einmal ist die Alternative Liste einverstanden mit der SVP, besser gesagt, wir sind uns einig, dass die einseitige Ausrichtung der ZVV-Strategie auf betriebswirtschaftliche und ökonomische Aspekte nicht zielführend ist, weil nämlich ziemlich viele Bevölkerungsschichten ausgeschlossen werden. Wir finden es auch nicht zielführend, weil mit dieser Effizienzsteigerung, mit der einseitigen Berücksichtigung und Steigerung des Kostendeckungsgrads auch ein massiver Qualitätsabbau stattfindet. Wir erwarten aber, dass sich die SVP bei den nächsten Diskussionen, bei denen es um die ZVV-Strategie geht, wirklich auch bewegt und nicht einseitig auf den Kostendeckungsgrad fixiert bleibt. Wir haben ja gesehen, was diese Erhöhung des Kostendeckungsgrads bedeutet: Es bedeutet nämlich, dass überall im ganzen Kanton bediente Bahnhöfe geschlossen werden, dass Verkaufsstellen geschlossen werden. Und es sind doch wichtige Orte,

zentrale Orte auch im öffentlichen Raum, wo sich die Leute auch treffen und nicht nur Billets kaufen können. Denn das Leben besteht eben auch aus sozialen Aspekten, es besteht nicht nur darin, dass wir hinter dem Computer oder hinter dem Telefon sitzen und mit dem Computer oder dem Telefon unsere Billets kaufen. Es geht auch noch darum, dass der öffentliche Raum belebt ist. Da sind die Bahnhöfe und Verkaufsstellen auch wichtige Treffpunkte.

Die Alternative Liste hat diese einseitige Ausrichtung der ZVV-Strategie immer kritisiert, auch die Erhöhung des Kostendeckungsgrads. Wir wären natürlich für eine Senkung des Kostendeckungsgrads, denn wir finden, dass der ÖV vollständig aus öffentlichen Steuermitteln bezahlt werden müsste. In diesem Sinne werden wir das Postulat unterstützen.

*Birgit Tognella (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Wir sind nicht gegen die Digitalisierung, das möchte ich ganz klar festhalten, wir fördern diese. Aber der Service public muss auch gefördert werden, und an diesen zwei Verkaufsstellen wird der Service public gefördert.

Herr Schucan, Sie haben gesagt, wir möchten ausbauen. Nein, wir möchten nicht ausbauen, wir möchten die Verkaufsstellen behalten. Und Sie sagen auch, in 25 Minuten müsse man laut ZVV an diese Verkaufsstellen kommen. Es sind aber 20 Minuten, und je nachdem, wo man in Schwamendingen oder in Wiedikon wohnt, sind 20 Minuten zu wenig, um dorthin zu kommen.

Die GLP sagt auch, man könne an die ZVV-Verkaufsstellen gehen. Ja, kann man, aber in Oerlikon 30 bis 40 oder gar 50 Minuten zu warten, ist doch etwas fragwürdig. Das ist die Auslastung von Oerlikon, und ich persönlich finde, dass es etwas zu viel ist, 40 Minuten warten zu müssen. Besten Dank.

*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh:* Ich gebe es zu, es ist tatsächlich etwas seltsam, wenn wir jetzt im August 2019 darüber diskutieren, ob Verkaufsstellen am Goldbrunnenplatz und am Schwamendingerplatz offen gehalten werden, obwohl sie seit Ende des letzten Jahres geschlossen sind. Aber schauen Sie, im Grunde genommen geht es nicht um diese beiden Verkaufsstellen in Schwamendingen oder am Goldbrunnenplatz, im Grunde genommen geht es um die Vertriebsstrategie des ZVV. Und dorthin, in diese Diskussion über die Vertriebsstrategie gehört auch diese Diskussion, ob und wie viele bediente Verkaufsstellen man haben will. Die Realität ist, dass andere Unternehmen im

Land – Sie konnten es sicher auch während des Sommers in den Medien lesen – im Schnellzugstempo Schalter schliessen. Das ist die Realität in unserem Land. Und obwohl Sie es mir jetzt wahrscheinlich nicht glauben, hält der ZVV hier dagegen. Wir wollen auch in Zukunft eine angemessene persönliche Beratung aufrechterhalten, weil eben nicht alle Personen digital sind. Genau deshalb haben wir ja diese Betriebsstrategie, die Sie mehrfach hier im Rat, dreimal, verabschiedet haben. Diese Strategie haben Sie lustigerweise am gleichen Tag verabschiedet, an dem Sie Ihr Postulat eingereicht haben, und zwar ohne Gegenstimme hier im Rat. Ich glaube, Sie haben dieser Betriebsstrategie damals zu Recht zugestimmt, weil sie eben sinnvoll ist. Und sie ist auch nötig und ein politischer und finanzieller Kompromiss.

Natürlich weiss ich als Präsidentin des ZVV-Verkehrsrates auch: Niemand freut sich über eine Schalterschliessung in der Nachbarschaft. Aber die Realität ist doch auch so, dass die Wiediker und die Schwamendinger auch ohne die betroffenen Verkaufsstellen weiterhin zu ihren Tickets kommen, genauso wie die Leute aus Wollishofen, aus Leimbach, die Hönggerinnen und Höngger, die auch keine Verkaufsstelle haben. Oder ich könnte in unserem Kanton die Eglisauerinnen und Eglisauer erwähnen, die Embracherinnen und Embracher, die Adliker, die Leute aus Geroldswil oder Rüeschlikon. Erinnern Sie sich an die ganze Diskussion über die toten Bahnhöfe im Rafzerfeld? Dort gibt es auch keine Verkaufsstellen. Irgendwie braucht es ja auch eine Gerechtigkeit im ganzen Kanton, und da, muss ich Ihnen schon sagen, ist die Stadt Zürich aus meiner Sicht ausserordentlich gut mit Ticketerias versorgt. Wenn also das Netz, gestützt auf dieses Postulat, auch im übrigen Kantonsgebiet – das wäre ja dann die Konsequenz, nicht nur in der Stadt Zürich, sondern im ganzen Kanton – ausgebaut werden müsste, dann hätte das auch ein Preisschild. Das kostet dann, dieser Ausbau ist nicht gratis zu haben. Da rede ich dann von mehreren Millionen Franken jedes Jahr. Es ist ja nicht nur die Miete, es sind auch die Personalkosten, die dann anstehen. Und dies für eine Leistung, die so eigentlich gar nicht mehr gefordert wird.

Bitte verwechseln Sie nicht Ursache und Wirkung: Es ist nicht der ZVV, der infolge einer Vertriebsstrategie der Treiber dieser Situation ist, der Treiber ist ganz klar der gesellschaftliche und technologische Wandel, der nun halt einfach Realität und auch beim ZVV angekommen ist. In den letzten Jahren hat sich das Kaufverhalten in der Bevölkerung tatsächlich massiv verändert. Die Digitalisierung durchdringt halt alle Lebensbereiche, sie durchdringt auch den öffentlichen Verkehr. Wer von Ihnen liest denn eigentlich seinen Fahrplan noch auf dem

Papier? Sie sind doch alle online. Sie schauen, wann der nächste Zug fährt, wann der nächste Bus fährt. Wissen Sie – es wurde erwähnt –, genau noch 7 Prozent aller Tickets im ZVV-Gebiet – 7 Prozent! – werden noch am Schalter bezogen. Vor dieser Realität können wir nicht einfach die Augen verschliessen. In den letzten zehn Jahren hat sich infolge dieser starken Veränderung der Umsatz an den Verkaufsstellen – Sie müssen gut zuhören – um 60 Prozent reduziert. Das ist viel, und dies, obwohl die Bevölkerung ja weitergewachsen und der öffentliche Verkehr weiterhin ein Erfolgsmodell und in unserem Kanton sehr beliebt ist. Da muss man nicht Ökonomin sein oder ein Wirtschaftsstudium absolviert haben, um zu verstehen, dass die Stunde für die Verkaufsstellen nun mal geschlagen hat.

Selbstverständlich nehmen wir aber unseren gesellschaftlichen Auftrag ernst. Wir wollen nicht einfach nur Rentabilitätsüberlegungen machen und haben ja diese Strategie, dass die Menschen in 20 Minuten eine Verkaufsstelle erreichen können, und das im ganzen Kanton. Und ich muss Ihnen sagen: Das ist ein starker Service public, zu dem wir uns als ZVV bekennen. Und das entspricht ja auch Ihrer eigenen Strategie.

Als Volkswirtschaftsdirektorin und im Zusammenhang mit diesem Geschäft möchte ich Ihnen noch eine kleine Geschichte erzählen, die die Stadt Zürich betrifft. Wissen Sie, dass die Stadt ihre eigenen Kreisbüros schliesst? Sie schliesst und zentralisiert die Kreisbüros von zwölf auf drei Standorte. Und wissen Sie, welches das Kriterium für diese Zentralisierung der Kreisbüros in der Stadt Zürich ist? Man will, dass die Bevölkerung innert 20 Minuten ein Kreisbüro erreichen kann. Bemerkenswerterweise ist dann ausgerechnet das Kreisbüro von Schwamendingen nach Oerlikon umgezogen. Man hat also innerhalb der Stadtverwaltung, die ja hohe Achtung vor dem Service public hat, genau die gleichen Überlegungen gemacht wie wir vom ZVV. Eine kleine Geschichte am Rande dieser Diskussion, die aber doch wichtig ist.

Ich bitte Sie hier im Rat, halten Sie das «Big Picture» im Auge und nehmen Sie Ihre eigenen Aufträge ernst. Sie haben uns dreimal über die Strategie den Auftrag gegeben, diese Verkaufsstrategie durchzusetzen. Das macht der ZVV, also halten Sie sich bitte an Ihre eigenen Entscheide.

In diesem Sinne bitte ich Sie, das Postulat nicht zu unterstützen. Besten Dank.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 114 : 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 62/2018 zu überweisen.** Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

**6. Beschert die Personenfreizügigkeit (PFZ) dem Kanton Zürich wertvolle Fachkräfte oder bloss Billig-Arbeitskräfte, die hiesige Arbeitnehmer verdrängen?**

Interpellation Marcel Suter (SVP, Thalwil) vom 7. Mai 2018  
KR-Nr. 126/2018/RRB-Nr. 627/27. Juni 2018

*Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:*

Gemäss einem Dokument des Staatssekretariats für Migration (SEM) vom November 2017 waren im Jahre 2016 volle 59000 zuwandernde EU- Staatsangehörige neu in Schweizer Stellen in Branchen mit mehr als 5% Arbeitslosigkeit eingetreten. Gleichzeitig waren schweizweit 187 000 arbeitslose Inländer registriert, die eine Stelle in einer dieser Branchen mit 5% oder mehr Arbeitslosigkeit suchten.

1. Wie waren die entsprechenden Zahlen von 2015 bis 2017 sowohl der neu zuwandernden EU-Staatsangehörigen als auch der inländischen Arbeitslosen im Kanton Zürich für die Branchen mit mindestens 5% Arbeitslosigkeit?

2. Wie viele Ü-50-jährige waren jeweils unter diesen inländischen Arbeitslosen?

Unter ausländischer Fachkraft versteht man einen Arbeitnehmer, dessen Kenntnisse und Fähigkeiten von Schweizer Arbeitgebern im inländischen Arbeitsmarkt gesucht, aber nicht gefunden werden.

3. Wie viele EU-Arbeitnehmer sind 2015 bis 2017 jeweils in Stellen im Kanton eingetreten, die einer Branche mit weniger als 0,1% Arbeitslosigkeit gehören? Wie viele Prozentanteile an der ganzen Zuwanderung sind das?

Die Sozialhilfestatistik zeigt deutlich, dass immer mehr Menschen bereits ab dem 45. Altersjahr, sicher ab 50, ein erhöhtes Sozialhilfe-Risiko aufweisen. Dies ist aber diesen Statistiken zufolge erst seit wenigen Jahren so – etwa seit die Übergangsbestimmungen zur Personenfreizügigkeit mit der EU ausgelaufen sind.

3. Kann der Regierungsrat diese Aussage bestätigen und wie ist sein Haltung dazu?

4. Wie viele über 50-jährige Zürcher Arbeitnehmer haben vor Einführung der PFZ in den Jahren 2000 bis 2007 die Arbeitsstelle ohne Anschlussstelle beendet?
5. Wie viele über 50-jährige Zürcher Arbeitnehmer haben in den Jahren 2008 bis 2017 die Arbeitsstelle ohne Anschlussstelle beendet?

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

Zu Frage 1:

In den Jahren 2015–2017 erreichte die Einwanderung von EU-Staatsangehörigen in den Kanton Zürich folgende Werte: 2015 wanderten 32 267 Personen, 2016 31106 Personen und 2017 30717 Personen in die ständige und nichtständige Wohnbevölkerung des Kantons Zürich zu. Die nichtständige Wohnbevölkerung umfasst Ausländerinnen und Ausländer mit einer Kurzaufenthaltsbewilligung für weniger als zwölf Monate sowie Personen im Asylprozess mit einer Gesamtaufenthaltsdauer von weniger als zwölf Monaten.

Die Zuordnung der Zugewanderten nach Branchen bzw. Berufen ist nur teilweise möglich, da die Brancheneinteilung in der Arbeitslosenstatistik des Staatssekretariats für Wirtschaft und in der Zuwanderungsstatistik des Staatssekretariats für Migration nur teilweise deckungsgleich ist. So wies beispielsweise die Branche 70 «Verwaltung und Führung von Unternehmen und Betrieben sowie Unternehmensberatung» nach der Allgemeinen Systematik der Wirtschaftszweige (NOGA), die bei der Arbeitslosenstatistik verwendet wird, im Jahr 2017 eine Arbeitslosenquote von 5% auf. Die Zuwanderung wird aber nicht nach dieser Branchengruppierung erfasst. Bei der Zuwanderungsstatistik gibt es die Branche «Planung, Beratung und Informatik», die 2017 eine Zuwanderung von über 8700 Personen ausweist. Sie ist jedoch mit den zusätzlichen Teilbranchen «Planung» und «Informatik» breiter gefasst als die entsprechende Branche in der Arbeitslosenstatistik. Bei der NOGA-Branche 78 «Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften», die 2017 eine Arbeitslosenquote von 6,2% ausweist, fehlt bei den Zuwanderungsdaten eine entsprechende Branchenkategorie. Ungenauigkeiten können auch dadurch entstehen, dass Berufe in den Statistiken nicht genau mit den tatsächlichen Berufen übereinstimmen. So kann zwar statistisch festgestellt werden, dass eine eingewanderte Person im Baugewerbe arbeitet, aber nicht genau, in welchem Beruf und in welcher Funktion. Ob diese Person einen Mangelberuf innerhalb des Baugewerbes besetzt oder nicht, bleibt daher zumindest teilweise unklar.

In der nachfolgenden Auswertung sind für die Jahre 2015–2017 die

Branchen im Kanton Zürich mit einer Arbeitslosigkeit von mindestens 5% aufgeführt, bei denen die Zuordnung der Zuwanderungsdaten annäherungsweise möglich ist. Dabei weisen die Branchen Gastgewerbe, Baugewerbe und Private Haushalte mit Haupersonal (Letztere umfasst alle Hausangestellten von Privatpersonen) zahlenmäßig die höchste Zuwanderung auf. Dabei ist jedoch davon auszugehen, dass in diesen Branchen neben Au-pairs auch Fachkräfte mit Qualifikationen eingestellt wurden, die in der Schweiz kaum oder nicht verfügbar waren (Beispiel: Spitzenköchinnen und -köche im Gastgewerbe). Im Kanton Zürich waren 2015–2017 insgesamt zwischen 14% und 15% der Zugewanderten in den Branchen mit einer Arbeitslosenquote von mindestens 5% tätig.

