



146. Sitzung, Montag, 22. November 2021, 08:15 Uhr

Vorsitz: *Benno Scherrer (GLP, Uster)*

Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 3**
 - Antworten auf Anfragen
 - Ratsprotokoll zur Einsichtnahme
 - Zuweisung von neuen Vorlagen
- 2. Urbane Mobilität: Potential von Seil-/Hoch-/Hängebahn 4**
 - Postulat Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon), Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich) vom 31. Mai 2021
 - KR-Nr. 207/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung
- 3. Ausbildungsbeiträge für Quereinsteigende in eine Ausbildung zur Pflegefachperson HF 5**
 - Motion Esther Straub (SP, Zürich), Jeannette Büsser (Grüne, Zürich), Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch), Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten), Claudia Hollenstein (GLP, Stäfa) vom 21. Juni 2021
 - KR-Nr. 244/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung
- 4. Chancen auf erfolgreichen Berufsabschluss erhöhen 5**
 - Motion Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster), Hanspeter Göldi (SP, Meilen), Dieter Kläy (FDP, Winterthur), Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon) vom 12. Juli 2021
 - KR-Nr. 276/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung
- 5. Ausreichende Anzahl K+S-Gymiplätze für Kunst- und Sporttalente 5**

Postulat Arianne Moser (FDP, Bonstetten), Yvonne Bürgin (Die Mitte, Rüti), Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster), Sarah Akanji (SP, Winterthur) vom 12. Juli 2021

KR-Nr. 280/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

6. Auslegeordnung bezüglich Steuerabzügen bei natürlichen Personen im Kanton Zürich 6

Postulat Tobias Langenegger (SP, Zürich), Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon), André Müller (FDP, Uitikon), Selma L'Orange Seigo (Grüne, Zürich) vom 30. August 2021

KR-Nr. 309/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

7. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2022-2024..... 6

Antrag des Regierungsrates vom 27. Oktober 2021 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 9. November 2021

Vorlage 5767

8. Neuausrichtung ZFI..... 32

Antrag des Regierungsrates vom 9. September 2020 zum Postulat KR-Nr. 417/2016 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 9. März 2021

Vorlage 5653

9. Ausreichende Versorgung mit ZVV-Verkaufsstellen erhalten 45

Antrag des Regierungsrates vom 16. Dezember 2020 zum Postulat KR-Nr. 62/2018 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 18. Mai 2021

Vorlage 5672

10. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Objektkredits für die Neubauprojekte Veloverbindungen und Busspur im Zusammenhang mit dem Bau des Brüttenertunnels der SBB in den Gemeinden Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf..... 54

Antrag des Regierungsrates vom 2. September 2020 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 13. Juli 2021

Vorlage 5650 (*Ausgabenbremse*)

11. Vorwärts mit der Zürichsee-Uferwegplanung 62

Antrag des Regierungsrates vom 9. September 2020 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 210/2019 und geänderter Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 13. Juli 2021

Vorlage 5652

12. Verschiedenes..... 78

Fraktions- und persönliche Erklärungen

Rücktrittserklärungen

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

Ratspräsident Benno Scherrer: Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Dies ist nicht der Fall. Wir fahren fort wie vorgesehen.

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf zwei Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 311/2021, Wissenschaftliche Mitarbeitende an der Universität arbeiten Vollzeit trotz anderer Anstellung

Christa Stünzi (GLP, Horgen), Judith Anna Stofer (AL, Zürich), Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen), Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon), Monika Wicki (SP, Zürich), Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster), Maria Rita Marty (SVP, Volketswil), Raffaella Fehr (FDP, Volketswil)

- KR-Nr. 327/2021, Corona-Massentests an Zürcher Schulen
Daniel Heierli (Grüne, Zürich)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 141. Sitzung vom 25. Oktober 2021, 14.30 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Justizkommission:

- **Analyse und Berichterstattung über die Anwendung der Härtefallklausel im Kanton Zürich**

Beschluss des Kantonsrates zum dringlichen Postulat KR-Nr. 341/2020, Vorlage 5766

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Tätigkeiten der Lehrpersonen im Rahmen der integrativen Förderung**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 86/2017, Vorlage 5769

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Weiterbildungen für den Umgang mit LGBTI-feindlichen Aggressionen**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 151/2019, Vorlage 5770

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Standesinitiative betreffend Deklarationspflicht und Zollbeschränkungen von Fleisch von mehrtägigen Tiertransporten aus dem Ausland**

Parlamentarische Initiative KR-Nr. 145/2021

- **Klimaverträglicher Pendlerabzug**

Parlamentarische Initiative KR-Nr. 186/2021

2. Urbane Mobilität: Potential von Seil-/Hoch-/Hängebahn

Postulat Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon), Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich) vom 31. Mai 2021

KR-Nr. 207/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat KR-Nr. 207/2021 ist überwiesen.

Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Ausbildungsbeiträge für Quereinsteigende in eine Ausbildung zur Pflegefachperson HF

Motion Esther Straub (SP, Zürich), Jeannette Büsser (Grüne, Zürich), Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch), Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten), Claudia Hollenstein (GLP, Stäfa) vom 21. Juni 2021

KR-Nr. 244/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist der Fall. Paul von Euw, Bauma, beantragt Nichtüberweisung. Die Motion bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

4. Chancen auf erfolgreichen Berufsabschluss erhöhen

Motion Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster), Hanspeter Göldi (SP, Meilen), Dieter Kläy (FDP, Winterthur), Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon) vom 12. Juli 2021

KR-Nr. 276/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist der Fall. Paul von Euw, Bauma, beantragt Nichtüberweisung. Die Motion bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

5. Ausreichende Anzahl K+S-Gymiplätze für Kunst- und Sporttalente

Postulat Arianne Moser (FDP, Bonstetten), Yvonne Bürgin (Die Mitte, Rüti), Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster), Sarah Akanji (SP, Winterthur) vom 12. Juli 2021

KR-Nr. 280/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist der

Fall. Rochus Burtscher, Dietikon, beantragt Ablehnung des Postulates. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

6. Auslegeordnung bezüglich Steuerabzügen bei natürlichen Personen im Kanton Zürich

Postulat Tobias Langenegger (SP, Zürich), Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon), André Müller (FDP, Uitikon), Selma L'Orange Seigo (Grüne, Zürich) vom 30. August 2021

KR-Nr. 309/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist der Fall. Marcel Suter, Thalwil, beantragt Ablehnung des Postulates. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

7. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2022-2024

Antrag des Regierungsrates vom 27. Oktober 2021 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 9. November 2021

Vorlage 5767

Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Wie seit vielen Jahren üblich nimmt der Kantonsrat jeweils im November den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen zur Kenntnis. Das betrifft grundsätzlich das gesamte Strassen- und Wegnetz im Besitz des Kantons, also Kantonsstrassen, aber auch Velo- und Uferwege. Die Ein- und Ausgaben für das vorliegende Bauprogramm sind im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2022 bis 2024 eingestellt. In Bezug auf die Nationalstrassen berücksichtigt der Bericht lediglich die für den Kanton finanzrelevanten Bauvorhaben.

Um den heutigen Herausforderungen in Bezug auf unsere Mobilität bestmöglich zu begegnen, hat der Regierungsrat mit dem Regierungsratsbeschluss 771/2020 das Amt für Verkehr auf den 1. Januar 2021 neu in das Amt für Mobilität (*AFM*) umbenannt und verstärkt auf Zukunftsthemen wie Digitalisierung und Dekarbonisierung ausgerichtet. Mit dem gleichen Beschluss hat der Regierungsrat auch eine neue Aufgabenteilung zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion festgelegt. Unter anderem wurden die Kompetenzen für die Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme und die Koordination der verschiedenen Fortbewegungsmittel zur Bewältigung des Verkehrswachstums gestärkt. Im Bereich der Planung der Staatsstrassen, um die es in der heutigen Vorlage unter anderem geht, ist das Amt für Mobilität zuständig, also die strategische Planung. Das Tiefbauamt ist neu für die Vorstudie und wie bisher für die Realisierung der Bauvorhaben zuständig. Die Volkswirtschaftsdirektion bleibt als Bewirtschafterin des Strassenfonds für das Bauprogramm weiterhin zuständig. Das vorliegende Bauprogramm für die Jahre 2022 bis 2024 berücksichtigt den kantonalen Richtplan, Kapitel «Verkehr», in der festgesetzten Fassung vom 7. Juli 2017 und das Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 2018. Im kantonalen Richtplan wird der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr eine besondere Bedeutung beigemessen. Der Bau von zeitgemässen Kantonsstrassen und die Förderung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr im zunehmend dicht besiedelten Kanton Zürich wird daher ein wichtiges Ziel der Strasseninfrastrukturplanung bleiben. Daneben werden die Steuerung des Verkehrs und die Vorbereitung auf neue Mobilitätsformen und Technologien weiter an Boden gewinnen. Was das bedeutet, werden Sie dann entsprechend auch erfahren. Gefragt haben wir in der Kommission zu diesem Thema eher wenig. Im Bereich «Veloverkehr» wurde in diesem Jahr zudem mit den Vorlagen 4664b und 5671a das erste kantonale Veloförderprogramm beschlossen. Die verschiedenen Schwachstellen im Velowegnetz werden aber grundsätzlich im Rahmen von Neubau- und Sanierungsprojekten behoben.

Ich erlaube mir nun einige wenige Aspekte aus dem diesjährigen Bericht hervorzuheben: Der Regierungsrat hat im Juni 2021 die Baudirektion beauftragt, das Vorprojekt für die Umfahrung Grüningen zu erarbeiten und gestützt darauf dem Regierungsrat einen Antrag zuhanden des Kantonsrates für einen Objektkredit zu unterbreiten.

Zum Neeracherried und zur geplanten Verlegung der Strasse aus dem Moorschutzgebiet: Auch hier hat der Regierungsrat im Juni 2021 die Baudirektion beauftragt, das Vorprojekt zu erarbeiten und gestützt darauf dem Regierungsrat einen Antrag zuhanden des Kantonsrates für

einen Objektkredit zu unterbreiten. Vor dem Jahr 2027 ist jedoch nicht mit einer Umsetzung zu rechnen.