**Zuwanderung in Branchen mit einer Arbeitslosigkeit von mindestens 5%, Anzahl Personen, Jahre 2015–2017**

Jahr 2015

Branche	Zuwanderung
Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung	30
Herstellung von Druckerzeugnissen; Vervielfältigung von bespielten Ton-, Bild- und Datenträgern	59
Herstellung von Glas und Glaswaren, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden	161
Vermietung von beweglichen Sachen	19
Metallerzeugung und -bearbeitung	128
Baugewerbe	780
Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	94
Gastgewerbe	2366
Herstellung von Textilien	12
Herstellung von Leder, Lederwaren und Schuhen	2
Beseitigung von Umweltverschmutzungen und sonstige Entsorgung	30
Private Haushalte mit Haupersonal	874
<b>Total</b>	<b>4555</b>
<b>Prozentualer Anteil an der gesamten Einwanderung</b>	<b>14%</b>

Jahr 2016

Branche	Zuwanderung
Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung	13
Herstellung von Bekleidung	6
Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	69
Herstellung von Druckerzeugnissen; Vervielfältigung von bespielten Ton-, Bild- und Datenträgern	75
Herstellung von Glas und Glaswaren, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden	156
Schiffahrt	48
<b>Branche</b>	<b>Zuwanderung</b>
Vermietung von beweglichen Sachen	21
Metallerzeugung und -bearbeitung	120

Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	28
Baugewerbe	657
Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	72
Gastgewerbe	2287
Herstellung von Textilien	6
Herstellung von Leder, Lederwaren und Schuhen	2
Beseitigung von Umweltverschmutzungen und sonstige Entsorgung	13
Private Haushalte mit Hauspersonal	998
<b>Total</b>	<b>4571</b>
<b>Prozentualer Anteil an der gesamten Einwanderung</b>	<b>15%</b>
Jahr 2017	
Branche	Zuwanderung
Erbringung von Dienstleistungen des Sports, der Unterhaltung und der Erholung	326
Vermietung von beweglichen Sachen	15
Metallerzeugung und -bearbeitung	108
Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	30
Baugewerbe	680
Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	87
Gastgewerbe	2112
Herstellung von Textilien	7
Tabakverarbeitung	1
Herstellung von Leder, Lederwaren und Schuhen	2
Beseitigung von Umweltverschmutzungen und sonstige Entsorgung	20
Private Haushalte mit Hauspersonal	1001
<b>Total</b>	<b>4389</b>
<b>Prozentualer Anteil an der gesamten Einwanderung</b>	<b>14%</b>

### Zu Frage 2:

2015–2017 waren in den Branchen mit einer Arbeitslosenquote von mindestens 5% im Jahresdurchschnitt 1422 bis 1638 inländische über 50-Jährige arbeitslos. Betroffen waren vor allem die Branchen Bau- und Gastgewerbe.

Anzahl inländische arbeitslose Personen über 50 Jahre in Branchen mit einer Arbeitslosenquote von mindestens 5%, Jahre 2015–2017:

### Jahr 2015

Branche	inländische Arbeitslose über 50 Jahre (Jahresdurchschnitt)
Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung	21
Herstellung von Druckerzeugnissen; Vervielfältigung von bespielten Ton-, Bild- und Datenträgern	72
Herstellung von Glas und Glaswaren, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden	24
Vermietung von beweglichen Sachen	20

Metallerzeugung und -bearbeitung	19
Baugewerbe	632
Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	99
Gastgewerbe	473
Herstellung von Textilien	22
Herstellung von Leder, Lederwaren und Schuhen	0
Beseitigung von Umweltverschmutzungen und sonstige Entsorgung	0
Private Haushalte mit Hauspersonal	40
<b>Total</b>	<b>1422</b>

### Jahr 2016

Branche	inländische Arbeitslose über 50 Jahre (Jahresdurchschnitt)
Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung	15
Herstellung von Bekleidung	11
Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	56
Herstellung von Druckerzeugnissen; Vervielfältigung von bespielten Ton-, Bild- und Datenträgern	80
Herstellung von Glas und Glaswaren, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden	32
Schifffahrt	2
Vermietung von beweglichen Sachen	23
Metallerzeugung und -bearbeitung	17
Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	34
Baugewerbe	684
Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	112
Gastgewerbe	498
Herstellung von Textilien	34
Herstellung von Leder, Lederwaren und Schuhen	0
Beseitigung von Umweltverschmutzungen und sonstige Entsorgung	0
Private Haushalte mit Hauspersonal	0
<b>Total</b>	<b>1638</b>

### Jahr 2017

Branche	inländische Arbeitslose über 50 Jahre (Jahresdurchschnitt)
Erbringung von Dienstleistungen des Sports, der Unterhaltung und der Erholung	42
Vermietung von beweglichen Sachen	21
Metallerzeugung und -bearbeitung	11
Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	36
Baugewerbe	662
Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	127
Gastgewerbe	505
Herstellung von Textilien	24
Tabakverarbeitung	0
Herstellung von Leder, Lederwaren und Schuhen	0

Beseitigung von Umweltverschmutzungen und sonstige Entsorgung	1
Private Haushalte mit Hauspersonal	47
<b>Total</b>	<b>1476</b>

Die Branche «Planung, Beratung und Informatik» verzeichnete zwar eine überdurchschnittliche Zuwanderung, wies jedoch nicht in allen Teilbranchen eine durchschnittliche Arbeitslosigkeit von mindestens 5% auf. In den Teilbranchen, die 2017 eine Arbeitslosigkeit von mindestens 5% aufwiesen, waren die über 50-Jährigen im Jahresdurchschnitt wie folgt betroffen:

- «Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen für Unternehmen und Privatpersonen»: 65 Arbeitslose
- «Verwaltung und Führung von Unternehmen und Betrieben sowie Unternehmensberatung»: 290 Arbeitslose
- «Rechts- und Steuerberatung und Wirtschaftsprüfung»: 84 Arbeitslose

Zu Frage 3:

Es gibt im Kanton Zürich kaum Branchen mit einer Arbeitslosenquote unter 0,1%. Es handelt sich dabei ausschliesslich um Branchen ohne Bedeutung für den Zürcher Arbeitsmarkt, darunter den Kohlebergbau, den Erzbergbau oder die Gewinnung von Erdöl. In diese Branchen wurde folglich auch keine Zuwanderung registriert. Der prozentuale Anteil an der Zuwanderung ist dementsprechend 0%.

Zu Frage 4:

In den letzten Jahren hat das Risiko, arbeitslos zu werden, für ältere Arbeitnehmende tatsächlich zugenommen. Ähnlich verhält es sich mit dem Risiko, von der Sozialhilfe abhängig zu werden, wobei die Altersgruppe der 56- bis 64-Jährigen im Vergleich zu den anderen Altersgruppen weiterhin unter dem Durchschnitt liegt (Sozialbericht Kanton Zürich 2016, S. 43). Dieser Anstieg ist zwar erst in den letzten Jahren zu beobachten, doch lässt sich dieser nicht allein auf die Personenfreizügigkeit zurückführen. Die Finanzkrise, der technologische Fortschritt und die sinkende Halbwertszeit der Ausbildung sowie die Reform der Invalidenversicherung dürften ebenfalls einen Einfluss auf diese Entwicklung gehabt haben. Der Regierungsrat ist sich der Problematik «50plus» bewusst und lässt daher im Rahmen der Umsetzung des Legislaturziels 8.1 entsprechende Massnahmen erarbeiten. Diese zielen jedoch nicht auf eine Einschränkung der Personenfreizügigkeit ab, sondern auf die Verbesserung der Qualifikation der Arbeitnehmenden.

Zu Fragen 5 und 6:

Dass Personen nach der Beendigung einer Arbeitsstelle keine Anschlussstelle haben, kann verschiedene Gründe haben. So können sie unter anderem erwerbslos, pensioniert oder invalid werden oder sich allgemein vom Arbeitsmarkt zurückziehen. Dabei sind für die Sozialhilfe die Erwerbslosen von besonderer Bedeutung. Erwerbslose sind Personen, die keine Stelle haben, aktiv eine Stelle suchen und sofort verfügbar sind, unabhängig davon, ob sie bei den Regionalen Arbeitsvermittlungszentren (RAV) angemeldet sind oder nicht. Eine Auswertung gestützt auf die Schweizerische Arbeitskräfteerhebung zeigt, wie viele erwerbslose Personen im Kanton Zürich ihre Stelle durch eine Entlassung verloren haben. Bei diesen Personen kann vermutet werden, dass sie bei der Entlassung keine Anschlussstelle gefunden haben und anschliessend erwerbslos wurden. Die Stichprobe umfasst die ständige Wohnbevölkerung, also Personen, die mehr als zwölf Monate im Kanton Zürich wohnen.

Die Zeiträume 2000–2007 mit einer kontingentierten Zuwanderung und 2008–2017 mit einer kaum kontingentierten Personenfreizügigkeit lassen sich anhand dieser Zahlen vergleichen. Für die Jahre 2000 und 2001 liegen allerdings für den Kanton Zürich keine ausreichend grossen Stichproben vor. Deshalb werden diese beiden Jahre aus der Betrachtung ausgeschlossen. Die Berechnungen zeigen, dass in den Jahren 2002–2007 im Durchschnitt pro Jahr rund 3288 über 50-jährige Personen ohne Anschlussstelle entlassen wurden. In den Jahren 2008–2017 liegt der Durchschnitt bei rund 3369 Personen. Damit wurden im Kanton Zürich bei den über 50-Jährigen im Durchschnitt über die Jahre 2008–2017 2,5% mehr Personen ohne Anschlussstelle entlassen als im Zeitraum 2002–2007. Dieser Anstieg kann jedoch auch auf Ereignisse zurückgeführt werden, die sich in diesem Zeitraum negativ auf die allgemeine Beschäftigungssituation ausgewirkt haben. Dazu gehören insbesondere die Finanzkrise und die Frankenstärke. Sie haben zu Entlassungen geführt, die unter anderem auch die über 50-Jährigen betroffen haben. Allerdings wirkte sich in der Vergleichsperiode 2002–2007 auch die Wirtschaftskrise als Folge der Dotcom-Blase negativ auf die damalige Beschäftigung aus.

Die Studie «50plus – Chancen und Risiken auf dem Zürcher Arbeitsmarkt» des Amtes für Wirtschaft und Arbeit (publiziert im September 2016) hat die aktuelle Lage der Altersgruppe 50plus auf dem Arbeitsmarkt detailliert untersucht. Sie zeigt, dass die Integration der älteren Arbeitnehmenden in den Zürcher Arbeitsmarkt grundsätzlich gut ist. Allerdings haben ältere Erwerbslose häufiger Mühe, wieder in den Erwerbsprozess

einzusteigen. Sie suchen länger eine neue Stelle und werden weniger häufig wiedereingestellt als jüngere Stellensuchende. Dieses Phänomen ist je nach Branche sehr unterschiedlich ausgeprägt. In den vergangenen Jahren hat sich die Stellensuchendenquote dieser Altersgruppe den anderen Altersgruppen angeglichen und ist im Vergleich zu den Vorjahren deutlich angestiegen. Es ist nicht auszuschliessen, dass diesem Anstieg auch ein entsprechender Anstieg des Sozialhilfebezugs folgt. Doch könnten bei älteren Arbeitnehmenden auch die Reformen in der Invalidenversicherung zum Anstieg der Sozialhilfequote beigetragen haben. Welche Rolle die Personenfreizügigkeit in diesem Zusammenhang spielt, ist nicht leicht zu beantworten. Studien zeigen im Allgemeinen höchstens einen geringen Verdrängungseffekt auf dem Schweizer Arbeitsmarkt durch die Personenfreizügigkeit. Allerdings stand das Alter bei diesen Untersuchungen bisher wenig im Fokus. Allgemein dürfte ein grosses Arbeitsangebot, wie es durch die Personenfreizügigkeit entsteht, die Lage der älteren Arbeitnehmenden im Arbeitsmarkt eher schwächen, insbesondere dann, wenn sie über wenig Qualifikationen verfügen oder gesundheitliche Einschränkungen haben.

*Marcel Suter (SVP, Thalwil):* Die Personenfreizügigkeit (PFZ) wird von fast allen Seiten gelobt, so stark gelobt, dass man meinen könnte, ohne diese wäre die Schweiz kurz vor dem Abgrund. Nein, das waren wir vorher nicht und zum Glück auch damit nicht. Tatsache ist aber auch, dass wir durch die PFZ steigende Zahlen an Verlierern haben, und dies auch mehr als vorher. Die Ü50 gehören dazu. Insgesamt eine Einwanderung von über 30'000 in den Jahren 2015 bis 2017, davon eine Einwanderung von weit über 2000 in die Branche Gastgewerbe, obwohl wir allein rund 500 Arbeitslose im Alter über 50 in dieser Branche hatten. Vom Baugewerbe ausgelöst eine Einwanderung zwischen 600 und 800 pro Jahr und eine Arbeitslosigkeit bei den Ü50 von etwa gleicher Anzahl Personen. Oder anders gesagt: Eigentlich hätte es gar keine Einwanderung in diesen beiden Bereichen gebraucht und es herrscht weder Fachkräftemangel noch sind es in der Regel Fachkräfte, die in diese beiden Branchen einwandern. Es wäre langsam an der Zeit, dass sich die Politiker und Firmenverantwortlichen dieser Tatsache bewusst werden. Die PFZ wird vor allem von Grossfirmen und Konzernen als extrem wichtig angesehen. Dies ist nachvollziehbar, wenn man nur die Firmensicht berücksichtigt. Die SVP und die bürgerlichen Parteien stehen für gute Rahmenbedingungen für alle Firmen ein, wie tiefe Steuern, weniger Bürokratie und Abgaben, beispielsweise mit einem Ja zur SV17 (Steuervorlage 17) am 1. September 2019. Aber es geht hier in erster

Linie um Arbeitnehmer, Damen und Herren, die mitten im Leben stehen und oft grosse oder sehr grosse Probleme haben, wieder einen Job zu finden, nachdem sie diesen verloren haben. Ein Arbeitsplatzverlust bedeutet in der Regel in diesem Alter nicht nur ein Einzelschicksal, sondern ein Problem für eine ganze Familie, Kinder und Partnerin oder Partner. Dass unter anderem auch die Globalisierung zu diesem Trend beiträgt, ist offensichtlich, und auch die aktuell überall besprochene Digitalisierung hilft genau den älteren Personen wahrscheinlich auch nicht, beziehungsweise wird den Druck auf sie eher noch erhöhen. Es ist unsere Pflicht, dass die Politik das Problem erkennt und auch Massnahmen ergreift.

Soweit ich die Antwort des Regierungsrates verstanden habe, wurde dies im Kanton Zürich erkannt und es geschieht auch bereits etwas. Noch wichtiger sind aber die Firmen im Allgemeinen: Jüngere Personen aus dem Ausland zu holen, obwohl es im Inland Arbeitslose im gleichen Sektor hat, nur um – seien wir doch ehrlich – mit tieferen Salären und Sozialkosten Geld zu sparen, ist unsolidarisch gegenüber der Gesellschaft insgesamt. Wirklich verwerflich ist es, Inländer zu entlassen und durch Neueinwanderer zu ersetzen. Insbesondere die Personalverantwortlichen in den Firmen fordere ich auf, die Verantwortung zu übernehmen, inne zu halten und nachzudenken, bevor weitere Arbeitskräfte aus der EU eingestellt werden, obwohl der Bedarf auch mit in der Schweiz lebenden Arbeitsuchenden gedeckt werden könnte. Meine Erfahrung als Geschäftsführer eines KMU zeigt, dass das Bewusstsein dafür bei typischen KMU-Firmen unter Schweizer Führung in der Regel vorhanden ist, hingegen umso weniger, je grösser, je internationaler die Firmen sind. Wir Politiker haben die Pflicht, den an sich willkommenen internationalen Firmen nicht nur ein sehr gutes Arbeitsumfeld, gute Infrastruktur und tiefe Steuern zu bieten, sondern auch das Bewusstsein zu fördern: Bitte schaut zuerst in der Schweiz nach Angestellten. Dass der Bundesrat und das Parlament in dieser Richtung Zwangsregulierung, Zwangsmeldungen für Firmen beziehungsweise Branchen beschlossen hat, setzt die Masseneinwanderungsinitiative nicht im Geringsten um, und darüber hat auch das Volk nicht abgestimmt. Aber wir werden sehen, was sie schlussendlich für die Betroffenen bringt. Tatsache ist es, dass dadurch im Moment der Staatsapparat in allen Kantonen ausgebaut werden muss. Einfacher wäre es mit proaktiven, sanften, moralischen Druckmitteln an die Gewissen der Firmen zu appellieren und vor allem in der EU Einfluss zu nehmen, damit die aktuell gültige PFZ so nicht mehr gilt. Indem die PFZ viel zu unkritisch in den Himmel gelobt wird,

obwohl das unterdessen in vielen Ländern Europas als Problem betrachtet wird, tun die Mehrzahl unserer Politiker und die Landesregierung zu oft leider genau das Gegenteil. Immerhin scheint der Regierungsrat des Kantons Zürich dies erkannt zu haben und hat in den letzten Sätzen seiner Antwort zu meiner Interpellation durchaus auch kritische Aussagen zur PFZ gemacht.

Die PFZ, so wie sie aktuell gilt, ist ein Fehlkonstrukt. Jemandem fast alle Rechte aus Sozialleistungen, Aufenthalt – beispielsweise in der Schweiz in der Regel umgehend fünf Jahre – und so weiter zu geben, nur weil er einmal einen Arbeitsvertrag in der Tasche hatte – und dies auch, wenn kurz darauf wieder gekündigt wird –, ist völlig falsch, völiger Blödsinn. Es ist bedenklich und sehr naiv zu glauben, dass dies in der Praxis nicht massiv ausgenützt wird. Das führte unter anderem zum Brexit-Ja in Grossbritannien. Und hätte jedes EU-Land auch nur annähernd eine solche Masseneinwanderung wie die Schweiz in den letzten Jahren, dann wäre die Personenfreizügigkeit schon lange wieder dorthin verschwunden, wo sie hergekommen ist, in die Köpfe von weltfremden Berufspolitikern und gutbezahlten EU-Beamten. Ich hoffe sehr, dass irgendwann auch die EU-Bürokraten das Problem erkennen und die Rahmenbedingungen der Personenfreizügigkeit baldmöglichst angepasst werden oder die Schweiz diese konsequenterweise kündigt und die Einwanderung wieder selber steuern darf. In der Schweiz und im Kanton Zürich würden sich viele negativ von der Personenfreizügigkeit betroffene Arbeitnehmer sehr darüber freuen. Danke.

*Isabel Bartal (SP, Zürich):* Ich versuche zu sprechen, obwohl es wirklich schwierig ist bei diesem Lärmpegel im Rat. Der Titel der Interpellation ist für mich nicht ganz verständlich, nämlich: Beschert Personenfreizügigkeit dem Kanton Zürich wertvolle Fachkräfte oder bloss Billigarbeitskräfte, die hiesige Arbeitnehmer verdrängen? Es ist für mich nicht ganz verständlich, denn meiner Meinung nach könnten auch sogenannt wertvolle Fachkräfte die hiesigen Arbeitnehmer verdrängen, oder nicht? Aber das wäre vielleicht zu viel an Logik verlangt.

Die Antwort der Regierung ist so gut wie es die Datenlage erlaubt. Die Datenlage widerspiegelt unser föderalistisches System und die fehlende Einheitlichkeit der Kategorien bei der Datenerhebung. Dies ist bedauerlich, aber immer wieder problematisch, wie bei anderen Analysen auch. Die Regierung hat sich aber sehr Mühe gegeben, vielen herzlichen Dank. Erfreulich ist für uns, dass wir die Sorgen über die Arbeitslosigkeit der Über-50-jährigen mit den Interpellanten teilen. Da sehen wir einen grossen gemeinsamen Nenner. Die Haltung, die mögliche

Schuld in der Freizügigkeit zu orten, teilen wir hingegen nicht. Es wäre für uns eher opportun zu fragen, ob die Wirtschaft ihre soziale Verantwortung gegenüber den Menschen, die während vielen Jahren ihr Bestes für die Unternehmungen gaben, übernimmt. Auch hier bin ich mit Marcel Suter einverstanden. Die Freizügigkeit ist auch nur so gut, wie sie gebraucht beziehungsweise missbraucht wird. Denn keine Firma in diesem Land wird gezwungen, immer neue unverbrauchte junge Personen aus dem Ausland zu holen. Vielleicht sehen Sie das noch irgendwann ein, liebe bürgerliche Parteien, und kehren vor der eigenen Tür. Die Hoffnung bleibt, sie stirbt nämlich zuletzt. Danke.

*Andreas Geistlich (FDP, Schlieren):* «Beschert die Freizügigkeit dem Kanton Zürich wertvolle Fachkräfte oder bloss Billigarbeitskräfte, die hiesige Arbeitnehmer verdrängen?», fragt die SVP in dieser Interpellation. Meine Gegenfrage an die SVP könnte lauten: Bescheren uns die Milliardensubventionen an die Bauern eine nachhaltige Landwirtschaft oder bloss Giftspritzer und Tierquäler? Ich sage dies einfach, um auf die versteckte Polemik des Titels hinzuweisen. Die Personenfreizügigkeit hat auch ihre Schattenseiten, und Marcel Suter hat diese vorhin ausführlich geschildert und ich will hier auch nichts schönreden. Aber sie ist vor allem eins: Sie ist Bestandteil der bilateralen Verträge, welche in ihrer Gesamtheit unserer Volkswirtschaft grosse Vorteile bringen und uns Wohlstand bescheren. Und diese Interpellation schlägt eigentlich den Sack, aber meint wohl den Esel. Denn sie richtet den Fokus auf den Teilaspekt PFZ, um damit wohl letztendlich die Bilateralen schlechtzureden. Das kann ich nicht akzeptieren, denn es gibt die Bilateralen nur als Ganzes so wie es auch die Landwirtschaft nur als Ganzes gibt. Und es gibt überall einfachere und schwierigere Aspekte, aber es gibt eben auch Prioritäten. Der Marktzugang öffnet Märkte und schafft Arbeitsplätze. Und man möchte sich einmal fragen, wie die Situation in der Industrie und die Situation auf dem Arbeitsmarkt aller Arbeitnehmer hier in der Schweiz aussähe ohne eine florierende Exportindustrie. Haben Sie wirklich das Gefühl, wir könnten mit dem Binnenmarkt allein und ein paar Freihandelsabkommen eine Vollbeschäftigung bewerkstelligen? Sicher nicht. Ein liberaler Arbeitsmarkt und eine offene Schweiz sind Garanten für eine tiefe Arbeitslosigkeit, und hiervon profitieren alle, auch die älteren Arbeitnehmer, und um die dreht es sich ja in dieser Interpellation im Besonderen.

Wirft man einen nüchternen Blick auf die Zahlen, dann stellt man fest: Die Erwerbslosenquote der 55- bis 64-Jährigen war 2018 deutlich tiefer als der Durchschnitt aller Altersklassen. Sie war nämlich 3,9 Prozent

gegenüber 4,7 Prozent aller Altersklassen. Die Ausgesteuerten sind hier miteingerechnet. Dasselbe Bild zeigt sich auch bei der Sozialhilfequote: 55- bis 64-Jährige müssen prozentual weniger oft aufs Arbeits- und Sozialamt, und noch nie waren mehr ältere Personen in den Schweizer Arbeitsmarkt integriert als heute. Die sogenannte Partizipationsrate dieser Gruppe ist von 64 auf 75 Prozent gestiegen. Damit liegt die Schweiz heute volle 11 Prozentpunkte über dem OECD-Durchschnitt und deren 14 über dem EU-Durchschnitt.

Ich will hier nicht tragische Einzelschicksale von älteren Arbeitslosen relativieren. Es ist unbestritten, dass sich diese in einer schwierigen Situation befinden. Ihr Hauptproblem ist es, dass sie länger brauchen, um wieder eine Stelle zu finden. Und sie werden weniger häufig wiedereingestellt als jüngere Stellensuchende. Es ist aber der falsche Schluss, dies sei wegen der Einwanderung so. Vielmehr sind die älteren Arbeitnehmer diskriminiert, beispielsweise durch hohe Pensionskassenbeiträge oder eine falsche Qualifikation. Hier würde beispielsweise eine Neustrukturierung für die Lohnabzüge für die Altersvorsorge helfen. Es ist aber bestimmt das falsche Mittel, diesen Trend über die Einwanderung oder gar über die Aufkündigung der Bilateralen zu bekämpfen. Es ist auch ein falsches Mittel, den Kündigungsschutz für diese Personengruppe zu erhöhen, so wie das die Linke will. Dies ist kontraproduktiv, denn es führt nur zu einem Abwehrreflex bei den Arbeitgebern. Wer stellt denn jemanden ein, den er in einem Worst-Case-Szenario nicht mehr entlassen könnte? Besser wären beispielsweise eine Erhöhung und gleichzeitig eine Flexibilisierung des Rentenalters. Denn wer mehr Restarbeitszeit hat, wird im Arbeitsmarkt auch attraktiver.

Ebenso skeptisch bin ich übrigens gegenüber einer Überbrückungsrente eingestellt, so wie sie der Bundesrat vorschlägt. Sie wird zwar Not lindern, gleichzeitig aber auch einen frühzeitigen Übertritt ins Rentenalter attraktiver machen und Unternehmen dazu verleiten, ältere Arbeitskräfte frühzeitig zu entlassen und sich ohne schlechtes Gewissen aus der Verantwortung zu ziehen. Wichtig und richtig ist die kontinuierliche Weiterbildung am Arbeitsmarkt, denken Sie daran. Ja, es verschwinden Arbeitsplätze, aber es kommen neue hinzu. Diese sind jedoch häufig solche mit anderen Profilen und neuen Qualifikationen. Lebenslanges Lernen ist somit Pflicht sowohl für die Arbeitgeber als auch für die Arbeitnehmer. Besten Dank.

*Silvia Rigoni (Grüne, Zürich):* Trotz gut laufender Wirtschaft haben gerade ältere Menschen in der Schweiz grosse Mühe, wieder eine Stelle

zu finden. Damit spricht die Interpellation ein wichtiges Thema an. Nicht sehr überraschend ist es, dass die SVP auch hier meint, dieses Problem hätten wir wegen der angeblich ungebremsten Zuwanderung. Aber nein, liebe SVP, auch hier gibt es andere Ursachen, auch hier ist die Problemlage etwas komplexer.

In der Antwort des Regierungsrates werden verschiedene Ursachen angesprochen. Dabei steht im Zentrum, dass Ausbildungen eine immer kürzere Halbwertszeit haben, und der technologische Wandel immer schneller wird. Leider werden heute ältere Arbeitnehmende bei der Aus- und Weiterbildung weniger unterstützt als die jungen. Und wenn dann noch der Kosten- und Renditedruck dazu kommt, führt es dazu, dass Über-50-jährige vermehrt entlassen werden. Und wir haben es gehört: Wer einmal arbeitslos ist in diesem Alter, hat es sehr schwer, eine Stelle zu finden. Die wichtigste Ursache dafür sind die Vorurteile gegenüber älteren Arbeitnehmenden. In einem SECO-Bericht (*Staatssekretariat für Wirtschaft*) vom Mai dieses Jahres wird eine verbreitete Altersdiskriminierung auf dem Arbeitsmarkt festgestellt. Es gibt ein Beispiel: Die Bewerbungsunterlagen werden automatisiert, gescannt auf das Alter. Wer über 50 ist, wird automatisch aussortiert und hat keine Chance auf ein Vorstellungsgespräch. Das ist möglich auf unserem Arbeitsmarkt, obwohl in unserer Verfassung steht, dass die Diskriminierung auch aufgrund des Alters verboten ist. Aber offenbar greift das nicht. Nun planen Seniorinnen- und Seniorenverbände in der Schweiz eine Initiative, damit die gesetzlichen Bestimmungen gegen die Altersdiskriminierung griffiger werden und dann hoffentlich auch besser durchgesetzt werden können. Wirkungsvolle Handlungsansätze liegen also auf dem Tisch. Es geht um Förderung der Weiterbildung von älteren Arbeitnehmenden, zum Beispiel, um eine Lockerung der starren Altersgrenzen bei Stipendien. Heute liegt sie bei 45 Jahren. Das scheint mir doch etwas kurzsichtig zu sein, denn mit 45 Jahren muss man ja noch plus/minus 20 Jahre arbeiten. Da investiert man noch viel in Weiterbildungen, und warum nicht auch in eine Ausbildung, für welche man eben die Unterstützung für Stipendien nutzen könnte?

Das weitere Thema ist der Schutz der Stellensuchenden vor Altersdiskriminierung. Hier können wir gespannt sein darauf, was die Konkretisierung der gesetzlichen Grundlagen und dann auch deren Durchsetzung bringen wird. Vielleicht braucht es in der Zwischenzeit eine Imagekampagne zugunsten der älteren Arbeitnehmenden, damit die Wirtschaft von ihren Vorurteilen etwas abrücken kann. Es gibt bereits

Erfahrungen in Kantonen mit solchen Massnahmen, und es wäre vielleicht gut, das im Kanton Zürich auch einmal zu probieren. Vielen Dank.

*Markus Bischoff (AL, Zürich):* Wir haben heute Morgen ja eine lustige Einlaufrunde nach den Sommerferien. Wir diskutieren einerseits Quartierpolitik in Schwamendingen und in Wiedikon und gleichzeitig sind wir hier jetzt bei der nationalen Politik, bei der Personenfreizügigkeit angelangt. Das ist jetzt so, anscheinend braucht es das nach den Ferien, dass wir hier richtig breit über alles, was das Herz begeht, diskutieren können. Sie haben die Personenfreizügigkeit schlechtgeredet. Ich möchte Sie einfach fragen: Was war denn vor der Personenfreizügigkeit? Da hatten wir beispielsweise das Kontingentsystem, ein Saisonier-Statut, wonach man hier neun Monate arbeiten, aber die Familie nicht hierherbringen konnte. Es war schwierig für ausländische Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, hier eine Arbeit zu finden. Zum Beispiel konnte man, wenn man aus Deutschland kam, hier nicht einfach arbeiten, obwohl man gut qualifiziert war, die Sprache konnte und sich relativ problemlos im Arbeitsmarkt hätte integrieren können. Ich kenne einige Leute, die vor allem auch deswegen geheiratet haben, damit sie eine Bewilligung bekamen, um hier zu arbeiten. Für die Menschen, für die Migrantinnen und Migranten war das kein sehr attraktives System, sondern ziemlich menschenfeindlich. Jetzt haben wir diese Personenfreizügigkeit. Sie ist ein Vorteil für die Menschen und sie ist sogar ein Vorteil für die Wirtschaft. Man sagt, die Finanzkrise 2008 hätten wir ohne Personenfreizügigkeit nicht so gut überstanden, weil bei uns sehr viele Fachkräfte gefehlt haben. Vor allem Informatiker und Informatikerinnen konnte man problemlos in die Schweiz lotsen, damit sie hier arbeiten. Das ist ein grosser Vorteil und das muss man doch einfach einmal anerkennen. Die Wirtschaft ist global und wir können nicht so tun, als hätten wir eine heile Welt. Man kann zwar schon Schwingfeste feiern und so (*Anspielung auf das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest 2019 in Zug*), aber das ist ja nicht die Realität, das ist Folklore, und das wissen Sie auch. Wir müssen auch ein bisschen in der Realität leben und nicht Phantomen nachjagen.

Die Personenfreizügigkeit steht unter Druck. Sie steht zu Recht unter Druck, weil sie natürlich nicht nur ein Segen ist. Sie ist auch ein Schaden, wir wissen das. Darum haben wir die flankierenden Massnahmen. Wir haben viel mehr Gesamtarbeitsverträge et cetera zum Arbeitnehmerschutz einführen können. Das ist aber nicht alles. Wir wissen auch

genau: Die Kontrolle ist nicht ganz einfach. Und man muss nicht meinen, man könne das einfach so problemlos kontrollieren, dass zum Beispiel kein Lohndumping passiert. Wir haben die Interpellation (KR-Nr. 135/2019) zum Gipserunternehmen Goger aus Österreich eingereicht, in der klar aufgezeigt wird, dass dort im grossen Stil «beschissen» wird. Es wird sicher auch im grossen Stil mit ausländischen Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen «beschissen», die nur kurze Zeit hier sind, das ist auch klar. Wir rennen da diesem Lohndumping immer hinterher, weil die Massnahmen zu wenig griffig sind. Das ist das Problem: Wir brauchen griffige Massnahmen, um diesen Lohndruck zu verhindern. Wir brauchen auch einen Schutz für die Über-55-jährigen. Der Bundesrat hat jetzt zusammen mit den Arbeitgebern und Gewerkschaften einen Vorschlag gemacht. Der Gewerbeverband war nicht erbaut über diesen Vorschlag, aber ich denke, es ist eine Massnahme, um diese Situation der Über-55-jährigen zu verbessern.