Handlungsbedarf besteht in der Gemeinde Regensdorf. Zu Stosszeiten ist das Verkehrssystem in weiten Bereichen stark überlastet. Die Gemeinde Regensdorf hat mit dem Kanton Zürich 2019 ein Gesamterschliessungskonzept Bahnhof Nord mit Lösungen für den ÖV, den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) und den Fuss- und Veloverkehr erarbeitet. 2020 haben die Stimmberechtigten der Gemeinde Regensdorf einen Rahmenkredit über 95 Millionen Franken zur Umsetzung der kommunalen Verkehrsinfrastrukturen bewilligt. Der Kanton Zürich ist in der Verantwortung, verschiedene Verkehrsinfrastrukturen auszubauen, um die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems zu verbessern beziehungsweise wiederherzustellen.

Nicht weiterverfolgt werden die Strassenprojekte Uster West sowie das Projekt Westtangente Wetzikon. Bei Letzterem wird mit der Stadt Wetzikon nun nach stadtverträglichen Lösungen zur Abwicklung des Verkehrs im Zentrum Wetzikon gesucht.

Das Budget für die Realisierung von Velowegen wird in der kommenden KEF-Periode von heute 15 auf 20 Millionen Franken erhöht. Neben der Veloschnellroute Wallisellen–Bassersdorf (*Vorlage 5650*), die wir heute unter Traktandum 10 behandeln werden, sind auch im Zusammenhang mit dem erwähnten Projekt Regensdorf, Bahnhof Nord, oder in Wetzikon und Weinigen/Dietikon Velo-Projekte geplant.

Ein Dauerthema im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bericht ist der Lärm respektive der Lärmschutz. Im Rahmen des kantonsweiten Lärmsanierungsprogramms sind die Akustikprojekte in allen Gemeinden ausgelöst und in den meisten Gemeinden bereits abgeschlossen. Die Finanzierung wurde durch regionsweise Rahmenkredite mittels Regierungsratsbeschlüssen gesichert. Es handelt sich um gebundene Ausgaben. Infolge der neuen Rechtsprechung sind bei den noch verbleibenden Arbeiten für den Grossteil der Strassen mit Grenzwertüberschreitungen die Möglichkeiten von Temporeduktionen und lärmarmen Belägen zu untersuchen, da gemäss dieser Rechtsprechung der Lärm an der Quelle bekämpft werden soll. Der Regierungsrat vertritt jedoch die Haltung, dass von der generellen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf dem übergeordneten Strassennetz nur zurückhaltend und in ausgewiesenen Ausnahmen abgewichen werden soll. Die Gerichte haben indessen mehrfach entschieden, dass Temporeduktionen im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten zu prüfen seien. Bisher wurde jedoch nur auf vereinzelt Abschnitten ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur

die Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen als verhältnismässig angesehen und umgesetzt.

Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat das Geschäft an zwei Sitzungen beraten, Fragen gestellt und weitere Informationen eingefordert. Die Verwaltung ist ihrer Informationspflicht trotz des sehr knappen Zeitbudgets nachgekommen und hat die eingegangenen Fragen eingehend und ausführlich beantwortet, wofür ich mich im Namen der ganzen Kommission herzlich bedanke. Angesichts des alljährlich wiederkehrenden Geschäftes bitte ich die Regierung inskünftig um eine vorzeitige Überweisung der Vorlage, damit die Kommission die Beratungen mit der ihr gebührenden Sorgfalt beraten kann.

Im Namen der einstimmigen vorberatenden Kommission beantrage ich Ihnen, der Vorlage zuzustimmen und den Bericht zur Kenntnis zu nehmen. Besten Dank.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Als Sprecher der SVP/EDU-Fraktion berichte ich Ihnen aus unserer Warte, das heisst ohne ideologische Scheuklappen, über das Bauprogramm Staatsstrassen oder, wie die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) so schön sagt, über das Investitionsprogramm für Mobilität, das gemäss unserer Einschätzung mehr Restmobilität als Strassenunterhalt fördert. Wie kommen wir zu dieser ketzerischen Aussage? Die jährlichen Ausgaben, die der MIV in die Staatskasse bezahlt, und dazu zählen Mineralölsteuer, Vignette, LSVA (*Schwerverkehrsabgabe*) und Verkehrsabgaben, beträgt sage und schreibe 444 Millionen Franken. 444 Millionen Franken bezahlt das Rückgrat unserer Wirtschaft, damit der MIV weiterhin auf den Strassen verkehren, die Baustellen bedienen oder unsere Lebensmittel, die der Detailhändler oder die Grossverteiler liefern, oder einfach unsere Online-Bestellungen ausliefern darf. Beim Bauprogramm Staatsstrassen sprechen wir über ein Volumen von 132 Millionen Franken. Davon werden für Strasseninfrastruktur rund 60 Prozent, nämlich 78 Millionen, ausgegeben. Die restlichen 40 Prozent fliessen in Fussgängeranlagen, Uferwege, Radverkehrsanlagen oder Lärmschutz, wobei für die Radwege mit 20 Millionen Franken ein bemerkenswerter Betrag von ein Viertel der Strassenausgaben getätigt wird. Wenn ich dieses Ausgabenverhältnis in Relation zu ihrer Benützung stelle, verschlingen die Radwege unverhältnismässig viel Geld. An dieser Stelle möchte ich von der linken Ratsseite heute Morgen noch ein Dankeschön für das MIV-Sponsoring der Radwege hören.

Aus Sicht der SVP/EDU-Fraktion hat der Kulturlandschutz bei den Radwegbauten zu wenig Priorität. Führt ein Radweg durchs Kulturland,

wird selbstverständlich ein breiter Grünstreifen ausgeschieden. Führt der Radweg entlang des Waldes, wird kein Grünstreifen ausgeschieden, um die Waldfläche zu schonen. Wenn bei Radwegbauten Waldfläche geschont werden kann, kann aus unserer Sicht auch beim Kulturland Landverschleiss minimiert werden. Beim Lärmschutz ist anzumerken, dass bei den neuen Fahrzeugen nicht mehr die Motoren, sondern die Pneu die Hauptquelle des Lärms sind. Oder anders ausgedrückt: Die Pneu-Hersteller müssten künftig zur Entwicklung von lärmärmeren Pneu verpflichtet werden. Wir müssen aber nicht warten, bis wir lärmärmere Pneu zur Verfügung haben, sondern wir können jetzt schon zu den gleichen Kosten lärmärmere Beläge einbauen. Es gibt semidichte Asphaltbeläge, die in der Schweiz noch immer als neuster Stand der Technik gelten. Die akustische Wirkung dieser semidichten Asphaltbeläge wird mit deren Porosität erreicht. Werden die Poren verschmutzt und mit Strassenstaub verstopft, so nimmt deren Wirkung ab. Wegen der Offenporigkeit ist anzunehmen, dass die technische Lebensdauer ebenfalls kürzer ist. Langzeiterfahrungen bestehen noch nicht. Nun gibt es eine neue Generation von lärmarmen Belägen. Die akustische Wirkung von diesen AC-8-lärmarmen Belägen wird mit einer feinen Oberfläche beziehungsweise mit deren Textur erreicht. Die ältesten AC-8-lärmarmen Beläge sind erst fünf Jahre alt, versprechen aber eine gute Lebensdauer. Die geschlossene Oberfläche lässt darauf schliessen, dass zum Beispiel eben der genannte AC 8 eine gute akustische Langzeitwirkung erreicht. Weil Verschmutzung nicht in den Belag eindringen kann, dürfte diese auch keinen langfristig negativen Einfluss auf die Akustik nehmen. An dieser Stelle fordern wir von der Fachstelle Lärmschutz mehr Offenheit gegenüber der neusten Generation von lärmarmen Belägen und statt stets Tempo 30 zu verlangen und den ÖV unattraktiver und teurer zu machen, Tempo 50 mit lärmarmen Belägen zu fordern. Selbst ich als Fahrradfahrer bin nicht bereit, statt mit gut 40 Kilometern plötzlich nur noch mit 30 Kilometern hinter den Bussen herzuschleichen. ÖV- und Velo-Attraktivität ist wichtig und darf nicht durch Tempo-30-Zonen geschmälert oder verschlechtert werden. An dieser Stelle möchte ich Ihnen, Frau Volkswirtschaftsdirektorin, auf den Weg geben: Setzen Sie sich für lärmarme Beläge ein, für die Anwohner, für den MIV und für den ÖV.

An dieser Stelle möchte ich bekannt geben, dass die SVP/EDU-Fraktion das Bauprogramm Staatsstrassen zur Kenntnis nimmt. Danke vielmals.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Die politische Einflussnahme zum jährlichen Baubericht der Zürcher Staatsstrassen beschränkt sich bekanntlich lediglich auf die Kenntnisnahme des Berichts. Umso mehr muss an dieser Stelle auf einige Schwachstellen hingewiesen werden:

Erstens: Breitere Strassen mit immer mehr Spuren sind Rezepte von vorgestern und sollten nicht mehr toleriert werden. Zweitens: Was Paris kann, können wir auch. In den letzten Monaten wurde weltweit über die beinahe flächendeckende Einführung von Tempo 30 in Paris berichtet. Und es funktioniert. Herr Egli, Sie haben es ja selbst gesagt: Bis 30 Kilometer pro Stunde sind die Motorengeräusche lauter, danach aber die Abrollgeräusche, also Tempo 30 funktioniert auch für Lärmreduktion. Machen wir deshalb Nägel mit Köpfen und forcieren endlich Geschwindigkeitsreduktionen an denjenigen Abschnitten, wo dies sogar der Kanton als sinnvoll und machbar erachtet. Denn es ist erwiesen, dass eine Reduktion von 50 auf 30 auch positive Synergieeffekte betreffend Sicherheit, aber auch Aufenthalts- und Raumqualität hat. Drittens: Die Lärmsanierung der Kantonsstrassen muss noch stärker vorangetrieben werden, unabhängig der Bundesvorgaben und in erster Linie mittels Massnahmen an der Quelle, sprich mittels Temporeduktionen, aber auch, wie ebenfalls bereits erwähnt, mit lärmarmen Strassenbelägen. Den trotz den erfolgten Erstsanierungen sind ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur weiterhin hunderttausende Personen von Lärmimmissionen über den zulässigen Grenzwerten betroffen. Wir fordern deshalb Massnahmen an der Quelle, welche in erster Linie durch Geschwindigkeitsreduktionen erfolgen sollen, da diese auch einen positiven Einfluss auf die CO₂-Emissionen bewirken. Viertens, nur ganz kurz hier angesprochen, wir kommen später nochmals dazu: Die Seeuferwege sind immer noch nicht weitergebaut, obwohl wir seit mehreren Jahren die gesetzlichen Grundlagen dafür haben und die finanziellen Mittel gesprochen wurden. Mehr dazu bei Traktandum Nummer 11, «Vorwärts mit der Zürichsee-Uferwegplanung» (*Vorlage 5652*). Fünftens: Den Gegnern eines starken ÖV-, Velo- und Fussverkehrsnetzes muss bei dieser Gelegenheit wieder einmal vor die Augen geführt werden, dass gerade die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs massgeblich zur Stauminderung beitragen, da auf dem bedrängten Strassenraum wesentlich mehr Personen transportiert werden können, als wenn eben diese Personen mit ihren eigenen Fahrzeugen den gleichen Strassenraum benutzen würden. Daher sollten Sie sich über all jene freuen, die auf den Bus, das Tram, die S-Bahn, das Fahrrad oder ein anderes raumsparendes Transportmittel umsteigen. Abschliessend möchte ich noch auf die Verkehrssicherheit der Zu-Fuss-Gehenden in

unserem Kanton hinweisen, da diese vielerorts immer noch stark verbesserungswürdig ist. Denn auch im vergangenen Jahr wurden auf Kantonsstrassen diverse Fussgängerstreifen ohne Not entfernt, mit der fadenscheinigen Begründung, sie entsprächen nicht mehr der aktuellen Norm. Direktbetroffen sind hier gerade die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, also ältere Menschen und Kinder. Auch hier fordern wir deshalb ein stärkeres Engagement der involvierten Stellen und einen sofortigen Verzicht auf weitere Entfernungen von Fussgängerstreifen. Bitte teilen Sie dies auch der Verkehrstechnischen Abteilung (VTA) mit, sehr geehrte Frau Regierungsrätin sowie geschätzter Kollege und VTA-Mitarbeiter Ueli Pfister.

Die SP nimmt den Bericht über das Bauprogramm der Staatsstrassen trotz der erwähnten Schwachstellen zur Kenntnis und fordert die Regierung auf, neue und zukunftsfähige Verkehrslösungen ohne Scheuklappen anzugehen und umzusetzen.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Wir nehmen heute das Bauprogramm der Staatsstrassen 2022-2024 zur Kenntnis. Der Regierungsrat legt uns damit dar, wie er unsere Verkehrssysteme weiterentwickeln will. Leider gab es in der Kommission für Planung und Bau kaum Zeit, der Wichtigkeit dieser Vorlage gerecht zu werden.

Mit dem seit 1. Januar 2021 in der Volkswirtschaftsdirektion neu formierten Amt für Mobilität, AFM, wurden die Zuständigkeiten neu verteilt. Die Volkswirtschaftsdirektion ist für die Strategie unsere Staatsstrassen zuständig und die Baudirektion für die Umsetzung der konkreten Projekte. Mit dieser deutlichen Aufgabentrennung sind nun auch die Verantwortlichkeiten klar geregelt, und die Baudirektion ist mit der schnellen Umsetzung der Projekte gefordert. Die Gemeinden haben die neue Aufgabenteilung gut akzeptiert, nicht zuletzt auch darum, weil nun die Ansprechpersonen klar definiert sind.

Mit dem strategischen Handlungsprogramm zur Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität, DiNaMo, hat die Volkswirtschaftsdirektion die Zeichen der Zeit erkannt. Das Nebeneinander aller Verkehrsmittel und deren technische und digitale Entwicklung wird uns künftig stark fordern. Die Komplexität der Thematik und die Nutzung der grossen Chancen erfordert eine klare Strategie. Mit dem Programm DiNaMo hat die Volkswirtschaftsdirektorin ein zweckmässiges Instrument für diese Aufgabe geschaffen.

Bei den konkreten Projekten muss es einem Sorgen bereiten, wie lange es dauert, bis wir unsere Verkehrsprojekte realisiert haben. Wegen Partikularinteressen bringen wir kaum noch einen Fuss vor den anderen bei

der Realisierung. Es ist deshalb erfreulich, dass es der Volkswirtschaftsdirektion gelungen ist, bei den lange hängigen Umfahrungen Grünigen, Neeracherried und Eglisau einen entscheidenden Schritt vorwärts zu machen, und wir fordern nun eine baldige Umsetzung. Aus dem Bereich Veloverkehr gibt es gute Nachrichten. Neben diversen Investitionen ins Velowegnetz ist speziell die Veloschnellroute Wallisellen hervorzuheben, welche wir noch heute beraten werden (*Vorlage 5650*). Mit der Forderung, dass in der KPB im nächsten Jahr für die Beratung des Bauprogramms angemessen Zeit eingeräumt wird, nimmt die FDP das Bauprogramm der Staatsstrassen zur Kenntnis.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Ungefähr 2012 nahmen die Grünliberalen das Strassenbauprogramm mit Verwunderung zur Kenntnis, es war nämlich ein eigentliches «Strassennichtbauprogramm». Damals waren praktisch alle grösseren, besonders hervorgehobenen Projekte in Konflikt mit dem Moorschutz und es war für die Grünliberalen absehbar, dass sie nicht realisiert würden. Heute haben zwei dieser Projekte auf dem Tisch – oder eben nicht mehr auf dem Tisch –, sie werden abgeschrieben. Die Strasse Uster West und die Umfahrung Wetzikon, das sind genau solche alten Projekte, die mal geplant waren, aber schlicht nicht realisiert werden können. Beim letzten Bericht über das Bauprogramm der Staatsstrassen hatten wir uns gewünscht, dass vermehrt Temporeduktionen auf Kantonsstrassen in Betracht gezogen würden. Die Möglichkeiten dazu werden im Rahmen des Lärmschutzes, zusammen mit der Umsetzung von lärmarmen Belägen, heute erwähnt. Es besteht hier aber noch viel mehr Handlungsbedarf, zumal viele Gemeinden auch auf Kantonsstrassenabschnitten Temporeduktionen wünschen; viele Gemeinden sind das, wie bei der Instandstellung der Kantonsstrassen in Hinwil. Hier hatte die Gemeinde gewünscht, dass neu Tempo 30 eingeführt werde. Die Regierung ging nicht darauf ein. Im Kantonsrat haben wir dann der Gemeinde die Freiheit gelassen, selbst zu entscheiden, ob Tempo 30 eingeführt werden soll oder nicht. Nun, in diesem Fall kam das Zeichen wohl zu spät. Aber das sollte und soll trotzdem ein wichtiges Zeichen für die Zukunft sein. Schliesslich ist Tempo 30 heute etabliert und kann unkompliziert und situativ auch ohne bauliche Massnahmen eingeführt werden. Die Regierung selber hat ja 20 Kantonsstrassenabschnitte bezeichnet, die sich für Tempo 30 eignen. Wirklich gegangen ist erst auf drei Abschnitten etwas. Das ist ungenügend vor allem unter dem Gesichtspunkt, dass diese Regierungsratsliste nicht abschliessend ist. Heute muss doch bei jedem Strassenabschnitt im Kerngebiet einer Gemeinde geprüft werden, ob nicht

Tempo 30 angemessen ist. Dies einfach darum, weil in diesen Kerngebieten regelmässig die diversen Mobilitätsarten unmittelbar aufeinandertreffen. Da sollen die Tempi nicht allzu unterschiedlich sein, das ist viel zu gefährlich, um dann mal einen anderen Aspekt noch ins Feld zu führen als nur den Lärm.

Wir sind gespannt auf das nächste Strassenbauprogramm und wünschen uns darin weiterführende Informationen zum angepassten Mobilitätsverhalten und mehr Umsetzungsprojekte für eine zukunftsfähige Mobilität. Das diesjährige Programm nehmen wir zur Kenntnis.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Es wurde ja von meinen Vorrednern schon einiges gelobt und kritisiert. Im Folgenden fokussiere ich daher auf die in der Kommission etwas vertieft diskutierten Punkte «Veloverkehr» und «Temporegime».

Zuerst zum Veloverkehr: Die Veloschnellroute, welche wir im Traktandum 10 behandeln, ist ein Leuchtturmprojekt. Hier wurde strategisch gedacht, ein zukunftsfähiges Projekt aufgleist und wir stimmen gerne zu. Mit dem zweiten Veloförderprogramm wird die Veloförderung fortgesetzt, auch das eine wichtige Massnahme, welche wir unterstützen. Bei der Sanierung von Schwachstellen im Veloverkehr besteht aber noch Potenzial für eine beschleunigte Umsetzung. Schon die Formulierung im Strassenbauprogramm zeigt eben, dass die Optik immer noch autozentriert ist. Ich zitiere: «Die verschiedenen Schwachstellen im Velowegnetz werden vor allem im Rahmen von Neubau- und Sanierungsprojekten behoben.» Das heisst also: Wenn die Strasse ohnehin saniert werden muss, werden auch die Schwachstellen im Velowegnetz behoben. Oder umgekehrt: Wenn die Strasse keinen Sanierungsbedarf aufweist, so gibt es eben keine Sanierung der Veloschwachstelle. Wir fordern, dass auch die Sanierung von Schwachstellen im Velonetz als «Sanierungsbedarf» qualifiziert wird und eigenständige Sanierungsprojekte für den Veloverkehr ausgelöst werden. Es gibt leider viele Schwachstellen im Velonetz, wo die Strasse für den Autoverkehr wohl noch 20 Jahre ihren Dienst tut, die Sanierung aus verschiedenen Gründen für den Veloverkehr aber vordringlich ist.