Man kann es also drehen und wenden, wie man will, die Personenfrei-  
zügigkeit muss auch immer wieder verteidigt werden. Aber sie kann nur  
verteidigt werden, wenn die Leute spüren, dass hier in der Schweiz ein  
Schutz besteht, dass griffige Massnahmen drin sind. Dafür müssen wir  
kämpfen und werden wir auch in Zukunft kämpfen. Und wenn keine  
griffigen Massnahmen da sind, wird es auch kein Rahmenabkommen  
geben.

*Tobias Weidmann (SVP, Hettlingen):* Die SVP hat sich schon immer für einen nachhaltigen, generationsübergreifenden Arbeitsmarkt, insbesondere für die Generation 50plus eingesetzt. Die offiziellen Arbeitslosenzahlen, die wir immer wieder zu hören bekommen, haben leider wenig mit der Wirklichkeit zu tun. In der Realität hat die Schweiz nicht, wie vom Bund ausgewiesen, eine Arbeitslosenquote von 2,4 Prozent oder, im Kanton Zürich, von 2 Prozent. Wenn wir nämlich die Ausgesteuerten miteinbeziehen, haben wir im Jahr 2018 eine Erwerbslosenquote, die nahezu doppelt so hoch ist wie die Arbeitslosenquote – trotz momentan andauernder Hochkonjunktur. Dies ist die höchste Erwerbslosigkeit seit nicht nur ich auf der Welt bin, sondern auch unser ältestes Kantonsratsmitglied Valentin Landmann (*Jahrgang 1950*). Der Grossteil der Ausgesteuerten ist über 50 Jahre alt und frustriert vom unermüdlichen Kampf um eine Arbeitsstelle. Ich stelle im persönlichen Gespräch fest, dass die Ausgesteuerten zunehmend verarmen und vereinsamen. Seit 2007 höre ich immer wieder das Argument – heute sicher über fünf Mal –, dass wir einen Fachkräftemangel haben. Das liegt normalerweise in der Natur einer Hochkonjunktur. Anscheinend löst die

Personenfreizügigkeit mit einer Nettoeinwanderung von 1 Million Personen seit 2007 dieses Problem überhaupt nicht. Nein, im Gegenteil: In der Studie des Amtes für Wirtschaft und Arbeit von 2016 wurde festgestellt, dass nicht einmal jeder vierte Einwanderer seit 2007 in einem Beruf mit Fachkräftemangel tätig ist. Daraus schliesse ich, dass demzufolge die restlichen 77,7 Prozent der Zugewanderten keine Fachkräfte sind. Es liegt doch auf der Hand, dass diese Einwanderung einen erheblichen Druck auf den hiesigen Arbeitsmarkt ausübt, weil sie billiger und jünger sind und dadurch weniger Sozialkosten für die Unternehmen verursachen. Dieser Druck wird durch die Linken mittels der Lobpreisung der flankierenden Massnahmen ja bezeugt. Die Bestätigung dieser Entwicklung zeigt sich ebenfalls darin, dass die Erwerbslosigkeit – ich spreche nicht von der Quote – seit 2007 mit Beginn der Personenfreizügigkeit um 30 Prozent gestiegen ist. Daher sind weitere Massnahmen notwendig und die folgenden Punkte zu prüfen:

Erstens: Eine Integrationssteuer für ausländische Arbeitskräfte, welche innerhalb von zehn Jahren degressiv auf null reduziert wird. Zweitens: Die Stellenlosen 50plus mit Steuerabzugsmöglichkeiten für Arbeitgeber wieder in den Arbeitsprozess integrieren, indem die sozialen Lohnbeiträge bis zum 50. Lebensjahr linear auf null reduziert werden und der BVG-Anteil (*Bundesgesetz über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge*) gesenkt wird. Und zu guter Letzt: eine massvolle und kontrollierte und von der Schweiz gesteuerte Zuwanderung, die nicht nur in der Hochkonjunktur funktioniert, damit wir nur die besten und auch notwendigen Fachkräfte erhalten. Vielen Dank.

*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh:* Die Aufstellungen in der Antwort des Regierungsrates zeigen, dass in den Jahren 2015 bis 2017 zwischen 14 und 15 Prozent der Zugewanderten in Branchen mit einer Arbeitslosigkeit von mindestens 5 Prozent tätig waren. Betroffen waren vor allem die Baubranche, das Gastgewerbe und die privaten Haushalte. In Branchen mit 5 Prozent und mehr Arbeitslosigkeit waren zwischen 2015 und 2017 im Jahresdurchschnitt rund 1500 inländische Personen 50plus arbeitslos. Auch da waren vor allem die Branchen Bauwirtschaft und das Gastgewerbe betroffen. Bei den Personen 50plus – das ist ja ein wichtiges Thema – fällt auf, dass sich die Situation bei dieser Personengruppe in den letzten Jahren, verglichen mit anderen Altersgruppen, tatsächlich verschlechtert hat. Ihre Stellensuchendenquote liegt seit zwei Jahren über dem Durchschnitt aller übrigen Altersgruppen, und diese Quote ist in früheren Jahren auch insgesamt über dem Durchschnitt gelegen. Die Frage ist: Kann man dafür die Personenfreizügigkeit mit der

EU als Grund ansehen? Ich glaube, es wäre verfehlt, einfach dieses Thema zur Verantwortung zu ziehen. Aus meiner Sicht sind es andere Faktoren, die ebenfalls einzubeziehen wären, ich spreche von der Finanzkrise, ich spreche vom starken Franken, von der Aufwertung des Frankens. Ich spreche von Restrukturierungen im Bankensektor zum Beispiel, ich spreche von der Digitalisierung. Ich glaube, auch das sind alles Entwicklungen, die hierzu einen Beitrag geleistet haben. Die Frage, welche Rolle genau die Personenfreizügigkeit in diesem Zusammenhang spielt, ist auch nicht ganz einfach zu beantworten. Es gibt verschiedene Studien, die sagen, dass es durch die Personenfreizügigkeit höchstens eine geringe Verdrängung der inländischen Arbeitskräfte gebe, man stelle das so fest. Man muss aber auch sagen, dass die spezielle Situation der 50plus-Altersgruppe hier nie, in keiner Studie, speziell betrachtet wurde. Wie wir das schon bei der ersten Interpellation dargelegt haben: Die Regierung hat ein umfangreiches Massnahmenpaket in Auftrag gegeben und ist weiterhin an der Arbeit. Wir werden selbstverständlich alles, was die Situation der 50plus betrifft, weiterhin mit hoher Priorität verfolgen.

Erlauben Sie mir noch eine aktuelle Information, die Aufhellung der Arbeitsmarktlage: Seit Anfang 2018 hat sich die Situation nun leicht verbessert. In der Altersgruppe der 50- bis 64-Jährigen nahm die Zahl der Stellensuchenden zwischen Juli 2018 und Juli 2019 – das ist eine ganz aktuelle Information an diesem Augusttag – im Kanton Zürich um 7,2 Prozent ab. Das ist eine gute Nachricht für 50plus. Nichtsdestotrotz bleiben wir dran, und ich wünsche mir natürlich als Volkswirtschaftsdirektorin, dass dieser Trend anhaltend ist. Vielen Dank.

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

Das Geschäft ist erledigt.

## 7. Zeitgemäßes Nachnetz für den Kanton Zürich

Postulat Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.) und Markus Schaaf (EVP, Zell) vom 26. September 2018

KR-Nr. 180/2018, RRB-Nr. 627/27. Juni 2018

*Das Postulat hat folgenden Wortlaut:*

Der Regierungsrat wird ersucht aufzuzeigen, wie er das heutige nächtliche ZVV-Angebot zu einem zeitgemässen Nachtnetz für den Kanton Zürich ausbauen kann, das dem heutigen Freizeit- und Ausgehverhalten entspricht, dem internationalen Vergleich mit entsprechenden Metropolregionen standhält und eine Abwanderung der Nachtreisenden zum motorisierten Individualverkehr verhindert.

Im Fokus der Weitenentwicklung sollen insbesondere die Abdeckung aller Regionen durch Nacht-S-Bahnen und die Angleichung des Angebotes an das Tagesnetz stehen. Dabei sollen die Einführung des Ein- und Ausstiegs an allen Stationen, um eine flächendeckende Erschliessung in alle Richtungen sicherzustellen, sowie die Ausdehnung des Nachtangebotes auf die Nacht vom Donnerstag auf den Freitag geprüft werden. Begründung: Das ZVV-Nachtnetz ist ein Erfolgsmodell. Mit einem attraktiven Netz leistet der ZVV einen wichtigen Beitrag für sichere Freizeit-Mobilität auch während den Nachstunden und überzeugt insbesondere Jugendliche von den Vorzügen des öffentlichen Verkehrs. In den vergangenen Jahren hat sich das Freizeit- und Ausgehverhalten jedoch stark verändert und sich insbesondere in den Nachstunden verstärkt. Während sich das Ausgehverhalten früher auf den Abend konzentrierte und nach Mitternacht sporadische «Sammel-Nachtlinien» Spätheimkehrer transportierten, kommt heute das Nachtleben erst gegen Betriebsschluss des normalen ZVV-Angebotes in Schwung. Die meisten Nachtlinien sind mittlerweile sehr gut besetzt – bei den Nachtbussen bestehen teilweise sogar Engpässe. Die generelle Verlagerung des Ausgehverhaltes in die Nachstunden ruft nach häufigeren Verbindungen, und nach einer Erschliessung der bis heute vernachlässigten Regionen (wie zum Beispiel Teilen des Zürcher Oberlandes oder des Tösstals, die nur mit Sammel-Nachtbussen und untragbaren Fahrzeiten von mehr als eineinhalb Stunden von Winterthur ins 25 km entfernte Bauma erschlossen werden). Durch eine Angleichung an das Tagesangebot ohne Einstiegsverbot an den Aussteigehaltestellen der Nachtbusse soll ein flächendeckendes Nachtnetz gewährleistet werden, das nicht nur Fahrgäste aus Zürich in die Regionen transportiert, sondern die generelle nächtliche Vernetzung im ganzen Kanton sicherstellt. Da das Ausgehverhalten sich zunehmend auch schon auf den Donnerstagabend erweitert hat, ist eine entsprechende Erweiterung zu prüfen.

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

Das Nachtangebot wurde 2002 gestützt auf den Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze für die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Fahrplanjahre 2002–2006 vom 14. Mai 2001 eingeführt (Vorlage 3830a). In den Folgejahren wurde das Nachtnetz gestützt auf die periodisch beschlossenen Grundsätze des Kantonsrates nachfragegerecht weiterentwickelt und ausgebaut. Damit die Vorgabe des Kantonsrates nach einem kostendeckenden Betrieb eingehalten werden kann, wird im Nachtnetz ein Nachtzuschlag erhoben.

Die Nachfrage hat sich seit der Einführung des Nachnetzes im Jahr 2002 mehr als verdreifacht, gegenüber dem Angebot vor dem ZVV-Nachtnetz sogar verzehnfacht. Das heutige Nachtnetz deckt die Mehrheit der Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer sehr gut ab und bietet für beinahe alle Gemeinden Verbindungen ab Zürich und leicht eingeschränkt auch ab Winterthur an. Die klare Ausrichtung auf die Hauptbedürfnisse ermöglicht neben einem effizienten auch einen kostendeckenden Betrieb, womit die Vorgaben des Kantonsrates eingehalten werden. Dennoch ist es angezeigt, die Konzeption des Nachnetzes nach rund 15 Jahren Betrieb grundsätzlich zu überprüfen, um die weitere Entwicklung des Angebots sicherzustellen. Mit Beschluss vom 5. März 2018 hat der Kantonsrat die Grundsätze für die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Fahrplanjahre 2020–2023 beschlossen (Vorlage 5370a). Bei den Stossrichtungen wurde zum Nachtnetz festgehalten, dass es nachfragegerecht punktuell weiterentwickelt werden soll und weiterhin kostendeckend zu betreiben sei. Ausserdem sei zu prüfen, inwiefern das Angebot neu konzipiert und dem Tagesangebot angeglichen werden könne und ob eine Ausdehnung auf weitere Tage sinnvoll sei. In diesem Zusammenhang seien auch weitere Rahmenbedingungen wie die Finanzierung des Nachtangebots neu zu beurteilen.

Die Erarbeitung des entsprechenden Gesamtkonzepts wurde im Sommer 2018 eingeleitet. Mit dem Konzept werden auch die verschiedenen Fragestellungen aus den vom Kantonsrat verabschiedeten Grundsätzen und dem vorliegenden Postulat untersucht und beantwortet. Dazu gehören etwa die Fragen betreffend eines Angebots unter der Woche, die Bedienung der Gegenlastrichtung, die Übergänge und Angleichungen zum Tagesangebot sowie die Aufnahme zusätzlicher Verbindungen.

Die Forderungen des Postulats sind demnach bereits durch den Beschluss des Kantonsrates vom 5. März 2018 (Vorlage 5370a) abgedeckt. Der Auftrag des Kantonsrates aus den Grundsätzen geht jedoch darüber hinaus und beauftragt den ZVV, ein umfassendes Konzept für

ein zukünftiges Nachtnetz unter Berücksichtigung der weiteren Rahmenbedingungen vorzulegen. Da ein zukünftiges wesentlich verändertes Nachtnetz auch Auswirkungen auf die Finanzierung bzw. Finanzplanung und den Tarif haben kann, ist es unerlässlich, die Gesamtbe trachtung im Rahmen der Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Verkehr vorzuneh men, mit denen der Kantonsrat das Gesamtsystem ZVV steuert (Strate gie ZVV). Die entsprechende Berichterstattung an den Kantonsrat soll daher im Rahmen der Grundsätze für die Fahrplanjahre 2024–2027 im Sommer 2021 erfolgen. Bei dieser Ausgangslage ist es nicht angezeigt, im Rahmen eines Postulats losgelöst und in Unkenntnis der übergeord neten Beurteilung des Kantonsrates zum Gesamtsystem ZVV vorgän gig Teila spekte zu behandeln und dazu separat Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 180/2018 nicht zu überweisen.

*Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon):* Stellen Sie sich vor, Sie haben den Ausgang in Winterthur genossen und stehen um halb drei Uhr morgens am Bahnhof Winterthur. Sie wollen nach Hause fahren an Ihren Wohnort in Bauma. «Kein Problem», denken Sie, «es gibt ja das gute Zürcher Nachtnetz.» Sie schauen in die ZVV-App (*Zürcher Verkehrsverbund*) und sehen erfreut, dass der Nachtzug gleich in fünf Minuten abfährt, 2.35 Uhr geht's los. Doch dann trauen Sie Ihren Augen kaum: Winterthur ab 2.35 Uhr, Zürich Hauptbahnhof an 2.58 Uhr, Zürich Hauptbahnhof ab 3.18 Uhr, Wetzikon an 3.38 Uhr, Wetzikon ab 3.43 Uhr, Bauma an 4.11 Uhr. 1 Stunde 36 Minuten für die Fahrt von Winterthur ins 25 Kilometer entfernte Bauma.

Oder ein anderes Beispiel: Die Fahrt von Winterthur nach Pfäffikon – das sind 19 Kilometer – dauert 66 Minuten, via Stettbach nach Scherzenbach und von da mit dem Nachtbus durchs Oberland. Nach Saland, 20 Kilometer: 79 Minuten. Oder noch verrückter: Von Uster ins 7 Kilometer entfernte Pfäffikon, ebenfalls via Scherzenbach: 56 Minuten, von Wetzikon nach Pfäffikon, 6 Kilometer – Sie ahnen es –, auch hier via Scherzenbach: 68 Minuten. Bei solchen Durchschnittsgeschwindigkeiten von 5 Kilometern pro Stunde können Sie gleich zu Fuss gehen. Und bei solchen Fahrzeiten ist es kein Wunder, wenn für den Ausgang wieder vermehrt das Auto benutzt wird.

Ganz grundsätzlich: Unser Nachtnetz ist ein Erfolgsmodell. Kein Wunder, ist einer der Väter ja auch der frühere EVP-Kantonsrat Kurt Schreiber, der den Ausbau des S-Bahn-Angebotes während der Nächte an den Wochenenden forderte. Der Rest ist Geschichte: Der Kantonsrat überwies das Geschäft 177/2000 an den Regierungsrat, und im Jahr 2002 wurde das Nachtangebot eingeführt. Seither sind die nächtlichen Fahrgästzahlen explodiert, die Nachfrage hat sich verzehnfacht. Die Nachtlinien sind sehr gut frequentiert, manche Nachtbusse gar überfüllt, und das trotz Nacht-Fünfliber. «Alles bestens» könnte man sagen. Aber die Zeit ist nicht stehengeblieben seit 20 Jahren. Das Freizeit- und Ausgehverhalten hat sich stark verändert. Während sich das Ausgehverhalten früher auf den Abend konzentrierte und nach Mitternacht «Sammel-Nachtlinien» dann noch die «Spätheimkehrer» transportierten, kommt heute das Nachtleben erst gegen Betriebsschluss so richtig in Schwung. Diese Verlagerung des Ausgehverhaltens in die nächtlichen Morgenstunden ruft nach häufigeren Verbindungen und nach einer besseren Erschliessung vernachlässigter Regionen.

Konkret fordern wir die Abdeckung aller Regionen durch Nacht-S-Bahnen statt der Sammel-Nachtbusse. Wir fordern eine Angleichung des Angebotes an das Tagesnetz. Insbesondere fordern wir die Einführung des Einstiegs – nicht nur des Ausstiegs – an allen Nachtbus-Stationen, um eine flächendeckende Erschliessung in alle Richtungen sicherzustellen. Denn die ZVV-Benutzerinnen und -Benutzer im Jahr 2019 wollen nicht einfach nur von Zürich nach Hause kommen, sondern da sind viele, die auch an anderen Orten des Kantons nachts im Ausgang sind, zu Besuch bei Freunden irgendwo im Kanton, und die dann mit dem öffentlichen Verkehr nach Hause fahren wollen. Der Kanton Zürich ist mehr als die Stadt Zürich. Das gilt auch für unser heutiges Ausgehverhalten und das hat darum auch für das Nachtnetz zu gelten, ein Nachtnetz übrigens, das künftig mindestens auch schon am Donnerstagabend in Betrieb sein sollte.

Vor 16 Jahren gehörten wir mit unserem Nachtnetz zu den fortschrittlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Regionen. Heute müssen wir dringend nachbessern, um ein Nachtnetz für die 2020er-Jahre zu gewährleisten, damit auch in Zukunft möglichst viele Menschen in unserem Kanton auch nachts umweltfreundlich und sicher transportiert werden.

Über das in Auftrag gegebene umfassende Konzept für ein zukünftiges Nachtnetz freuen wir uns. Und es ist natürlich schön, dass der Kantonsrat in seinen Grundätzen das Nachtnetz «nachfragegerecht punktuell

weiterentwickeln» will. Und es ist natürlich ebenso schön für uns Oberländer und Tösstaler, dass wir kurz vor den Sommerferien dem ZVV-Strategiebericht entnehmen konnten, dass per Dezember 2019 eine neue S-Bahn SN8 von Zürich Hauptbahnhof über Wallisellen und Effretikon nach Pfäffikon eingeführt wird. Dafür möchte ich mich an dieser Stelle bei der Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh*) und bei den ZVV-Gremien im Namen des Zürcher Oberlandes herzlich bedanken. Aber wir gehen davon aus, dass eine «nachfragegerechte Weiterentwicklung» mehr als punktuelle Verbesserungen auslösen wird. Wir hoffen, dass der Regierungsrat und dann auch der Kantonsrat mutig Weichen stellen für ein Nachtnetz, das auf zeitgemäss Art und Weise den Menschen in diesem Kanton dient und keine Region abhängt.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen Überweisung des Postulats.

*Ulrich Pfister (SVP, Egg):* Die Postulanten suggerieren, dass der Kanton Zürich über kein zeitgemäßes Nachtnetz verfügt. Hier stellt sich die Frage, was zeitgemäß und was ein sinnvolles Nachtnetz ist. Es trifft zu: Nicht alle Regionen im Kanton werden durch das Nachtnetz im gleichen Mass abgedeckt. Eine Angleichung an das Tagesangebot ohne Einstiegsverbot an den Ausstiegshaltestellen würde das Nachtnetz aufwerten. Der Kanton Zürich verfügt grundsätzlich über ein sehr gut funktionierendes Nachtnetz am Wochenende. Bekanntlich muss das Nachtnetz kostenneutral betrieben werden. Jeder Ausbau der Nachtverbindungen muss in diesem Zusammenhang gesehen werden. Ein Ausbau muss kostenneutral erfolgen und ist nur garantiert, wenn auch ein ausgesprochenes Bedürfnis dazu besteht. Die Aufhebung des Einstiegsverbotes an den Ausstiegshaltestellen würde mehr Züge und Busse erfordern, was klar wieder kostentreibend wäre. Die Nachtverbindungen orientieren sich am Bedürfnis der Nutzer und erfolgen in der Lastrichtung, was circa 80 bis 90 Prozent der Nutzer berücksichtigt.

Der ZVV hinterfragt die bestehenden Verbindungen im Zusammenhang mit dem jeweiligen Fahrplanverfahren und nimmt Anpassungen vor. Gemäss Strategie 2022/2025 des ZVV ist ein bedarfsgerechter Ausbau des Nachtnetzes vorgesehen. In der Antwort zur Anfrage 289/2015 gibt der Regierungsrat ausführlich Auskunft zum Ausbau und zum Betrieb des ZVV-Nachtnetzes.

Die SVP ist nach wie vor der Ansicht, dass das Nachtnetz kostenneutral zu betreiben ist. Die 24-Stunden-Spassgesellschaft darf nicht auf Kosten der Allgemeinheit ausgedehnt werden. Eine Ausdehnung des

Nachnetzes auf weitere Wochentage zieht weite Kreise. An den Ausstiegshaltestellen werden mehr Sachbeschädigungen, Lärmbelästigungen, Littering et cetera verzeichnet. Das zieht den Einsatz weiterer Institutionen – Polizei, Werkhof et cetera – nach sich. Dieser Kostenfaktor wird auch in der ZVV-Strategie ins Feld geführt. Diese Kosten müssen die Gemeinden tragen und werden nicht über den Nachtzugschlag abgegolten.

Freuen wir uns über das bestehende Nachtangebot und vertrauen wir dem ZVV, dass das Nachnetz bedürfnisgerecht, aber nicht auf Vorrat ausgebaut wird. Ich bitte Sie, das Postulat abzulehnen.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Wir haben ein starkes Mobilitätswachstum, und gerade der Freizeitverkehr wächst noch überproportional, auch in der Nacht. Aber das Angebot ist oft schwach oder wenig attraktiv, ich danke Hanspeter Hugentobler für diese detaillierten Ausführungen über die Beispiele im Oberland. Und dort ist halt das Auto oft billiger und attraktiver – mit all seinen negativen Folgeerscheinungen. Vielleicht wären das Velo und insbesondere das Elektrovelo noch ein zusätzliches Postulat, denn sie werden zu wenig genutzt, aber das ist sicher auch noch eine Frage, die wir für die Mobilität in den Nächten anschauen müssen. Das Postulat hat aber Forderungen, die deutlich über die ZVV-Strategien hinausgehen. Darum unterstützen wir jetzt dieses Postulat und sind gespannt auf den Bericht, auch wenn der Bericht natürlich erst kommt, wenn wir die ZVV-Strategie 2022 längst durchberaten haben. Insbesondere steht im Postulat explizit nichts von einer Kostendeckung. Das ist uns wichtig. Es ist uns wichtig, dass der Staat seine Verantwortung für die gesellschaftlich akzeptierte, effektive Mobilität auch in der Nacht wahrnimmt.

In der ausführlichen Postulatsantwort interessieren mich dann auch die Auswirkungen der Angleichung des ländlichen an den städtischen Raum. Hier halte ich es doch mit unserem Richtplan und sehe Unterschiede in den Raumtypen. Hier können wir nicht als Insellösung die nächtliche Mobilität angleichen. Aber die Annäherung an das Tagesnetz steigert sicherlich die Attraktivität. Im Bericht bin ich dann auch sehr an den anderen Anforderungen, an den Aufwänden, an den Folgerungen interessiert, wie sich das Mobilitätsverhalten verändert, wenn das Nachnetz besser wird, dass also nicht nur auf die Mehrkosten alleine geschaut wird.

Die SP hat immer ein starkes Nachnetz gefordert. Wir werden dies heute selbstverständlich auch tun und unterstützen das Postulat. Danke.

*Marc Bourgeois (FDP, Zürich):* Die FDP teilt natürlich die Ansicht der Postulanten voll und ganz: Das ZVV-Angebot ist laufend an die sich wandelnden Bedürfnisse anzupassen, nicht nur bei den Ticketerias. Das gilt selbstredend auch für das erfolgreiche Nachtnetz, das heute weit stärker sternförmig angelegt ist als das Tagesnetz. Deshalb haben wir, der Kantonsrat, am 15. März 2018 mit der Vorlage 5370a den ZVV auch bereits beauftragt, ein passendes Konzept für ein zukünftiges Nachtnetz unter Berücksichtigung der weiteren Rahmenbedingungen vorzulegen. Die beiden Postulanten waren dabei anwesend und haben diesen Grundsätzen auch zugestimmt. Das Zitat vorher in diesem Zusammenhang war nicht ganz vollständig, ich zitiere weiter aus dieser Vorlage, da steht nämlich auch drin: «Es ist zu prüfen, inwiefern das Angebot neu konzipiert und dem Tagesangebot angeglichen werden kann und ob auf eine Ausdehnung auf weitere Tage sinnvoll ist. In diesem Zusammenhang sind auch weitere Rahmenbedingungen für die Finanzierung des Nachtangebotes neu zu beurteilen.» Das haben wir so beschlossen. Zudem wurde jüngst bekannt, dass der ZVV das heutige sternförmige Konzept des Nachtnetzes grundsätzlich überprüfen möchte und dass in der Stadt Zürich ein zusätzlicher Kurs für die Nachtbusse in Erwägung gezogen wird. Entsprechende Forderungen sind also längstens deponiert und die Anliegen werden auch von der Regierung geteilt, von jener des Kantons und auch von jener der Stadt. Eine solche Gesamtbetrachtung braucht aber Zeit. In rund zwei Jahren, also noch in dieser Legislatur, werden wir im Kantonsrat eine Gesamtbeurteilung vornehmen können, so lange sollten wir Geduld haben.

Die Postulanten wollen ein zeitgemäßes Nachtnetz, aber auch Zeitgemäßes braucht eben etwas Zeit. Und das mit dem «Nützt's nüt, schad't's nüt» können wir hier nicht gelten lassen. Denn was nichts nützt, kann durchaus auch schaden. Es geht hier nicht nur um Rats- und Verwaltungseffizienz, nein, es besteht sogar die Gefahr, dass dieses Postulat einen laufenden Prozess torpediert. Aus diesen Gründen teilt die FDP das Anliegen der Postulanten, lehnt die Überweisung des Postulates aber im Interesse des Anliegens selbst, aber auch aus Gründen der Rats- und Verwaltungseffizienz ab. Wir verstehen ganz offen gestanden nicht ganz, welchem Zweck dieser Vorstoss dienen soll. Besten Dank.

*Barbara Schaffner (GLP, Oetelfingen):* Sie haben es eben gehört, das Postulat fordert vom Regierungsrat eigentlich nur, was er sowieso macht und was im Rahmen der ZVV-Strategie versprochen wurde. Da

danke ich Marc Bourgeois für das Zitat aus der ZVV-Strategie, die entsprechenden Passagen wurden stark von den Grünliberalen auf Initiative ihrer Jungpartei geprägt. Das Postulat gibt aber keine neuen Inputs oder gar einen neuen Auftrag. Der Regierungsrat will ja das Postulat ablehnen mit der Begründung, dass die gesamte ZVV-Strategie im Sommer 2021 zu diskutieren sei. Er wehrt sich dagegen, vorgängig einzelne Teilaufgaben zu behandeln.

Trotz wenig Begeisterung für das Postulat aus den vorher genannten Gründen bin ich mit der Argumentation des Regierungsrates aber nicht einverstanden. Immerhin geht es um eine Neukonzipierung des Nachnetzes, während in anderen Teilen der ZVV-Strategie wohl eine «Weiter-wie-bisher»-Strategie vorherrschen wird. Wir verstehen das Postulat also im Sinne eines Zwischenberichts zu dieser Neukonzipierung des Nachnetzes. Das gibt dem Kantonsrat die Chance, zu den laufenden Arbeiten des ZVV Stellung zu nehmen, bevor diese abgeschlossen sind. In diesem Sinne werden wir das Postulat unterstützen.

*Florian Meier (Grüne, Winterthur):* In der Vorlage 5370a sind die Forderungen der Postulanten ja teilweise berücksichtigt. Dennoch möchten wir dem wichtigen Anliegen, dem Ausbau des Nachnetzes, Nachdruck verleihen. Deshalb werden die Grünen das Postulat unterstützen. Danke.

*Ruth Ackermann (CVP, Zürich):* Mit der 24-Stunden-Gesellschaft verändern sich auch die Bedürfnisse bezüglich des öffentlichen Verkehrs. Der CVP ist es wichtig, dass das Angebot des ÖV auch nachts so gestaltet ist, dass es möglich ist für alle, einfach und selbstverständlich nach dem Ausgang den ÖV zu verwenden, um zu verhindern, dass noch mehr nächtlicher Lärm entsteht, um die Umwelt zu schonen und auch nicht Gefahr zu laufen, mit zu viel Alkohol im Blut am Steuer zu sitzen. Das aktuelle Nachtfahrangebot wurde 2001 definiert, periodisch weiterentwickelt und aufgebaut. Die Hauptbedürfnisse werden damit nach wie vor abgedeckt, und ein kostendeckender Betrieb kann durch den Nachtzuschlag eingehalten werden. Seit 2001 ist jedoch sehr viel Zeit vergangen und der Ausgang hat sich zum Teil weit in die Nacht hinein verlagert. Unter anderem deshalb wird das Angebot gegenwärtig überprüft. Im Herbst 2018 hat der Kantonsrat die Grundsätze für die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Fahrplanjahre 2020 bis 2023 beschlossen. Darin wurde auch festge-

halten, dass das Nachtangebot nachfragegerecht punktuell weiterentwickelt werden soll, aber auch weiterhin kostendeckend betrieben sein soll. Ein entsprechendes Konzept wird erarbeitet, worin auch auf die Punkte aus diesem Postulat eingegangen wird. Leider dauert es noch bis 2021, bis die Gesamtsicht über die Entwicklung im öffentlichen Verkehr gemacht ist und die Grundsätze festgelegt werden können.