Zum Temporegime: Aus Gründen des Lärmschutzes und aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre Tempo 30 im Siedlungsgebiet schon längst angezeigt. Zuerst zum Lärmschutz: Lausanne hat Tempo 30 in der Nacht flächendeckend umgesetzt. Die Stadt Zürich signalisiert Tempo 30 auch auf Hauptachsen. Die Lärmschutzgesetzgebung ist klar: In einem ersten Schritt sind Massnahmen an der Quelle zu ergreifen, das sind also Tempo 30 oder allenfalls lärmarme Beläge. Erst als letzte

Massnahme kommen Schallschutzfenster zum Einsatz. Schallschutzfenster sind aber keine Sanierungsmassnahme, sondern eine Ersatzmassnahme. Die Sanierungspflicht bleibt bestehen und der Kanton steht nach wie vor in der Pflicht. Bei der Vorbereitung dieses Votums habe ich auf der Webseite des Kantons gesurft. Noch vor wenigen Wochen wurde dort die Lärmsanierung bei vielen Gemeinden mit dem Legendpunkt «Lärmsanierung abgeschlossen» bezeichnet, obwohl in den meisten Gemeinden nur Lärmschutzfenster eingebaut wurden. In der neusten Version steht «Schallschutzfenster-Projekte abgeschlossen». Offenbar hat da ein erstes Umdenken stattgefunden, Gratulation. Vielleicht hat auch meine Anfrage 329/2021 eine erste Wirkung gezeigt.

Tempo 30 als Massnahme an der Quelle ist technisch immer möglich und fast immer auch sinnvoll. Durch Tempo 30 kann der Lärm um 3 Dezibel verringert und damit halbiert werden. Das ist eine kostengünstige, einfache, rasch umsetzbare Massnahme. Sie zeigt eine hohe Wirkung und ist im Gegensatz zu den lärmarmen Belägen, die ja zuerst eingebaut werden müssen und nach einigen Jahren ihre Wirkung verlieren, eine langfristige Massnahme. Es ist eben pure Ideologie, wenn behauptet wird, die Umsetzung sei so kompliziert und aufwendig.

Das Bundesgericht hat schon vor fünf Jahren in einem Grundsatzentscheid festgehalten, dass Tempo 30 als Lärmreduktionsmassnahme eine wirksame und sinnvolle Massnahme sei. Als Massnahme an der Quelle hat sie gegenüber anderen Massnahmen Priorität, und sie kann nicht, wie dies der Kanton seit Jahren gemacht hat, einfach ignoriert werden. Wir fordern: Nach dem Schallschutzfensterprogramm muss nun der Kanton Zürich endlich ein Lärmsanierungsprogramm an die Hand nehmen, welches den Namen verdient, ein Programm, welches den Lärm an der Quelle behebt.

Tempo 30 ist aber nicht nur aus Lärmschutzgründen, sondern auch Verkehrssicherheitsgründen angezeigt. Ich kann hier auf mein Votum zur «Verbesserung der Sicherheit und Reduktion der Umweltbelastung auf dem Kantonsstrassennetz» (KR-Nr. 9/2020) verweisen. Die Schulwegsicherheit steht in vielen Gemeinden als Dauerthema auf der Traktandenliste. Die Sicherung der Querungsstellen kann auf tieferem Niveau deutlich verbessert werden. Und eben auch Fussgängerstreifen bei Tempo 30 normgerecht angeordnet werden, bei Tempo 50 ist es manchmal schwieriger wegen den Sichtbeziehungen. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung, BFU, setzt sich für Tempo 30 nicht nur in den Wohnquartieren, sondern auch auf dem übergeordneten Strassennetz ein. Ich zitiere: «Tempo 30 bietet daher ein enormes Potenzial für die Verkehrs-

sicherheit. Nach Berechnungen der BFU liesse sich die Zahl der Unfallopfer durch eine konsequentere Einführung von Tempo 30 mindestens halbieren». Tempo 30 darf nicht ausschliesslich auf siedlungsorientierten Strassen eingeführt werden, «vielmehr müssen dort, wo es die Verkehrssicherheit erfordert» – das ist ein Zitat – «auch Hauptverkehrsachsen einbezogen werden». Die BFU spricht selber davon, dass sie einen Paradigmenwechsel vollzogen habe. Nicht nur in Wohnquartieren, sondern auch auf Hauptachsen soll Tempo 30 gelten. Und wo liegen die Wohnquartiere in einem Strassendorf? Richtig, links und rechts der Strasse. Die Kantonsstrasse führt also nicht nur mitten durchs Dorf, sondern eben auch mitten durch die Wohnquartiere; kein Grund also, hier auf Tempo 30 zu verzichten.

Es braucht also einen Paradigmawechsel im Kanton Zürich. Tempo 30 muss sowohl aus Lärmschutz- wie aus Sicherheitsgründen als Standard gesetzt werden. Wir erwarten, dass der Regierungsrat sich in diesem Punkt bewegt und einen Grundsatzentscheid fällt, welcher, konform mit der Rechtsprechung des Bundesgerichts, den Lärmschutz an der Quelle umsetzt, die Verkehrssicherheit und damit die Vermeidung von schweren Unfällen höher gewichtet. Paris hat flächendeckend Tempo 30 eingeführt. Wir fordern einen solch mutigen Entscheid auch für die Kantonsstrassen in den Siedlungsgebieten im Kanton Zürich.

Wir werden den Bericht zur Kenntnis nehmen.

Doris Meier (FDP, Bassersdorf): Im Bericht des Regierungsrates ist zu lesen, dass im kantonalen Richtplan der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr eine besondere Bedeutung beigemessen wird. Erlauben sie mir deshalb auf das mittel- bis langfristig eingereichte Projekt «Veloschnellroute Wallisellen–Bassersdorf, Velohaupt- und -Nebenverbindung in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen und Busspur in der Gemeinde Bassersdorf» einzugehen, dessen Objektkredit wir später mit der Vorlage 5650 beraten. Gerne lasse ich Sie vorab wissen, dass ich Vizepräsidentin der Zürcher Planungsgruppe Glatthal und Gemeindepräsidentin von Bassersdorf bin.

Die vorgeschlagene Verlegung der Baltenswilerstrasse mit der heute vorgeschlagenen Busspur wird von allen Beteiligten begrüsst. Nur so kann die unterirdische Einfahrt in den Brüttenertunnel, das Projekt Mehrspur Zürich–Winterthur, zwischen Bassersdorf und Baltenswil gewährleistet werden. Und zum Glück konnte so das einmal angedachte Viadukt vor unserem Siedlungsgebiet frühzeitig durch eine bessere Lösung ersetzt werden. Ich bin mir bewusst, dass wir heute nur über die Busspur sprechen, und trotzdem erlaube ich mir ein paar Worte zur

Korridorstudie des Kantons, die im Mai 2019 verfasst wurde und die neue Lage der Kantonsstrasse südlich der Bahnlinie mit der Einmündung in die Zürichstrasse bestätigte. Unter Punkt 7.3. «Empfehlungen und weitere Abklärungen» weist die Korridorstudie zudem darauf hin, dass die Südumfahrung Kurz, was eine Weiterführung der Baltenswilerstrasse und der heute besprochenen Busspur bedeuten würde, genauer zu prüfen sei; dies, sofern die Südentwicklung von Bassersdorf weiterhin angestrebt wird.

Es ist unter Einbezug der Region und der Gemeinden unbedingt vertieft zu prüfen, wie diese Südumfahrung erfolgen soll. Darauf habe ich übrigens bereits in meinem Votum zum Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2021 bis 2023 hingewiesen. An der Aufnahme des vom Kanton geforderten Wachstums müssen Kanton, Region und Gemeinden gemeinsam arbeiten. So ist eine Südumfahrung von Bassersdorf durch wertvolles landwirtschaftliches Gebiet unter Berücksichtigung aller Aspekte angezeigt, womit ich wieder bei meinem Ausgangspunkt bin. Siedlung, Verkehr und Landschaft müssen gemeinsam geplant und aufeinander abgestimmt werden.