Dieses Postulat wird jedoch nicht zu einer Beschleunigung beitragen, eher im Gegenteil. Und auch Zwischenberichte brauchen Ressourcen. Wir überweisen dieses Postulat nicht.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Wir haben es bereits gehört: Viel entwickelt hat sich im Nachtnetz seit dessen Gründung nicht mehr, zumindest nicht viel Weltbewegendes. Der Fünfliber-Zuschlag scheint sakrosankt zu sein, und trotz guter Auslastung scheint die Weiterentwicklung des Nachtnetzes zu stocken. Und um gleich auch noch das Beispiel von Hanspeter Hugentobler aufzugreifen, die Fahrt von Winterthur nach Bauma ist ein gutes Beispiel: Die Nachtbuslinie, die von Winterthur ins Tösstal fährt, gehört nämlich zu einer der profitabelsten Buslinien beziehungsweise in dem Fall Nachtbuslinien, die wir im ZVV besitzen. Doch sie führt seit jeher nicht nach Bauma, sondern endet früher. Eine Weiterführung bis nach Bauma wurde bisher nicht in Betracht gezogen beziehungsweise es existiert schlichtweg keine Verbindung weiter ins Tösstal hinein, wie tagsüber mit der S-Bahn. Die Nachtlinien funktionieren zurzeit nur, wenn man in unmittelbarer Nähe der Agglomerationen Winterthur und Zürich wohnt und auch dort im Zentrum in den Ausgang geht. Weicht man jedoch von diesem Schema ab, wird es schwierig. Die Nachtbuslinien halten ausschliesslich stadtauswärts. Nicht mal strategisch sinnvolle Halte werden auf dem Rückweg bedient. Weitere Verbindungen sind trotz guter Auslastung zurzeit nach meinem Empfinden nicht in Aussicht. Okay, die FDP hat vorhin angemerkt, dass hier ein Umdenken stattfinde. Ich habe das noch nicht so wahrgenommen, und daher ist es auch wichtig, dass wir das hier zum Thema machen. Und ja, wenn wir hier schon beim «Zum-Thema-Machen» sind: Bereits 2015 habe ich mit meiner Anfrage 289/2015 zur Weiterentwicklung des Zürcher Nachtnetzes diese Entwicklungen angekreidet und der Regierungsrat hat im Rahmen der Antwort auf diese Anfrage berechtigterweise darauf hingewiesen. Und auch im Postulat hat er nochmals gesagt, dass er das Ganze dort im Hinblick auf die kommende Strategie anschauen wird. Nur, wenn ich hier die Antwort anschau, habe ich nicht allzu sehr das Gefühl, dass der Regierungsrat

oder auch der ZVV gewillt ist, die Entwicklung des Nachnetzes grundlegend und grösser zu überdenken. Daher macht eine Überweisung dieses Postulates Sinn. Wir von der AL hoffen bei einer Überweisung des Postulates auf positive Impulse für die kommende Ausarbeitung der Nachnetzstrategie und werden der Überweisung daher zustimmen.

*Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon) spricht zum zweiten Mal:* Ich freue mich sehr über die fast durchgehenden Bekenntnisse zu einem zeitgemässen Nachnetz. Und ich hoffe dann natürlich sehr, dass wir alle das auch noch so meinen, wenn der ZVV das Konzept für ein zeitgemäßes Nachnetz, hoffentlich mit mehr als punktuellen Verbesserungen, erstellt hat und wir dann das Preisschild lesen. Gerne werde ich Sie dann an die heutigen Voten erinnern. Nehmen wir – das möchte ich Ihnen einfach noch in Erinnerung rufen – die verschiedenen Regionen und die Bedürfnisse der heutigen Menschen in unserem Kanton ernst und investieren wir in ein zeitgemäßes Nachnetz – mit der Erschliessung aller Regionen unseres Kantons, mit dem uneingeschränkten Bus-Zustieg unterwegs und mit dem Wechsel vom Einbahn-Netz ab Zürich hin zum zeitgemäßem Nachnetz für den ganzen Kanton, das diesen Namen auch verdient. Vielen Dank.

*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh:* Sie haben es hier im Rat ja gesagt und auch die Postulanten haben es festgestellt: Das Nachnetz des ZVV ist ein Erfolgsmodell. Da bin ich persönlich auch überzeugt, dass das so ist. Ich war damals ja noch als frischgewählte Kantonsrätin dabei, als man es 2003 eingeführt hat. Seitdem hat sich das Angebot um das Dreifache erweitert. Wir haben also ein dreimal höheres Angebot, als wir es 2003 hatten, als wir das Nachnetz einführten. Man kann also sicher nicht sagen, da wäre nichts gegangen, da hätte man irgendetwas verschlafen, im Gegenteil: Das Nachnetz kommt auch bei den Nutzerrinnen und Nutzern sehr gut an. Das ist ja ein Grund, warum Sie hier im März letzten Jahres im Rahmen der Strategie zuerst in der Kommission und dann hier im Rat ganz klar gesagt haben und uns den Auftrag gegeben haben, ein zeitgemäßes Nachnetz auszuarbeiten. Das haben wir selbstverständlich gerne entgegengenommen, weil das auch unser Bedürfnis und auch der Wunsch des ZVV ist. In diesem Sinne hat der ZVV sein Projekt ja bereits gestartet, das heisst, er ist an der Arbeit. Ich denke, das interessiert Sie, denn das Nachnetz ist tatsächlich ein Thema, das breit natürlich auch unsere Jungen interessiert, wie wir da in die Zukunft gehen. (*Der Lärmpegel im Ratssaal ist so hoch, dass der Ratspräsident mit der Glocke zur Ruhe mahnen muss.*) Nun ist es aber

so bei einem künftigen Nachtnetz: Wie es ausschaut, wie breit die Abdeckung ist – das wurde hier von Postulanten auch gesagt –, das hat ein Preisschild. Das kann nicht einfach als singuläres Thema diskutiert werden, sondern das gehört in eine Gesamtstrategie des ZVV. Und das ist auch der Grund, warum Ihnen die Regierung die Ablehnung des Postulates beantragt: Nicht weil wir uns thematisch uneinig sind, sondern weil wir es nicht als richtig erachten, es als singuläres Thema zu diskutieren. Vielmehr glauben wir, dass wir dazu ja das ausgezeichnete Instrument der Strategie haben, die der Kantonsrat verabschiedet und wo man diese Diskussion seriöserweise auch führt.

Falls Sie trotzdem der Meinung sind, Sie wollen auch ein Postulat und damit die Diskussion zweimal führen, dann ist das weiter kein Drama. Ich finde es aber – auch mit Blick auf das vorherige Postulat (KR-Nr. 62/2018) betreffend Schalterstellen – nicht sinnvoll, diese Diskussion punktuell zu führen. Viel erfolgsversprechender und auch umfassender ist die Strategiediskussion, bei der Sie auch die genauen finanziellen Auswirkungen kennen und aus meiner Sicht auch eine qualitativ bessere Diskussion führen können. In diesem Sinne und nur mit dieser Begründung bitte ich Sie, das Postulat abzulehnen.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 79 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 180/2018 zu überweisen.** Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

**8. Shared Mobility mit Autostopp-Haltestellen**

Motion Manuel Sahli (AL, Winterthur) und Judith Anna Stofer (AL, Zürich) vom 10. Dezember 2018

KR-Nr. 379/2018, RRB-Nr. 172/27. Februar 2019 (Stellungnahme)

*Die Motion hat folgenden Wortlaut:*

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Möglichkeit von Autostopp-Haltestellen an Kantsstrassen mit oder ohne mit nur schlechter ÖV-Erschliessung zu prüfen. Es soll geprüft werden, unter welchen baulichen, verkehrlichen und funktionellen Bedingungen solche Haltestellen eingeführt werden können und mit welchen Kosten diese verbunden

sind. An ausgewählten Standorten soll ein Pilotprojekt durchgeführt werden, um das Interesse und den Nutzen solcher Haltestellen oder eines solchen Autostopp-Systems zu evaluieren. Dem Kantonsrat soll anschliessend eine entsprechende Kreditvorlage für eine allfällige Realisation unterbreitet werden.

Begründung:

Gerade in ländlichen Regionen ist die ÖV-Erschliessung vielfach ungenügend. Ohne Auto ist die Mobilität entsprechend schwierig, insbesondere in Randzeiten und auf wenig befahrenen Strecken. Mithilfe eines Autostopp-Systems mit entsprechenden Haltestellen könnte hier Abhilfe geschaffen werden.

Ein solches System ist beispielsweise im Luzerner Umland im Einsatz, bei dem sich Mitfahrende per SMS anmelden können, um dann an entsprechend markierten Haltestellen mitgenommen zu werden. Mittels digitalen Anzeigen ist es möglich, vorbeifahrenden Autofahrern anzuzeigen, wohin die wartenden Personen reisen wollen. Nach einer von Juni 2015 bis 2017 dauernden Pilotphase wurde das vom Luzerner Verkehrsverbund unterstützte System im Dezember 2017 als Ergänzung zum regulären ÖV definitiv eingeführt. Das gleiche System wird mittlerweile auch in der Westschweiz in der Region La Chaux-de-Fonds/Le Locle/ Morteau genutzt.

Eine weitere, niederschwellige Möglichkeit wäre es, ausgeschilderte Haltestellen ohne Registrierungspflicht zu erstellen. Solche Haltestellen, gegebenenfalls mit Haltebucht, könnten an passenden Stellen entlang der Strasse mit genug Platz zum Anhalten errichtet werden und könnten zwecks einfacher Benutzung auch ohne Registrierung auskommen. In den Niederlanden gibt es beispielsweise in Städten extra beschilderte «Liftershalte», die den Autofahrern ausreichend Platz zum Anhalten bieten und sich teilweise in Autobahnnähe befinden und damit auch eine andere Nutzergruppe ansprechen. Ähnliche Haltestellen könnte man an passenden Stellen auch im Kanton Zürich errichten.

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

Der Kanton steht neuen Mobilitätsmöglichkeiten grundsätzlich offen gegenüber und verfolgt solche Entwicklungen mit grossem Interesse. In der Schweiz ist ein Auto durchschnittlich mit 1,6 Personen belegt, im Pendlerverkehr sind es lediglich 1,1 Personen. Shared-Mobility-Angebote, hier mithilfe des motorisierten Individualverkehrs, könnten im

Sinne des Carpooling einen Mehrwert bringen. Damit könnte ein zusätzliches und vergleichsweise günstiges Mobilitätsangebot geschaffen werden. Bei einer umfassenden Nutzung könnte Carpooling eine Möglichkeit sein, die vorhandenen Strassenkapazitäten effizienter zu nutzen.

Obschon es bereits heute Carpooling-Angebote gibt, werden diese insbesondere im Pendlerverkehr nur verhalten genutzt. Verschiedene Untersuchungen haben die Gründe dafür aufgezeigt (siehe auch Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 170/2013 betreffend Park & Pool Fahrzeugabstellplätze und Stellungnahme zum Postulat KR-Nr. 13/2016 betreffend Hochleistungsstrassen: Kapazitätssteigerungen mit Köpfchen I). In der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 170/2013 wurde unter Bezugnahme auf eine Studie der ETH dargelegt, dass die Bedürfnisse der Nutzenden kaum vorhersehbar oder sehr veränderlich sind. Mögliche Aufnahme- und Ausstiegsorte können beim Carpooling grundsätzlich überall liegen. Die Nutzung von solchen Angeboten lässt sich daher kaum über die Errichtung von dauerhaften Fahrzeugabstellplätzen beeinflussen.

Mit zunehmender Digitalisierung hat sich die Ausgangslage sowohl auf Angebots- als auch auf Nutzerseite verändert. Die Offenheit der Bevölkerung gegenüber neuen Angeboten hat tendenziell zugenommen, und es ist denkbar, dass die Bereitschaft zur Prüfung von neuen Angeboten an Orten ohne oder mit schlechter Erschliessung mit öffentlichem Verkehr (öV) zugenommen hat.

Gemäss § 18 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG; LS 740.1) gewährleistet der Zürcher Verkehrsverbund eine Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr. Die Einzelheiten sind in der Angebotsverordnung (LS 740.3) geregelt. Der Kanton Zürich ist im Sinne der Kriterien von § 4 der Angebotsverordnung zu nahezu 100% durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Dies gilt auch für die ländlichen Regionen. Als Grundversorgung gemäss § 2 der Angebotsverordnung gilt dabei der Stundentakt, der auf zwölf Kurse pro Tag ausgedünnt werden kann. Ein Grossteil der Buslinien im Kanton Zürich verkehrt im Halbstundentakt oder dichter. In sehr ländlichen Regionen finden sich jedoch auch Linien im Stundentakt. In schwach oder zerstreut besiedelten Gebieten ist ein weiterer Ausbau des öV-Angebots wegen der geringen Nachfrage aus wirtschaftlichen und ökologischen Überlegungen nicht zweckmässig und auch nicht mit §§ 1 und 11 PVG vereinbar, wonach das Verkehrsangebot an wirtschaftlichen Grundsätzen auszurichten ist.

Die Idee eines organisierten Autostopps an ausgewählten Standorten wurde bereits in verschiedenen Projekten geprüft. Das Mitfahrssystem «Carlos» wurde von 2002 bis 2005 in der Region Burgdorf getestet. Es entspricht vom Aufbau her ziemlich genau den Vorschlägen gemäss Motion. Das Projekt musste wegen mangelnder Nachfrage (ein Fahrgäst pro Tag) eingestellt werden. Bei dem in der Motion erwähnten Projekt im Luzerner Umland handelt es sich um das Projekt «taxito». Zwischen Juni 2015 und Juni 2017 testete der Verkehrsverbund Luzern in der Region Luzern/ Willisau/Zell in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das Mitfahrssystem «taxito». Dieses wurde ab dem Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2017 definitiv eingeführt. Im Durchschnitt wird das Mitfahrssystem von zwei Personen pro Tag genutzt. In beiden Projekten ist es gelungen, die technische Machbarkeit solcher Mitfahrssysteme aufzuzeigen. Beiden Projekten ist jedoch auch gemeinsam, dass die Nachfrage äusserst bescheiden ist.

Die erwähnten Projekte sind jüngeren Datums. Es kann zudem davon ausgegangen werden, dass die Ergebnisse im Raum Zürich etwa die gleichen wären. Vor diesem Hintergrund ist es derzeit nicht angebracht, im Kanton Zürich ein weiteres Pilotprojekt zu einem Mitfahrssystem durchzuführen. Der zeitliche und finanzielle Aufwand für ein eigenes Pilotprojekt im Kanton Zürich wäre nicht gerechtfertigt.

Aus diesen Gründen ist die Einführung eines solchen Systems derzeit verfrüht und nicht sinnvoll. Insbesondere ist es nicht angezeigt, derzeit finanzielle Mittel in zusätzliche Infrastrukturen wie besondere Haltestellen oder Haltebuchten zu investieren.

Zukünftige Projekte und Entwicklungen in diesem Bereich werden vom Kanton jedoch mit Interesse verfolgt und, wenn sinnvoll, auch von ihm begleitet.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 379/2018 abzulehnen.

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Der Motionär wandelt die Motion in ein Postulat um.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Wie bereits gesagt: Ich wandle meine Motion «Shared Mobility mit Autostopp-Haltestellen» in ein Postulat um, wie das hier zu Beginn gerade nochmals erwähnt wurde.

In unserem Kanton haben wir bekanntlich eine gute ÖV-Abwicklung; dies aber nur, wenn man in einer Ortschaft wohnt, die die Kriterien für

eine solche gute Abdeckung erfüllt. Dies ist einerseits durch verschiedene ÖV-Güterklassen geregelt beziehungsweise klassiert. Dann gibt es aber auch gewisse Ortschaften, die komplett unter den Radar fallen. Die unterste Grenze für eine solche Erschliessung, die für eine Busanbindung durch den ZVV zwingend qualifiziert, sind 300 Einwohner. Fällt eine Ortschaft darunter, muss sie quasi das Glück haben, dass sie sowieso an einer ÖV-Linie liegt, oder sie fällt ausser Rang und Traktanden. Dies betrifft auch in unserm dichtbesiedelten Kanton Zürich einige Ortschaften. Um einmal ein paar Beispiele zu nennen: In meiner Heimatsstadt allein sind es die Aussenwachten Neuburg oder Stadel, aber auch zum Beispiel Gerlisberg in der Gemeinde Kloten oder Alten in Kleinandelfingen. Es gibt sicher weitere Beispiele, ich erspare mir aber die Aufzählung. Alle diese Ortschaften kann ich zurzeit nur mit dem Auto erreichen, da keine sinnvolle Verbindung mit dem ÖV existiert. Wenn ich nun mit der SBB-App (*Fahrplanapplikation für das Smartphone*) oder Google Maps (*Online-Kartendienst*) eine ÖV-Verbindung nach Alten suche, wissen meine Apps keine Lösung mehr. Wenn ich zum Beispiel hier in der SBB-App von Winterthur nach 8453 Alten fahren will, kommt nur die Fehlermeldung «Hoppla, keine Verbindung ab Ihrem aktuellen Standort». Ja, dumm gelaufen, wie komme ich dorthin?

Hier setzt meine Idee ein oder, besser gesagt, eine Einsatzmöglichkeit für solche Haltestellen. Genau in solch schlecht erschlossenen Ortschaften könnte solch ein System Abhilfe schaffen, vielleicht nicht für den täglichen Pendlerverkehr, aber für den Gelegenheitsverkehr. Andere Einsatzmöglichkeiten wären beispielsweise Nebenverbindungen zwischen Ortschaften, die zwar mit dem ÖV erschlossen sind, jedoch ohne sinnvolle Direktverbindungen. Oder, um noch ein anderes Beispiel zu nennen, natürlich mit einem anderen Zielpublikum: Markierte Autostopp-Haltestellen an Hauptverkehrsachsen, die dann eher auf den Fernverkehr der Autostopp-Reisenden hinzielen. Durch solche fest installierte Autostopp-Haltestellen kann man im Gegensatz zu Apps, die es ja auch gibt – dieses Beispiel wird in der Diskussion wahrscheinlich auch kommen –, eine niederschwellige Möglichkeit einer Anlaufstelle für die Mitnahme von Autostopp-Reisenden schaffen. Mit was für einem System das passieren soll, habe ich bewusst offengelassen. Hier sei sicher einmal das Beispiel von «Taxito» erwähnt, das auch in der Antwort auf meine Motion beziehungsweise mein Postulat genannt wurde. «Taxito» hat im Kanton Luzern mehrere Autostopp-Haltestellen eingerichtet und betreibt diese mit einem modernen Buchungssystem

mit Haltestellen- und Zielanzeigen, das auch eine Identifikation der Autofahrer und der Mitreisenden sicherstellt. Das System verbindet Ortschaften mithilfe von sechs Autostopp-Haltestellen mit mehreren umliegenden Ortschaften. Diese Ziele, die dabei angefahren werden, sind im Gegensatz zu meinem Beispiel vorher bereits mit dem ÖV erschlossen. Das System funktioniert dort quasi als Ergänzungangebot. Es ist vielfältig einsetzbar. Man kann solche Haltestellen vielleicht für die Erschliessung von schlecht erschlossenen Gebieten nutzen oder um eine Erschliessung überhaupt irgendwie zu gewährleisten. Wie man das nun genauer einsetzt, ist nicht an mir in einem Postulat zu erklären, sondern es ist Aufgabe der Regierung, die das genauer prüfen soll. Meine Motion beziehungsweise das Postulat ist die Aufforderung hierzu.

In seiner Antwort führt der Regierungsrat unter anderem die niedrigen Nutzungszahlen des aktuellen Systems als Ablehnungsbegründung an und ignoriert dabei, dass das System vom betreffenden Verkehrsverbund in Luzern trotz allem erhalten wurde und steigende Nutzerzahlen aufweist, wenn auch auf einem niedrigen Niveau. Das System ist verbesserungsfähig. Wenn wir ein System wie «Taxito» einführen wollten, müssten wir sicher gewährleisten, dass es dann auch in den regulären ZVV-Verbund eingebunden oder zumindest irgendwie digital aufbereitet wird. Wenn ich heute eine Verbindung in die betreffende Ortschaft suche – wieder über meine App –, wird wieder nämlich die «taxito»-Verbindung im Moment nicht angezeigt. Wir sehen, wir haben hier Verbesserungspotenzial.

Wie auch immer, andernorts gibt es bereits markierte Haltestellen. In den Niederlanden gibt es sogar ein eigenes Verkehrsschild, um solche Autostopp-Haltestellen zu markieren. Meine Idee ist daher nicht neu. All dies erhöht die gesellschaftliche Akzeptanz solcher Autostopp-Haltestellen und Autostopp-Reisende sowie auch für Autofahrer, die wissen, wo sie potenzielle Mitfahrer mitnehmen können. Meine Motion beziehungsweise mein Postulat habe ich, wie gesagt, bewusst offen formuliert, da ich nicht will, dass man sich von Anfang an auf ein bestimmtes System fixiert, sondern die verschiedenen Möglichkeiten prüft.

In diesem Sinne bitte ich Sie darum, dieser Motion beziehungsweise diesem Postulat – Sie merken, ich habe die Motion ganz kurzfristig in ein Postulat umgewandelt, daher spreche ich immer noch von einer Motion –, das sicher eine sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Verkehr sein kann, zuzustimmen und meine Motion als Postulat zu überweisen. Besten Dank.

*Ulrich Pfister (SVP, Egg):* Es freut mich, dass unsere Vertreter aus der Stadt sich auch um den ÖV auf dem Land sorgen. Bis heute wurde einfach immer nur der MIV (*Motorisierter Individualverkehr*) behindert, welcher von den ländlichen Bewohnern gebraucht wird, um in die Stadt zu kommen. Die Motionäre stellen richtigerweise fest, dass in ländlichen Gebieten die ÖV-Erschliessung nicht mit derjenigen in den städtischen Gebieten verglichen werden kann. Mit dieser Motion wird be- zweckt, dass die Transportkapazitäten in ländlichen Gebieten optimaler genutzt und die Transportmöglichkeiten ausgeweitet werden könnten; grundsätzlich ein für die Landbevölkerung positiver Vorstoss.

Der Kanton Zürich leistet sich ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsnetz. Ländliche Gebiete werden erschlossen, obwohl diese Linien vielfach sehr schlechte Kostendeckungsgrade aufweisen. Im Kanton Zürich legt die kantonale Angebotsverordnung fest, dass für die Grundversorgung, wie auch von Manuel Sahli erwähnt, ländliche erschliesungswichtige Gebiete bei genügender Nachfrage mindestens der Stundentakt gelten soll. Ferner können einzelne Kurse entfallen. Minimal müssen jedoch zwölf Kurse pro Tag und Richtung angeboten werden. Diese Vorgabe wird im Kanton Zürich erfüllt. Im Zürcher Oberland sind es zwei Kurse, Sternenberg und Sitzberg, welche lediglich mit sieben Kursfahrten pro Tag erschlossen sind. Gemäss Gesetz würde hier aber gar keine Erschliessungspflicht bestehen.

Die Erstellung von öffentlichen Haltestellen an Kantonsstrassen oder Strassen überhaupt ist schwierig und vermutlich aufwendig und teuer. Kantonsstrassen sind Hauptverkehrsachsen und entsprechend vielbefahren. Bereits heute bestehen Probleme, dass genügend Platz für Haltestellen des ÖV vorhanden sind. Vielfach werden aus Platzgründen Haltestellen als Fahrbahnhaltestellen ausgestaltet. Ich kann mir nicht vorstellen, dass im besiedelten Gebiet für dieses Mitfahrssystem Haltestellen ausgeschieden werden könnten, welche verkehrsgünstig und zentral gelegen sind. Zudem sind Sicherheitsaspekte beim Sich-wieder-in-den-Verkehr-Einfügen dieser Fahrzeuge nicht zu vernachlässigen. Der Vergleich mit dem Versuchsbetrieb im Luzerner Hinterland ist mit der Situation im Kanton Zürich nicht vergleichbar. Der Betrieb im Kanton Luzern lief oder läuft unter dem Namen «Taxito». Das betroffene Gebiet verfügte täglich über lediglich vier Postautokurse. Während des Versuchsbetriebs im Kanton Luzern konnte weiter festgestellt werden, dass sich die Mitfahrglegenheiten ausserhalb des Taxito-Systems steigerten. Es macht keinen Sinn, dass sich der Kanton an einem System beteiligt, welches unser geniales ÖV-System allenfalls konkurrenziert. Es bleibt der Weg, dass ein App-basiertes System auf privater Basis

geschaffen werden könnte; dem steht nichts im Wege. Es gibt bereits entsprechende Angebote, zum Beispiel «e-carpooling».

Die SVP wird diese Motion ablehnen. Ich bitte Sie, das ebenso zu tun.

*Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal):* Auch ich wende mich zuerst an meine städtischen Kantonsratskolleginnen und -kollegen. Es gibt sie in ländlichen Regionen im Kanton Zürich, die Regionen, die über eine Grundversorgung mit einem Zwei-Stunden-Takt verfügen. Für die Peripherie des Kantons Zürich sollen Pilotprojekte mit Autostopp-Haltestellen jetzt unbedingt geprüft werden. Die SP unterstützt die Motion.

Shared-Mobility-Systeme entwickeln sich mit der Digitalisierung laufend weiter, und zwar rasant. Der Kanton Zürich muss sich mit seinem zentrierten ÖV-System insbesondere bezüglich der peripheren Erschliessung an den Entwicklungen beteiligen. In seiner Begründung zu seiner Ablehnung schreibt der Regierungsrat, dass die Bedürfnisse der Nutzenden für Carpooling-Angebote kaum vorhersehbar oder sehr veränderlich sind. Dies bezweifle ich. Erstens: Mit zunehmendem Bewusstsein bezüglich Umweltbelastungen steigt die Offenheit der Bevölkerung und wird laufend zunehmen. Sehr gut vorhersehbar und kalkulierbar ist zudem der ÖV-Bedarf mit Einbezug der kommunalen Transporte. In den ländlichen Regionen gibt es aufwendige Schulbussysteme. Ein riesiger logistischer Aufwand wird betrieben, um diese Regionen zu bedienen. Es ist volkswirtschaftlich ein Unsinn, dass wir im Kanton Zürich verschiedene Verkehrssysteme parallel laufen lassen. Beispielsweise der Kanton Graubünden und die Romandie haben längstens eine Kombination mit der Postauto AG.

Der ZVV muss unbedingt Pilotprojekte im Bereich «Shared Mobility» betreiben und diese nicht nur Interesse verfolgen. Mitfahrssysteme sind heute bereits vielfältig erprobt. Die bereits bestehenden Haltestellen können dafür ganz einfach genutzt werden.

Die SP stimmt dem Vorstoss zu. Unterstützen Sie die Motion. Shared-Mobility kann für alle Bevölkerungsgruppen grosse Mehrwerte bringen und Autofahrten mit zwei und weniger Personen verhindern.

*Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.):* Die Motion beziehungsweise jetzt das Postulat verlangt einen Pilotversuch mit anschliessender Kreditvorlage für eine Car-Sharing-Infrastruktur. Der Idee, die Verkehrsererschliessung auf dem Land zu verbessern, ist durchaus etwas Positives abzugewinnen. Die Frage ist, ob dieser Vorstoss in die richtige Richtung führt.

In seiner Antwort führt der Regierungsrat aus, dass gleich aufgestellte Pilotversuche in anderen Kantonen gezeigt haben, dass die vorgeschlagenen Infrastrukturen zwar technisch machbar sind, aber nicht ausreichend genutzt werden. Im Beispiel von Luzern sind es nur zwei Personen, die das Angebot pro Tag nutzen. Das offensichtliche Problem ist, dass mögliche Aufnahme- und Ausstiegsorte beim Carpooling grundsätzlich überall liegen können. Die Nutzung von solchen Angeboten lässt sich daher kaum über die Errichtung von fixen Fahrzeugabstellplätzen oder Haltestellen beeinflussen. Als Nutzer möchte ich mit Vorzug zu Hause abgeholt werden und am Zielort wieder aussteigen können. Es stellt sich daher für uns die Frage: Wieso soll man noch einmal etwas prüfen, das sich als nicht nutzstiftend erwiesen hat? Aus unserer Sicht wäre ein Vorstoss, welcher das Car-Sharing durch geeignete Kommunikationsmassnahmen unterstützen würde, zielführender gewesen. Dies kann aber mit dem Postulat 47/2019 betreffend zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen abgedeckt werden, welches der Regierungsrat bereit ist zu übernehmen. Zudem gibt es auf privater Initiative verschiedene Plattformen, die Car-Sharing und Carpooling erfolgreich unterstützen. Diese können wirtschaftlich betrieben werden, was zeigt, dass hier schneller, als dies der Staat kann, ein Angebot entsteht, das effektiv auch genutzt wird.

Aus all diesen angeführten Gründen wird die FDP das Postulat nicht überweisen.

*Franziska Barmettler (GLP, Zürich):* Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist Weltklasse. In den grossen Städten haben die Menschen die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. In kleineren Gemeinden und auf dem Land gibt es jedoch oft keine gute Alternative zum eigenen Auto. Es fehlt noch das letzte Stück, das Stück zwischen der Haltestelle und der Haustür. Oder es gibt nur einen Bus, der im Zwei-Stunden-Takt fährt. Beides führt dazu, dass die Leute oft auf das Auto ausweichen. Gleichzeitig aber ist ein weiterer Ausbau des ÖV-Angebotes in diesen Gebieten weder ökonomisch noch ökologisch zweckmässig. Alternative Modelle als Ergänzung zum ÖV sind deshalb gefragt und werden in der Schweiz in verschiedenen Regionen auch getestet oder genutzt, so zum Beispiel Mitfahr-Modelle mit fixen Auto-stopp-Haltestellen, auf welche das Postulat Bezug nimmt. Das Modell «Carlos» wurde sehr früh, bereits im Jahr 2002, in der Region Burgdorf getestet und musste wegen mangelnder Nachfrage – ein Fahrgäst pro Tag – eingestellt werden. Das Projekt «Taxito» wurde zehn Jahre später

im Luzerner Napfgebiet eingeführt und wird momentan von zweieinhalb Personen pro Tag genutzt. Auch On-demand-Modelle ohne fixe Haltestellen, wie etwa das Projekt «Flow» in Herzogenbuchsee, oder Projekte mit autonomen Fahrzeugen, wie der Smart-Shuttle der Post, werden zurzeit getestet. Es ist zu begrüssen, dass sich auch der Kanton Zürich mit dieser Thematik beschäftigt und mit eigenen Tests zu diesem Innovationsprozess beiträgt. Bei der Wahl des Modells plädiert die Grünliberale Fraktion dafür, über die im Postulat erwähnten Autostopp-Haltestellen hinausdenken. In diesem Sinne unterstützen wir das Postulat.

*Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach):* Wir müssen im Kanton Zürich auf jeden Fall ein grosses Interesse daran haben, dass die Belastung unserer Strassen nicht noch weiter zunimmt, sondern dass sie abnimmt. Und Carpooling, wir wissen es alle, also wenn Autos geteilt werden und unterwegs sind – wir nennen das auch «Mitfahrglegenheit» oder «Mitfahren» auf Deutsch –, Carpooling ist ein wichtiges Mittel zur Reduktion des Verkehrs auf den Strassen, wenn es denn funktionieren würde und die Systeme sich in Gang gesetzt haben. Carpooling ist nicht einfach nur eine gute Ergänzung zum ÖV, wenn dieser nicht fährt oder zu wenig oft fährt in ländlichen Regionen. Carpooling – und da möchte ich besonders hinweisen – ist vor allem auch auf sogenannten Querverbindungen zu den S-Bahnstrecken wichtig. Nehmen Sie zum Beispiel die Verbindung Männedorf – ich komme ja vom rechten Seeufer – nach Volketswil: Mit dem ZVV-Angebot braucht man von Männedorf nach Volketswil in der Regel eine Stunde für einen Weg, mit dem Auto sind es 20 bis 25 Minuten. Es gibt viele Pendlerinnen und Pendler auf dieser Strecke, und da lohnt sich das Carpooling oder die Mitfahrglegenheit eben auch. Es ist eine optimale Lösung genau für diese Strecken, dass man sich zusammentut, wenn man schon den gleichen Weg hat. Sie wissen alle, dass gerade im Pendlerverkehr die Besetzung der Autos im Durchschnitt 1,1 Personen beträgt.