Manuel Kampus (Grüne, Schlieren): Im Limmattal sind zwei grössere Projekte geplant, eines in Dietikon und eines in Schlieren, diese beiden sollen die Kapazitäten der Strassen erhöhen. Das Projekt in Dietikon entlastet das Siedlungsgebiet an der Niederholzstrasse. Dieses Projekt ist unbestritten, das Projekt in Schlieren, der Umbau der Engstringerkreuzung, hingegen nicht. Weil die Siedlungsverträglichkeit nicht geplant wurde, hat der Stadtrat Einsprache gemacht. Wir in Schlieren sind die vierspurige Strasse, die Schlieren geteilt hat, losgeworden und wollen nicht wieder so einen Bau. Wie das Projekt neu aussieht, sehen wir bei der Festsetzung 2022. Was bei Strassenprojekten immer gesagt werden muss, ist: Mehr Kapazität auf den Strassen gleich mehr Autos. Deshalb ist es wichtig, auch die Kapazitäten für Velos zu erhöhen, denn da gilt der gleiche Grundsatz: Mehr Kapazität gleich mehr Velos. Im Limmattal wird deshalb eine Veloschnellroute geplant. Eine solche Verbindung ist wichtig, damit mehr Leute aufs Velo umsatteln. Um den Umstiegseffekt aufs Velo zu erreichen, ist die Streckenführung entscheidend, und in Schlieren wird das aus Platzgründen eine sehr grosse Herausforderung. Deshalb werden wir Grünen da genau hinschauen. Und Danke, Danke, liebe rechte Seite, dass wir den MIV in den letzten Jahren nicht senken konnten. Weil er immer mehr wird, füllt sich auch die Kasse. Mit dem Ausbau des ÖV und den Velowegen wollen wir, dass Sie freie Fahrt haben.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Ich bin kein Spezialist, aber mir scheint der Bericht sorgfältig und ausgewogen. Aber mir fehlt ein Bereich: der Bereich der Verteidigung kantonaler Kompetenzen auf dem Gebiet von Städten im Kanton Zürich. Wie ist zum Beispiel das Verhältnis der kantonalen Direktion zum «Amt für Immobilität» der Stadt Zürich? Wir haben vorher wegen Tempo 30 kurz davon gesprochen, Tempo 30 ist in vielen Städten auf breiter Basis bereits eingeführt, betrifft auch die Kantonsstrassen und Staatsstrassen; wobei, wenn ich mit 30 durch die Stadt Zürich fahren kann, dann fühle ich mich als König der Strasse. Normalerweise – das habe ich getestet – habe ich in Zürich einen Tempodurchschnitt von etwa 4 bis 5 Stundenkilometern, also wesentlich darunter. Ich bin erfreut, dass das «Amt für Immobilität» der Stadt Zürich immerhin den Durchschnitt auf 30 Kilometer pro Stunde steigern will. Hier würde mich interessieren, wie der Kanton die Kompetenzausscheidung sieht, wenn Eingriffe von der Stadt – Stadt Zürich, Stadt Winterthur et cetera – in die kantonalen Kompetenzen beziehungsweise bei den Staatsstrassen erfolgen. Ich habe gerade gesehen, ein Kollege der Fraktion hat mich darauf hingewiesen, dass das Amt nicht «Amt für Immobilität» heisst, sondern wahrscheinlich «Direktion für Immobilität», aber das bitte ich Sie zu verzeihen. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Ja, wir leiden unter dem Rückgang der Biodiversität und die Bevölkerung leidet unter Lärmimmissionen, das hat mein Vorredner Thomas Schweizer eindrücklich dargelegt. Die Natur wird immer mehr verdrängt, und das nicht nur durch den Bau von Velowegen, wie von einem Vorredner behauptet. Umso erfreulicher ist es, dass bei uns im Bezirk Dielsdorf Verbesserungen und Lösungen anstehen. Neeracherried: Die Bevölkerung und die Grüne Fraktion begrüssen es, dass mit dem Regierungsratsbeschluss 597 aus dem Jahr 2021 die Baudirektion damit beauftragt wurde, für das Moorschutzgebiet ein Vorprojekt zu erarbeiten. Wie wir an der Medienkonferenz vom 11. Juni 2021 erfahren haben, wurde die Zusammenarbeit mit den Gemeindepräsidenten von Neerach, Niederglatt und Höri und mit Birdlife Schweiz (*Vogelschutz-Organisation*) bekräftigt. Es ist begrüssenswert, dass die Gemeinden miteinbezogen wurden, und wir erwarten zusammen mit den beteiligten Gemeinden die weitere enge Zusammenarbeit, damit die Anliegen der Bevölkerung weiterhin berücksichtigt werden. Auch die Info-Veranstaltung vom 6. Oktober 2021 in Niederglatt stiess

auf reges Interesse. Was für uns aber ganz klar ist, ist, dass wir vorwärts machen sollen. Täglich fahren 10'000 Fahrzeuge – mindestens – durch das Moorgebiet von nationaler Bedeutung. Das kann wohl nicht sein. Wir sind uns bewusst, dass diese Angelegenheit sehr komplex ist, und möchten die guten Absichten aller Beteiligten würdigen. Gleichzeitig möchten wir uns deshalb hier für eine rasche Lösung aussprechen und hoffen, dass weniger als die in Aussicht gestellten zehn Jahre für die Arbeitsschritte benötigt werden. Und was wir hier nun auch noch einbringen möchten, ist die Standortförderung. Mit dem Neeracherried haben wir ein Naturjuwel bei uns im Zürcher Unterland. Wenn die Strassenverlegung dann wirklich vollbracht ist, können wir uns auf Ornithologinnen und Ornithologen und auf Naturfreundinnen und Naturfreunde von weit und breit freuen, die anreisen werden, um zum Beispiel das seltene Tüpfelsumpfhühnchen singen zu hören und mit etwas Glück auch zu fotografieren. Setzen wir uns alle dafür ein, dass wir zu unseren Lebzeiten noch auf die neue Lösung anstossen werden.

Und ein weiteres Projekt im Bezirk Dielsdorf ist Regensdorf, Bahnhof Nord, wie wir vom Kommissionspräsidenten Andrew Katumba vorhin vernommen haben. Die Gemeinde Regensdorf hat mit dem Kanton Zürich ein Gesamterschliessungskonzept ausgearbeitet und über längere Zeit geplant. Die Stimmberechtigten der Gemeinde Regensdorf haben bereits am 28. September 2020 einen Rahmenkredit von 95 Millionen Franken für die kommunalen Strukturen mit 58,2 Prozent Ja-Stimmen bewilligt. So werden auf der Furttal-Promenade von der Gemeinde wunderbare Fussgängerzonen und Velowege entstehen. Bei der Erschliessung des Entwicklungsgebietes Bahnhof Nord spielt der öffentliche Verkehr eine zentrale Rolle, dereinst sollen 60 Prozent des Verkehrs mit Bahn und Bus erfolgen. Die stark überlasteten Strassen sollen so entlastet werden. Die Verantwortlichen der Gemeinde Regensdorf würdigten schon früh die enge Begleitung und die gute Zusammenarbeit der Fachleute der Gemeinde und des Kantons und die sehr offene und konstruktive Zusammenarbeit zwischen Gemeinde und Kanton Zürich. Genau so soll es laufen. So ist ein Vorzeigeprojekt entstanden und mit der Entwicklung des Projektes Bahnhof Nord wird auch ein durchmisches Areal unmittelbar in Bahnhofnähe gefördert. Nicht nur haben die vorhandenen Betriebe genügend Spielraum für den Fortbestand, sondern attraktive Fussgänger- und Veloverbindungen vom und zum Bahnhof werden geschaffen. Die Gemeinde Regensdorf ist nun darauf angewiesen, dass ein ganzes Paket von Verkehrsinfrastrukturen für verschiedene Bereiche, wie ÖV, MIV, Fuss- und auch Veloverkehr, durch den Kanton sichergestellt wird. Der Antrag des Regierungsrates soll

bald folgen und wird von uns allen sehnlichst erwartet. An dieser Stelle möchten wir aus unserem Bezirk auch die Zusammenarbeit der kantonalen Ämter mit der Gemeinde Regensdorf würdigen. Die Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr wurde sehr positiv erlebt, und auch der Wechsel ins Tiefbauamt verlief sehr zufriedenstellend ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Jonas Erni hat mich direkt angesprochen, da muss ich schon auch noch etwas sagen. Ich arbeite in der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich, das meine Interessenbindung. Mein Votum hier ist aber nicht abgesprochen, das ist mein persönliches Votum. Paris wurde jetzt immer vorgebracht, Tempo 30 gehe, das sei wunderbar. Paris hat eine U-Bahn und die rechtlichen Bedingungen werden in Frankreich ein bisschen anders sein als in der Schweiz. Tempo 30 als Allerweltsmittel für Lärmschutz und alles – ja, das ist schon möglich. Wenn Sie Tempo 30 signalisieren, dann aber die mittlere Geschwindigkeit immer noch bei 40 liegt, haben Sie nichts gewonnen. Der Lärm bleibt gleich und die Sicherheit ist nicht unbedingt gegeben. Es ist auch so: Der Strassenraum soll lesbar sein, der Verkehrsteilnehmer soll merken, in welchem Geschwindigkeitsregime er sich aufhält. Wenn dies nicht so ist, geht es nur mit Repression und dann bekommen Sie wieder diese Grussbotschaften (*gemeint sind Strafzettel*) der Kantonspolizei, wenn Sie zu schnell fahren. Das kann es nicht sein. Was auch zu sagen ist: Alle Strassenbauprojekte des Kantons werden heute mit Lärmschutzmassnahmen kontrolliert. Es gibt ein Lärmschutzgutachten, es gibt ein Geschwindigkeitsgutachten, und wo möglich und sinnvoll werden diese ja auch umgesetzt. Aber es ist nicht so, dass einfach flächendeckend Tempo 30 sinnvoll ist. Es ist auch so, dass nicht die ganze Bevölkerung Tempo 30 will. Wir hatten im Juni 2021 eine Abstimmung in Dübendorf. Ich kann Sie daran erinnern: Flächendeckend Tempo 30 wurde mit 60 Prozent Nein abgelehnt, wobei ich ein Befürworter von Tempo 30 im Siedlungsgebieten bin.

Dann noch zu Jonas Erni und den Fussgängerstreifen: Die Verkehrstechnische Abteilung streicht keine Fussgängerstreifen, wo es nicht notwendig ist. Und wenn du den Fussgängerstreifen in Schönenberg ansprichst: Das war ein Entscheid des Stadtrates Wädenswil und des Tiefbauamtes des Kantons Zürich. Und wenn du nicht an dieser Sitzung warst, als der Stadtrat das entschieden hat, ja, dann kann ich nichts dafür.

Also, Tempo 30 ist kein Allerheilmittel, und wenn sie Tempo 30 wollen, müssen Sie in Bern anklopfen, damit die gesetzlichen Grundlagen

geändert werden. Wir halten uns bei der Umsetzung an die gesetzlichen Vorgaben des Strassengesetzes. Danke.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Im Vergleich zu anderen Jahren, wo die Kritik im Zentrum stand, möchte ich in diesem Jahr mit dem Lob für das Amt für Mobilität beginnen. Das Umdenken nimmt zu. Das Gesamtverkehrskonzept wird als strategische Grundlage für das Bauprogramm verankert, damit auch die zentrale Aussage, dass Wege möglichst kurz sein und die Tagesdistanzen abnehmen sollen. Mit der DiNaMo-Strategie, welche am 30. Juni 2021 veröffentlicht wurde, der Strategie «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich, zeigt die Volkswirtschaftsdirektion einen Weitblick für die Mobilität. Mit der Digitalisierung eröffnen sich viele Chancen, aber auch viele Gefahren. So zeigt eine im Oktober dieses Jahres erschienene Studie von Infrac (*Schweizer Meinungsforschungsinstitut*) für das Bundesamt für Raumentwicklung, ARE, zu den volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Digitalisierung in der Mobilität, dass es wichtig ist, politisch den richtigen Rechtsrahmen vorzugeben, um das Wachstum der Mobilität zu begrenzen und auf die gewünschten Verkehrsträger zu bringen, damit wir volkswirtschaftlich und im Bereich des Umweltschutzes erfolgreich sein können. Die sieben Punkte des Handlungsprogramms, wie zum Beispiel «CO₂- und lärmarmen Verkehr fördern» oder «Verkehrsräume effizienter und dynamischer nutzen» kann ich mehrheitlich unterstützen. Wichtig dabei ist, dass der öffentliche Verkehr nicht geschwächt wird, wenn der ÖIV, der öffentliche Individualverkehr, zunehmen wird. Kaum herausgestrichen wird aber, dass die Transformation vom motorisierten Individualverkehr von Verbrennungs- zu Elektromotoren nicht eins zu eins erfolgen soll. Die Zahl der Fahrzeuge muss bei der Transition abnehmen. Dafür müssen die Fahrzeuge in Sharing- und Pooling-Konzepten genutzt werden. Einem Förderprogramm Elektromobilität, sei es für die Förderung von Fahrzeugen oder für die Förderung von Ladeinfrastruktur, stehen wir Grünen kritisch gegenüber. Die Nutzung der Fahrzeuge – und nicht der Besitz – muss im Vordergrund stehen, damit diese viel effizienter genutzt werden und Staustunden und Parkplätze reduziert werden können. Aufgrund des DiNaMo werden wir in den kommenden Jahren einiges an Diskussionsstoff hier im Rat haben.