Die beiden Beispiele, welche die Postulanten zitiert haben, sind sehr kleinräumig. Ich denke, gerade in einem dichtbesiedelten Gebiet wie dem Kanton Zürich und in einem grösseren Raum können eben solche Carpooling-Modelle funktionieren. Die beiden zitierten Beispiele sind auf engem, lokalem Raum und daher bis heute nicht so erfolgreich gewesen. Es kann aber sein, dass sich das noch entwickelt. In Zürich, also in unserem Kanton ist das, wie gesagt, auf jeden Fall anders, und ich gehe davon aus, dass solche Modelle viel besser umgesetzt werden können, auch weil wir in unserer Volkswirtschaftsdirektion, im Amt für

Verkehr und so weiter hoffentlich auch ein Know-how haben, das eben genau dazu führt, dass solche Modelle erfolgreich werden können. Wir müssen im Kanton Zürich zeigen, dass es mit diesem Carpooling vorangehen kann, dass es attraktiv ist. Und wir müssen zeigen können, dass diese Plattformen auch genutzt werden.

Das traue ich den Leuten von der Volkswirtschaftsdirektion zu, deshalb unterstützen wir Grüne auch dieses Postulat. Wir danken Ihnen.

*Ruth Ackermann (CVP, Zürich):* Lassen wir doch die Projekte in Luzern und in der Westschweiz noch etwas länger laufen, bevor wir in Zürich ein weiteres Pilotprojekt starten, das einen grossen zeitlichen und sicher auch finanziellen Aufwand bedeuten würde. Ein entsprechendes Projekt wurde, wie bereits erwähnt, wegen mangelnder Nachfrage auch wieder eingestellt. Unsere ÖV-Anbindung im ganzen Kanton ist hervorragend. Selbstverständlich müssen aus wirtschaftlichen und ökologischen Überlegungen Angebot und Nachfrage aufeinander abgestimmt sein. Ich bin sicher, Personen, die ausserhalb dieses tollen 7-Minuten-Taktes, wie in der Stadt Zürich, leben, sich bereits bestens organisiert haben und sich gegenseitig unterstützen, ohne dass der Kanton mit vorgegebenen Haltestellen nachhelfen muss. Ausserhalb der Stosszeiten und auf wenig befahrenen Strecken nützt auch eine perfekte Autostopp-Haltestelle wenig, wenn kaum ein Fahrzeug vorbeikommt. Mit einem Online-Angebot zum Beispiel per SMS kann ganz einfach zusätzlich auch der ideale Ort für den Zustieg ausgemacht werden, und der wird kaum je an den fix markierten Haltestellen sein. Leider ist es nicht einfach, die Massen dazu zu bewegen, sich ein Auto für eine gemeinsame Fahrt zu teilen. Die Gründe dafür sind sehr unterschiedlich, aber sicher hat vieles mit Bequemlichkeit und Privatsphäre zu tun. Bequem ist es auch, wenn man sich nicht an fixe Ein- und Ausstiegsorte halten muss.

Wir unterstützen dieses Postulat nicht.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Neue Mobilitätsmöglichkeiten sind grundsätzlich zu begrüssen, zumal in der Schweiz ein Auto durchschnittlich nur mit 1,6 Personen belegt ist, im Pendlerverkehr sogar nur mit 1,1 Personen. Shared-Mobility-Angebote, hier mithilfe des motorisierten Individualverkehrs, könnten im Sinne des Carpoolings einen Mehrwert bringen. Der tritt jedoch nur ein, wenn auch eine Nachfrage für Mitfahrersysteme bestehen würde. Es scheint aber doch so, dass die Zürcherin und der Zürcher lieber einige Minuten mehr in Kauf nehmen,

um zu einer ÖV-Haltestelle zu gelangen, als in den Wagen einer unbekannten Person zu steigen. Oder dann weichen sie doch lieber auf einen eigenen PW aus.

Immerhin darf festgestellt werden, dass der Kanton Zürich zu nahezu 100 Prozent durch den öffentlichen Verkehr erschlossen ist, wobei natürlich klar ist, dass in entlegenen ländlichen Regionen dieser Verkehr sehr dünn angesiedelt ist. Aber es gilt insbesondere für die Kantonsstrassen, wo die Versorgung sehr gut ist. Vor diesem Hintergrund ist es mehr als fraglich, ob im Kanton Zürich ein weiteres Pilotprojekt zu einem Mitfahrersystem zeitliche und finanzielle Mittel rechtfertigt.

Trotzdem ist die EVP der Meinung, dass sowohl Shared Mobility als auch jegliche anderen innovativen Mobilitätsformen in einer Gesamtbetrachtung zur künftigen Verkehrsgestaltung näher geprüft werden sollten. Die EVP betrachtet diese Motion jedoch nicht als den richtigen Weg, würde aber einem Postulat zustimmen.

*Christina Zurfluh Fraefel (SVP, Wädenswil):* Im digitalen Zeitalter braucht es keine Haltestellen, also keine physischen Lösungen, sondern es bräuchte wohl eher eine App für ein solches Anliegen, eine Plattform, wobei sich alle Teilnehmer anmelden müssten. Ich als Frau möchte auf jeden Fall wissen, falls ich jemanden ins Auto einsteigen lasse, worum es sich bei dieser Person handelt. Also überlassen wir solche Projekte Start-ups, die digital fit sind und so Lösungen anbieten können.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur) spricht zum zweiten Mal:* Besten Dank. Und auch erstmal besten Dank auch für die breite Unterstützung, die meinem Postulat hier zuteilwird. Erfreulich ist auch, dass selbst die Gegenseite offenbar bestätigt, dass die Erschliessung auf dem Land zum Teil nicht immer zufriedenstellend ist.

Zuerst zu Frau Zurfluh gerade noch das Feedback betreffend das Einsteigen-Lassen: Gerade Taxito arbeitet mit einer Registration, damit der Fahrer und auch die Mitreisenden bekannt sind. Es gibt verschiedene Systeme mit Haltestopp in diesen Carpooling-Lösungen, die genau die Identifikation der Autos und der Mitreisenden sicherstellen. Von dem her kann das gewährleistet sein, je nachdem, welches Modell man nimmt. Ich habe das hier bewusst offengelassen, um das hier nochmals zu wiederholen. Sie und auch Herr Schucan haben erwähnt, dass es ja digitale Anbieter beziehungsweise verschiedene privatwirtschaftliche Anbieter gibt. Ja, da muss ich Sie hier einmal in die Runde fragen: Wer

kennt denn hier einen solchen Anbieter? Diese Angebote sind zum Teil unsichtbar und auch mir nur dank meiner Recherche für den Vorstoss überhaupt begegnet. Der normale ÖV-Nutzer oder auch der normale Autofahrer weiss nichts von diesen Angeboten. Er kennt vielleicht die Worte «Carpooling», «Shared Mobility», aber wie er dies wirklich umsetzen, wie er das benutzen soll, weiss er nicht.

Was ich mit meinem Vorstoss will, ist, dieses Angebot überhaupt sichtbar machen, und dafür braucht es eben auch Infrastruktur. Autostopp-Haltestellen schaffen die nötige Infrastruktur, damit solche Carpooling-Lösungen überhaupt sichtbar werden auf der Strasse und damit auch breiter akzeptiert werden und eine reale Chance erhalten, damit sie auch verbreitet sind. Wie bereits zuvor gefordert, wird auch eine Anbindung an den ZVV, eine reale Anbindung, die Akzeptanz und Sichtbarkeit eines solchen Angebotes weiter erhöhen, damit solche modernen Shared-Mobility-Carpooling- oder was auch immer -Lösungen eine reale Chance haben und auch sinnvoll gefördert werden.

Ich danke Ihnen nochmals für die Unterstützung meines Postulates.

*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh:* Auch die Regierung steht neuen Mobilitätsangeboten selbstverständlich offen gegenüber und auch die Regierung und mein Amt für Verkehr und übrigens auch der ZVV verfolgen die Entwicklungen natürlich mit grossem Interesse, verfolgen, was da alles läuft. Und es wurde ja zu Recht erwähnt, die Personenbelegung der Fahrzeuge ist tief. Da liegt tatsächlich Potenzial. Würde man jedes Auto voll besetzen – das haben Verkehrsexperten ausgerechnet –, dann würde sich die heutige Verkehrsmenge um drei Viertel reduzieren. Da haben wir also tatsächlich ein Potenzial. Nur, das Potenzial ist das eine, die Realität, zumindest bis jetzt, ist eine andere. Auch darüber haben Sie hier bereits berichtet und haben Sie hier die Antwort des Regierungsrates studiert. Bei den verschiedenen Projekten namens «Carlos» oder «Taxito» zum Beispiel war einfach der Bedarf nicht da. Die Leute haben es nicht genutzt, die Nachfrage war sozusagen nicht relevant. Man kann auch erwähnen: Das Bundesamt für Straßen hat ebenfalls einen sogenannten Carpooling-Versuch mit den Mitarbeitenden gestartet. Auch hier ist das Resultat sehr ernüchternd. Die Regierung hat aber vor allem die Motion abgelehnt, weil sie nicht bereit war und bereit ist, hier einfach zusätzliche finanzielle Mittel zu sprechen für fixe Haltestellen, wo wir doch wissen, dass eben gerade nicht die fixen Haltestellen die Zukunft sind, sondern die Flexibilität, wie es

Christina Zurfluh gesagt hat, die Flexibilität dank der neuen technologischen Möglichkeiten.

Nun bin ich Ihnen sehr dankbar, dass Sie die Motion nicht überweisen, hier sind wir uns offenbar einig. Und da ich eben erst heute Morgen erfahren habe, dass sie umgewandelt werden soll, kann ich Ihnen schlicht keine Haltung der Regierung zur Frage, ob sie ein Postulat entgegengenommen hätte oder nicht, mitteilen. Wie auch immer, ich glaube, man muss hier realistisch sein. Aber was mir schon wichtig ist: Wir wollen die Chancen der Digitalisierung nutzen. Aber dann muss man auch die Flexibilität bei den Instrumenten haben und kann sich nicht so auf fixe Haltestellen fixieren und glauben, die Leute gehen dann genau dorthin, um das zu nutzen. Aber sollten Sie – es scheint ja so – einen Bericht wünschen, dann werden wir diesen selbstverständlich auch gerne erstellen und das Potenzial nochmals mit aktuellen Materialien belegen. Vielen Dank.

### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 79 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion KR-Nr. 379/2018 als Postulat zu überweisen.** Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innerhalb zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

## **9. Verschiedenes**

### *Gratulation zur Geburt eines Sohnes*

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Ich habe noch eine erfreuliche Mitteilung. Ich gratuliere ganz herzlich unserem ersten Vizepräsidenten Roman Schmid zum familiären Nachwuchs. Am 26. Juli 2019 hat Finn Elia das Licht der Welt erblickt. Er wird sicher Freude haben am kantonsrätselichen Stofflöwen. Ganz herzliche Gratulation und alle Gute. (*Applaus. Der Ratspräsident übergibt Roman Schmid den Plüschlöwen.*)

### **34. Eidgenössisches Parlamentarier-Fussballturnier**

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Am Samstag fand das 34. Eidgenössische Parlamentarierinnen- und Parlamentarier-Fussballturnier in Basel auf

dem Rankhof statt. Im Organisationskomitee war unter anderem unser Altkantonsratspräsident Thomas Dähler.

Unsere Mannschaft war sehr erfolgreich. Sie gewann zweimal, erreichte zwei Unentschieden und verlor zweimal. Das reichte im interkantonalen Fussballvergleich für Rang 14 von 20 Mannschaften. (*Applaus.*) Unter der Leitung von Captain Tobias Langenegger spielten Markus Bärtschiger, Kaspar Bütikofer, Nicolas Siegrist, Moritz von Wyss und Richard Rabelbauer aus dem FC Gemeinderat Zürich. Damit das Team wegen zu wenigen Spielerinnen und Spielern nicht disqualifiziert wurde, halfen Ersatzspieler aus dem Kanton Wallis mit. Im Spiel gegen den Kanton Sankt Gallen wurden aber Ersatzspieler aus Appenzell-Ausserhoden und Appenzell-Innerrhoden eingesetzt, weil diese besonders motiviert erschienen (*Heiterkeit*).

Wir gratulieren unserer Mannschaft und danken den helfenden Kantonsparlamenten. (*Applaus.*)

### ***Rücktrittserklärungen***

*Rücktritt als Ersatzmitglied des Sozialversicherungsgerichts von Tanya Senn-Buchter, Hittnau*

*Ratssekretär Pierre Dalcher verliest das Rücktrittsschreiben:* «Nachdem ich anlässlich der Sitzung des Kantonsrates vom 24. Juni 2019 zum teilamtlichen ordentlichen Mitglied des Sozialversicherungsgerichts des Kantons Zürich, 50 Prozent, gewählt wurde, erkläre ich hiermit meinen Rücktritt als von der SVP portiertes Ersatzmitglied des genannten Gerichts per 10. Juli 2019.

Ich freue mich auf die neue Funktion, in deren Rahmen ich mich weiterhin mit grossem Engagement für die Belange des Sozialversicherungsgerichts einsetzen werde, und danke Ihnen für das in mich gesetzte Vertrauen.

Mit freundlichen Grüßen, Tanya Senn-Buchter.»

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Ersatzmitglied des Sozialversicherungsgerichts Tanya Senn-Buchter, Hittnau, ersucht um Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte, hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden.

Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt per sofort ist genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

*Rücktritt als Mitglied des Steuerrekursgerichts von Alexander Widl*

*Ratssekretär Pierre Dalcher verliest das Rücktrittsschreiben:* «Hiermit erkläre ich meinen Rücktritt als Steuerrekursrichter am Steuerrekursgericht des Kantons Zürich per 31. Januar 2020. Der Rücktritt erfolgt vor Beendigung der bis Ende Juni 2023 laufenden Amts dauer altershalber, Erreichung des vollendeten 65. Altersjahrs.

Freundliche Grüsse, Alexander Widl.»

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Steuerrekursrichter Alexander Widl ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte, hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden.

Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt per 31. Januar 2020 ist genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

***Nachruf***

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Zum Hinschied des ehemaligen Kantonsrates Hans Jörg Fischer, Schweizer Demokraten, Egg:

Wie uns mitgeteilt wurde, verstarb kurz vor den Ratsferien der ehemalige Kantonsrat Hans Jörg Fischer. Der Landwirt aus Forch wurde 1999 als Vertreter der Schweizer Demokraten in unser Parlament gewählt. Bis zu den Wahlen 2007 hielt er den letzten verbliebenen Kantonsrats-sitz der Partei. Seine politischen Anliegen zielten auf Verbesserungen der Verkehrssicherheit auf Autostrassen ab und auf Massnahmen gegen eine gesellschaftliche Überfremdung.

Hans Jörg Fischer verstarb am 6. Juli 2019 im Alter von 71 Jahren. Wir halten das Wirken von Hans Jörg Fischer für unseren Kanton in Ehren und sprechen den Hinterbliebenen unser herzliches Beileid aus.

Die Trauerfeier hat am 23. Juli 2019 stattgefunden.

***Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse***

- **Maximal-Entschädigungen in kantonalen und kantonsnahen Unternehmen**  
Motion *Markus Späth (SP, Feuerthalen)*
- **Rahmenkredit zur Förderung eines klimagerechten Waldbaus**  
Motion *Marionna Schlatter (Grüne, Hinwil)*
- **Verschwinden unsere Billettautomaten? Weg rationalisierung der Billettautomaten**  
Anfrage *Erika Zahler (SVP, Boppelsen)*
- **Nachlasskonkursverfahren**  
Anfrage *Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)*
- **Unsinnige Änderung des Quellensteuer-Melderhythmus**  
Anfrage *Hans Egli (EDU, Steinmaur)*
- **Zustand des Zürcher Waldes / Geplante Massnahmen**  
Anfrage *Martin Farner (FDP, Stammheim)*
- **Planvorlage Forchbahn: Sanierung der Bahnübergänge Trichtenhäuserstrasse und Binzstrasse im Zollikerberg mit Halbschranken**  
Anfrage *Esther Meier (SP, Zollikon)*
- **Wieso wird der von einer Mehrheit im Kantonsrat ausgerufene Klimanotstand nicht auch beim öffentlichen Verkehr und insbesondere bei ÖV-Bussen im Kanton Zürich umgesetzt?**  
Anfrage *Marcel Suter (SVP, Thalwil)*

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Zürich, den 19. August 2019

Die Protokollführerin:  
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 2. September 2019.