Dann noch zu lokalen Bauprojekten im Unterland, speziell in Eglisau. In Eglisau soll der Verkehrsfluss auf der heutigen Kantonsstrasse durch ein Verkehrsmanagement-Konzept mit Ampeln und Fussgängerübergängen siedlungsverträglicher gestaltet werden. Das Projekt soll aber

erst in Betrieb gehen, wenn die Autobahn durch den Bülacher Hardwald erstellt ist. Dieser unnötige Bau verzögert sich aber nun aufgrund einer Beschwerde. Sehr geehrte Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), setzen Sie das Verkehrsmanagement in Eglisau unabhängig von der Autobahn um, damit die Lebensqualität in Eglisau möglichst bald zunehmen kann. Oder will die Volkswirtschaftsdirektion nicht, dass die Eglisauer Bevölkerung einen Vorher-Nachher-Vergleich bekommt, um festzustellen, dass der Autobahnausbau im Hardwald die Verkehrsbelastung im Dorf weiter verschärft? Machen Sie hingegen der Eglisauer Bevölkerung nicht zu viel Hoffnung auf die Realisierung der Umfahrung Eglisau. Denn diese wird, wenn überhaupt, nur in einem Zeitraum von Generationen realisierbar werden.

Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon): Vor einem Jahr habe ich in meinem Votum zur Weststrasse in Wetzikon davor gewarnt, dass es für uns Grüne keinen Sinn macht, einen Teil einer Strasse zu bauen und dafür Häuser abzureisen, ohne dass klar war, ob die Strasse jemals zu Ende gebaut werden kann. Nun ist das Fiasko angerichtet: Der Regierungsrat will den letzten Teil der Weststrasse in Wetzikon aus dem Richtplan streichen. Wir Grünen begrüssen zwar explizit, dass der Moorschutz angemessen berücksichtigt wurde. Gleichzeitig bedauern wir jedoch die fehlgeschlagene Planung und die unnötig ausgegebenen Steuergelder. Herzlichen Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos): Ganz kurz zu meinem Vorredner: Selber schuld, Herr Walder, selber schuld, wenn man alles immer verhindert! Aber das ist es ja, was Sie wollen, ich komme nachher noch grundsätzlich dazu.

Auch ich nehme Kenntnis von diesem Strassenbauprogramm, Frau Regierungsrätin, und davon, dass Sie nur 60 Prozent für den Strassenbau einsetzen und den Rest für linkes Zugemüse. Ja, geschätzte Genossinnen und Genossen von GLP, Grünen, SP und so weiter, Sie machen es gut. Sie haben es vorher gesagt: Der Staat muss umgebaut werden. Und er wird von Ihnen umgebaut und er geht südwärts, er geht nämlich richtiggehend den Bach herunter. Wir sehen das in der Stadt Zürich, wir sehen das am Beispiel der Stadt Paris. Es wurde Ihnen vorher gesagt, in Paris gibt es noch eine U-Bahn; wir haben keine. Also legen wir doch alles in Schutt und Asche, fahren wir, wie jetzt schon, mit 4 Kilometern durch die Stadt Zürich. Und noch besser, machen wir doch das, was der Genosse Galeuchet will, nämlich: Verboten wir doch die Autos oder

erlauben wir nur noch ein Auto-Sharing. Genau so muss es sein. Und dann brauchen wir noch viel mehr Immigration in diesem Land, damit es noch viel mehr Leute hat. Denn der grosse Teil dieser Leute ist nicht produktiv. Das ist Familiennachzug et cetera, und dann können wir unsere Sozialsysteme weiter ausbauen und unsere Sozialindustrie. Das wollen Sie ... (*Der Ratspräsident unterbricht den Votanten.*)

Ratspräsident Benno Scherrer: Hans-Peter Amrein, sprechen Sie zum Thema.

Hans-Peter Amrein fährt fort: Ich spreche zum Thema, Herr Präsident, reden Sie mir doch nicht immer drein! Entschuldigung, das ist doch nicht Ihre Aufgabe. Ihre Aufgabe ist es, diesen Rat zu führen.

Ratspräsident Benno Scherrer: Hans-Peter Amrein, Sie haben nicht zum Thema gesprochen.

Hans-Peter Amrein fährt fort: Ja, ich stehe dazu, ich habe ein Rede-recht. Ich spreche zum Strassenbauprogramm und zu dem, was Ihre Genossen hier erzählt haben und was Sie an Geschichtchen erzählen. Der Staat soll umgebaut werden. Der Staat soll umgebaut werden mit See-uferprogrammen, wie es der Genosse Forrer (*Thomas Forrer*) will, und der Staat soll umgebaut werden in der Stadt Zürich, sodass nichts mehr läuft. Der ÖV soll nicht laufen und vor allem die Bevölkerung soll nur noch laufen. Und dagegen werden wir uns wehren mit allen Mitteln und ich hoffe doch, dass das Volk dazu dann Stellung nehmen kann. Ich danke der FDP für die Ansage ihrer Initiative (*angekündigte Volksinitiative gegen Tempo 30 auf Hauptstrassen*) heute Morgen.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Lieber Thomas Schweizer, man kann für oder gegen Tempo 30 sein, aber man sollte bei den Fakten bleiben, bevor man anderen Ideologie vorwirft. Du hast gesagt, minus 3 Dezibel entspreche einer Halbierung des Lärms. Das stimmt nicht. Es entspricht einer Halbierung der Verkehrsmenge. Und es ist nun mal nicht so einfach: Wenn du eine Stereoanlage hast und du eine Box wegnimmst, wird es nicht halb so laut, auch wenn es intuitiv so scheint. Minus 10 Dezibel entspricht einer Halbierung des Lärms. Und ganz genau genommen ist es ja auch nicht eine Halbierung des Lärms, sondern eine Halbierung des Schalldrucks. Logarithmische Skalen sind eben nicht nur bei Pandemien (*Anspielung auf die Corona-Pandemie*) relevant, sondern auch beim Lärm. Und wenn man schon vom Lärm redet, dann

müsste man ja eigentlich von der «Lautheit» reden, also vom wahrgenommenen Lärm. Den misst man nicht in Dezibel und nicht als Schalldruck, sondern in Son, und der nimmt bei Tempo 30 um 19 Prozent ab und nicht um die Hälfte. Ohnehin sind 3 Dezibel ein Schätzwert, wir haben nämlich bessere Werte. Der Kanton und die Stadt haben das im Jahr 2020 einmal nachgemessen, gemeinsam, absolut glaubwürdig, in der Stadt Zürich an fünf Stellen. Die gemessene Lärmreduktion lag tagsüber im Schnitt bei minus 1,46 und nachts bei minus 1,98 Dezibel – und nicht bei minus 3 Dezibel. Die Werte lagen konsistent, überall und in jedem Fall deutlich unter 3 Dezibel; Sie können das in einer gemeinsamen Medienmitteilung von Stadt und Kanton Zürich vom 2. Juli 2020 nachlesen. Minus 1,64 Dezibel – das können Sie auch leicht nachschlagen – entspricht ungefähr der Wahrnehmungsschwelle, man hört es oder man hört es eben nicht, es ist ziemlich an der Grenze. Ob das eine wirkungsvolle Massnahme ist, müssen Sie selber beurteilen, aber es ist sicher keine Lärmhalbierung.

Zweitens, die zweite Erkenntnis, die Stadt und Kanton gemeinsam gefunden haben: Die gemessene Lärmreduktion liegt mehrheitlich unter dem errechneten Wert. Das heisst, meistens wird ja mit berechneten Werten gearbeitet und diese Werte sind offenbar systematisch zu hoch. Und der dritte Punkt: Die gefahrene Geschwindigkeit in der Stadt Zürich bei diesen fünf Fällen reduzierte sich im Schnitt um lediglich 7 Kilometer pro Stunde; ein wesentlicher Sicherheitsgewinn sieht anders aus.

Dann zu Paris: Ich war in den Herbstferien in Paris, mit Tempo 300 mit dem TGV (*Train à grande vitesse*). Und das mit dem Flächentempo 30 findet dort nicht statt, sondern höchstens in den Presseberichten des Tages-Anzeigers. Auf der Champs-Élysées beispielsweise sind sie flüssig mit Tempo 50 unterwegs, ganz klar.

Der letzte Punkt: Es gibt eben nicht nur die Lärmschutzverordnung, es gibt auch eine Verkehrsregelverordnung, die hat genau den gleichen Rang. Und die nationale Verkehrsregelverordnung sagt in Artikel 4a Absatz 1: «Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassenverkehrs- und Sichtverhältnissen 50 Kilometer pro Stunde in Ortschaften.» Das gilt genauso wie die Lärmschutzverordnung gilt. Besten Dank.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Ich stehe hier, weil zuvor David Galeuchet den Hardwald-Ausbau in Bülach als unnötig bezeichnet hat, und ich möchte doch aufzeigen und klarmachen, dass David Galeuchet mit dieser Haltung im Zürcher Unterland ein ziemlicher Exot ist. Bei

Hüntwangen/Wil, dem Kreisel vor Eglisau, wenn man von Norden kommt, stand auch heute Morgen der Verkehr und ging teilweise stehend, teilweise im Schrittempo durch ganz Eglisau hindurch, nach Eglisau in gleichem Mass weiter, Schrittempo bis zum Kreisel Hardwald. Am Abend ist es die umgekehrte Richtung. Dann beginnt der Verkehr mitten auf der Flughafen-Autobahn, geht wieder im Schrittempo durch den Hardwald bis zu diesem Kreisel. Dieser Kreisel ist der eine Knotenpunkt, der zweite ist die Brücke, die wir mit der Umfahrung von Eglisau eben umfahren müssen. Auch die Vorgängerin von David Galeuchet, die Grüne Susanne Rihs, die auf diesen Stau heruntersieht, hat die Notwendigkeit dieser Sache eingesehen und war für die Eglisau-Umfahrung und für bauliche Massnahmen dort. Nun, wenn man das Betriebs- und Gestaltungskonzept umsetzt, das heisst, mit Lichtsignalen den Verkehr stückelt und für die Fussgänger Übergänge schafft und schaut, dass die Eglisauerinnen und Eglisauer hineinfahren können, dann ist das gut für die Eglisauerinnen und Eglisauer, aber es löst das Verkehrsproblem nicht. Ich darf da auf die Busspur hinweisen, die man in Hüntwangen gebaut hat und die an diesen Stau anschliesst. Man hat gemeint, sie werde funktionieren und die Busse aus dem Rafzerfeld kämen trotz Stau noch zum Bahnhof. Das hat nicht funktioniert. Dann ist der Kanton gekommen, hat sich das angeschaut und hat mit Erstaunen festgestellt, dass der Verkehr eben oftmals steht und nicht langsam fliesst, wie er gemeint hat. Und mit diesem Stehen hat gar niemand gerechnet. Es hat da wirklich ein Pfropfen, ein Pfropfen für die Dörfer im Rafzerfeld. Wir kommen nicht innert vernünftiger Zeit zum Beispiel zu einem Zahnarzt oder in ein Spital oder irgendwohin. Und dann ist es auch ein Problem für die Umwelt, weil der stehende Verkehr, der nicht fliesst, dort natürlich einen Riesenschaden für die Natur und für den Lebensraum überhaupt verursacht. Es ist dringend notwendig, dass wir dort ausbauen. Der Hardwald und die Eglisau-Umfahrung, es ist gut, wie das im Strassenbauprogramm drin ist, dafür danke ich der Regierung. Und wer da eine andere Meinung hat, ist im Unterland ein Exot – Punkt –, das muss man wissen.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Jedes Jahr hören wir von Jonas Erni die Mär, mehr Strassen bringen mehr Verkehr, und jedes Jahr muss ich hier wiederum dagegenhalten. Dass dem nicht so ist, haben wir gerade vom Kommissionspräsidenten am Beispiel von Regensdorf gehört. Es zeigt klar auf, Siedlungspolitik mit Bevölkerungswachstum bringt mehr Verkehr. Eine Lösung für Regensdorf ist wichtig, aber ebenso wichtig wäre es, hier das ganze Unterland einzubeziehen, denn nicht

nur Regensdorf hat ein Problem. Und zu Tempo 30: Die Abrollgeräusche sind teilweise heute schon unter 30 Kilometer Geschwindigkeit lauter als die Motorengeräusche, und dies aufgrund des Fahrzeuggewichts. Laut BAFU (*Bundesamt für Umwelt*) ist das teilweise nun bei Tempo 20 der Fall. Insbesondere auch E-Fahrzeuge verursachen mehr Abrollgeräusche bei tiefen Geschwindigkeiten aufgrund des höheren Fahrzeuggewichts. Auf etlichen Strecken im Siedlungsgebiet liegt heute V85 (*Geschwindigkeit, die von 85 Prozent der Fahrzeuge nicht überschritten wird*) bereits unter 40 Kilometer pro Stunde, da hat Tempo 30 praktisch keine Wirkung mehr auf den Lärm. Wer also Lärmschutz will, ist für lärmarme Beläge. Tempo 30 ist aufgrund negativer Auswirkungen für den ÖV und da die Wirkung deutlich überbewertet wird, keine Lösung. Und übrigens: Sharing-Fahrzeuge sind genau gleich laut wie andere Fahrzeuge.

Thomas Honegger (Grüne, Greifensee): Mit Erleichterung stelle ich fest, dass sich die Volkswirtschaftsdirektion lernfähig zeigt. Die Westtangente in Wetzikon muss für einmal nicht vor Gericht gestoppt werden, sondern wird vom Regierungsrat selbst als bundesrechtswidrig beurteilt. Die Strasse wäre zu nahe ans Moorschutzgebiet am Pfäffikersee zu liegen gekommen. Das ist keine Verhinderungstaktik der Grünen, sondern ganz einfach der verfassungsmässige Schutz, der den Mooren zusteht. Nach der Oberlandautobahn und der Umfahrung Uster West ist es somit das dritte Strassenprojekt, welches die Volkswirtschaftsdirektion wegen des Moorschutzes nicht realisieren kann. Nicht nur aus Sicht des Moorschutzes begrüssen wir Grüne, dass die Strassen nicht gebaut werden. Die geplanten Ortsumfahrungen hätten den ungeliebten Verkehr ganz einfach in die letzten unbebauten Naherholungsgebiete verlagert. Und diese Vorhaben haben System. Die neue Greifenseestrasse, die Umfahrung Eglisau, die Umfahrung Grüningen funktionieren nach demselben Prinzip: Die Volkswirtschaftsdirektion verspricht Linderung für die verkehrsgeplagten Gemeinden ganz einfach auf Kosten der Naturlandschaft. Und letztendlich stellen die neuen Strassen nichts anderes dar als einen Kapazitätsausbau. Die vermeintlichen Lösungen zerschneiden Kulturland, beeinträchtigen Naturschutzgebiete und führen den Verkehrslärm in die letzten grossen Naherholungsgebiete des Kantons. Und schon jetzt ist klar, dass die freiwerdende Kapazität auf den Ortsdurchfahrten mit neuem Verkehr gefüllt wird. Die Bauvorhaben versprechen Lose-lose – für die verkehrsgeplagten Siedlungen und die Landschaft. Solange die Autos zu drei Viertel leer fahren – im Pendlerverkehr sitzen lediglich 1,1 Personen pro Fahrzeug –, braucht es

wohl nicht mehr Strassen, sondern ganz einfach ein anderes Mobilitätsverständnis.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach) spricht zum zweiten Mal: Mehr Strassen führen zu mehr Verkehr. Lieber Christian Müller, woher nimmst du deine Informationen, dass mehr Strassen nicht zu mehr Verkehr führen? Erstens: Untersuchungen der Transportation for America, durchgeführt zwischen 1993 und 2017 in 100 Ballungsräumen, zeigen auf, dass der Zuwachs an Strassen schneller erfolgte als das Bevölkerungswachstum. Und trotzdem haben die Stauzeiten deutlich zugenommen. Zweitens: Durand et al 2011 bestätigt, dass mehr Strassen oder zusätzliche Spuren nicht dazu geführt haben, dass Stauzeiten abnehmen. Drittens: T. Millen et al 2017, ein Review über verschiedene Studien, zeigt auf, dass die gefahrene Distanz zunimmt, wenn der Widerstand oder die Transportkosten abnehmen. Ich habe meine Quellen offengelegt. Auf welchen Informationen fusst deine Aussage? Oder verbreitest du einfach Fake News?

Und weiter: Man kann auch frei sein, wenn man weniger schnell fährt.

René Isler (SVP, Winterthur): Wenn wir schon über diese ganzen Strassen und Tempo 30 hier drin debattieren, eine kleine Anekdote aus Winterthur: Wir haben es gehört, auch medial, dass der Winterthurer Stadtrat Tempo 30 auch auf den Hauptstrassen will. Damit der Stadtbus aber den Fahrplan einhalten kann, braucht es Mehrausgaben in Millionenhöhe. Wer das jedoch zahlen soll, ist umstritten. Eines ist aber ganz sicher: Diese ideologischen enormen Mehrkosten können tatsächlich nicht als Zentrumslast abgebucht werden. Wenn es nach dem Stadtrat von Winterthur geht, soll innert der nächsten 20 Jahre Tempo 30 in Winterthur zur Regel werden, auch auf Hauptstrassen. Das neue Regime wird aber nicht nur für Autos, sondern eben auch für den Stadtbus und sämtliche Blaulichtorganisationen gelten. Doch was heisst das konkret? Wenn der heutige Fahrplan, wie erwähnt, weiter angeboten werden sollte, müssen jährlich zusätzliche Mehrkosten von zig Millionen aufgebracht werden. Und auch da: Man führt immer mehr ÖV-Linien in die kleinsten Quartiere von Winterthur, sprich gewisse Strassen müssen verbreitert werden. Ich hoffe, der letzte Redner der Grünen nimmt das so zur Kenntnis. Also für den ÖV in Winterthur müssen die Strassen verbreitert werden, weil auch die Kapazitäten erhöht werden und die Fahrzeuge mit Doppelgelenkbussen vergrössert werden, die Rychenbergstrasse oder die ganzen Neuüberbauungen in Dättnau. Mehrkosten

für diese flächendeckende Einführung von Tempo 30 entstehen vor allem dann, wenn durch eine spätere Ankunft an den Haltestellen die vertraglich garantierten Pausen oder auch die Takte des Fahrplans nicht eingehalten werden können. Es müssen also Zusatzfahrten organisiert werden. Ein Beispiel für diese Problematik gibt es ja bereits: Auf dem Abschnitt der Rychenbergstrasse in Winterthur gilt ja Tempo 30. In der Folge fährt die Linie 10 in Randzeiten dermassen Verluste ein, dass sie Zusatzkurse nötig machen. Stadtbus beziffert diese Mehrkosten auf gut 100'000 Franken pro Jahr, und da reden wir nur von einer einzigen Buslinie. Nebst dem Personal fehlt es selbstverständlich auch am Rollmaterial. Sie sehen also: Man braucht mehr Rollmaterial, man braucht mehr Personal und man muss gewisse Strassenstücke verbreitern, weil in Winterthur leider vergessen wurde, zusätzliche oder eigenständige Fahrlinien für den ÖV zu machen. In diesem Sinne nehmen wir das vorliegende Strassenbauprogramm zur Kenntnis und ich bitte Sie einfach: Bleiben Sie auch in Zukunft sachlich. Auch dass mehr Strassen mehr Verkehr bringen ist völlig falsch. Man kann auch sagen: Mehr ÖV braucht mehr Verkehrsraum, das ist auch richtig. Aber einfach keine Strassen mehr zu bauen, ist falsch. Wir müssen auch mal tatsächlich über die Einwanderung sprechen.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos) spricht zum zweiten Mal: Eine kurze Replik auf den Genossen Galeuchet: Er kann mir dann vielleicht via einer seiner Kolleginnen, Genossinnen oder Genossen replizieren, aber die Stadt Zürich ist doch das beste Beispiel, wie es nicht funktioniert. Und das sind keine Fake News, wenn man die ganzen Grünphasen zurückschaltet und schaut, dass der Verkehr nicht mehr fliesst. Dann kommt es so raus und dann gibt es auch mehr Abgase. Der Verkehr muss fliessen, aber nicht mit diesen Rezepten, die hier von der vereinigten Linken dargelegt wurden, nein, sondern mit dem, wofür die bürgerliche Seite hier klar plädiert, nämlich möglichst gut aufeinander eingerichtete Grünphasen, sicher den Ausbau der Strecke von Eglisau nach Bülach. Das ist ja schon wirklich daneben, was Herr Galeuchet uns erzählen will. Ich denke, auch die Bevölkerung dort versteht das überhaupt nicht. Vielleicht gehen Sie mal mit Herrn Hauser auf einen Spaziergang, Herr Galeuchet, das tut Ihnen sicher beiden gut, und schauen Sie sich das noch einmal an. Und dann dürfen Sie immer wieder hereinkommen und sagen: «Ich habe vielleicht etwas erzählt, was nicht ganz den Tatsachen entspricht.»

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Jetzt muss ich mich doch noch kurz melden, nachdem hier das Thema «Tempo 30 in Winterthur» angesprochen wurde, oder vielleicht einfach allgemein zum Tempo 30 und den Millionenkosten. Ich will nicht sagen, es sei ein Märchen, aber das Argument ist doch aufgebauscht, wie viel Tempo 30 beim ÖV nun mehr koste. Sie kennen alle das Budget des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*), Sie wissen alle, wie viel Geld wir für den öffentlichen Verkehr aufwenden. Und jetzt kann man schon ein bisschen eine Hochrechnung machen, so dass man da auf eine Millionenzahl kommt, wie viel das jetzt mehr kosten soll und dann sind alle schockiert. Aber dann müssen Sie im Kontext auch erwähnen, wie viel der ÖV überhaupt kostet beziehungsweise wie viel er bereits heute kostet, und dann sieht man auch, dass es gar nicht so viel ist und dass dies innerhalb des kantonalen Budgets durchaus finanzierbar ist.

Dann will ich auch noch kurz etwas berichtigen: Ich weiss nicht, woher du (*gemeint ist René Isler*) – ja, er hat sich schon gemeldet – die vielen neuen Buslinien in der Stadt Winterthur hast, die neu in die Quartiere hineinfahren. Wenn ich mir das Busliniennetz der Stadt Winterthur anschau: Sehr viel mehr ist es nicht gewachsen, zumindest nicht räumlich. Dättnau wurde angesprochen. Das wurde vor mehreren Jahren einmal ein bisschen um ein paar Stationen verlängert, aber grossartig neue Buslinien und neue Quartiere, das haben wir jetzt echt nicht und sind auch nicht gross geplant. Gut, du kannst vielleicht noch die Buslinie 1 anführen, die vielleicht um zwei Stationen verlängert werden soll. Ob das dann eine grosse Neuerschliessung ist, weiss ich nicht. Aber ja, du kannst jetzt wieder herumflunkern und mich noch korrigieren beziehungsweise deine Argumentation korrigieren. Besten Dank.

René Isler (SVP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Lieber Kollege aus Winterthur, wenn du die Hausaufgaben nicht machst, das ist nicht meine Baustelle, tut mir furchtbar leid. Diese Angaben sind dem Stadtrat von Winterthur zu entnehmen. Ich habe das weder geschrieben noch irgendwie verfertigt. Ich meinte, ohne Gewähr, sogar letzte Woche im «Landboten» einen Abklatsch – ich bin mir nicht sicher, aber ich meinte dort auch etwas gelesen zu haben. Also dem ist nicht so. Und bei den neuen Linien geht es vor allem darum, dass das, was Stadtbus ja schon gekauft hat und langsam kommt, die grösseren Fahrzeuge, die sind, die in gewissen Quartieren keine Durchfahrten mehr gewährleisten können. Was aber eigentlich der Gipfel dieser Giftküche ist, ist: Man reduziert ja nicht nur auf den Hauptverkehrsachsen. Das Wort sagt es eigentlich, dort müsste der Verkehr durch. Die Hauptverkehrsachsen werden auch

baulich kastriert, da ist es dann im Argen, da kommen auch die Blaulichtorganisationen, denen man zwar inzwischen einen Maulkorb umgehängt hat, sie dürfen sich also nicht mehr äussern, das ist irgendwie ja ganz merkwürdig, dass die Amtsvorsteher der Blaulichtorganisationen zu diesem Thema nicht mehr reden dürfen. Wie Sie das lösen wollen, wenn Sie alles zumachen, baulich verhindern, sodass kein Überholen mehr geht, in der Breite geht es nicht mehr. Das müssen Sie den Einwohnerinnen und Einwohnern auf diesen Hauptverkehrsachsen mal beibringen: «Haben Sie nie ein medizinisches Problem oder schauen Sie, dass Ihr Haus nie brennt.» Denn Tempo-30-Zonen und Blaulichtorganisationen, das beisst sich, das ist heute so erwiesen. Das kann mich jetzt der Kollege von der GLP noch so anlächeln, fragen Sie doch einfach einmal, wenn Sie es mir nicht glauben. Also die Daten, lieber Kollege aus Winterthur, die Daten, die ich vorher erwähnt habe, sind keine Mär der SVP, sondern das kam vom Stadtrat von Winterthur, und der ist ja extrem links-grün. Sie sehen, von der GLP, den ganz Hellgrünen bis zu den Dunkelgrünen, diese Angaben sind vom Stadtrat. Und wenn Sie damit nicht zufrieden sind, dann reklamieren Sie dort und nicht bei uns.

Christian Müller (FDP, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Da Kollege Galeuchet mich so direkt angesprochen hat, muss ich ihm natürlich nochmals etwas entgegnen: Wer sich nicht mit ideologischen Scheuklappen bewegt, sieht genau, wo das Verkehrswachstum stattfindet. Dazu braucht es keine grossen und teuren Studien. Im ganzen Zürcher Unterland wächst der Verkehr laufend. Jeden Tag kann man fast sehen, wie er zunimmt, man muss nur die Verkehrsdaten des Verkehrszählsystems zu Rate ziehen und dann sieht man genau, dass der Verkehr zunimmt – parallel zum Bevölkerungswachstum.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Zunächst vielen Dank meinerseits für diese sehr engagierte Debatte. Vielen Dank auch für die Voten zu meinem Amt für Mobilität. Ich denke tatsächlich, dass dieses sehr gut aufgenommen wurde, ebenso wie die Aufgabenteilung zwischen Volkswirtschaftsdirektion und Baudirektion, zu der wir auch sehr viele positive Feedbacks insbesondere von den Gemeinden erhalten haben. Ich bin sehr dankbar, dass es uns gelungen ist, zwei für mich wichtige Vorhaben einen grossen Schritt weiterzuführen; es ist insbesondere die Umfahrung Grüningen und es ist auch die Umfahrung des Neeracherrieds, wo jetzt ja die Baudirektion den Auftrag hat, in die weitere Pro-

jektierung zu investieren. Ich bin aber auch der Meinung – und das haben Sie auch gesehen –, dass man den Leuten reinen Wein einschenken muss, auch bei den Projekten. Das war auch der Grund, warum wir gesagt haben, dass Uster West und Wetzikon, diese beiden Projekte, aus den besagten Gründen – Stichwort Moorschutz – leider nicht weiterverfolgt werden können, weil sie halt einfach übergeordnetem Recht widersprechen.

Sie haben es erwähnt, mein Amt für Mobilität hat sich intensiv mit Digitalisierung, Nachhaltigkeit und natürlich auch Dekarbonisierung in der Mobilität befasst, mit der Strategie DiNaMo, die der Regierungsrat ja so auch beschlossen hat. Ich möchte auf einen weiteren Punkt hinweisen, das ist nämlich unser noch kommender Bericht zur Motion zur befristeten Förderung einer CO₂-armen Mobilität. Wir sind sehr intensiv an der Bearbeitung dieser Vorlage und werden Ihnen die Vorlage zur Elektromobilität im Kanton Zürich voraussichtlich im Frühjahr des nächsten Jahres unterbreiten. Es wird ein Rahmenkredit sein. Sobald dieser Rahmenkredit dann rechtskräftig ist, werden wir natürlich die Ärmel hochkrepeln und uns an die Arbeit machen.

«An die Arbeit machen», das heisst auch, dass Sie mit Ihrem zweiten Veloförderprogramm bei der Umsetzung des Veloverkehrs einen Meilenstein beschlossen haben. Sobald dieses rechtskräftig ist, werden wir anpacken. Und selbstverständlich werden wir von der Volkswirtschaftsdirektion mit meiner Fachstelle auch die Baudirektion tatkräftig bei der Behebung der Schwachstellen unterstützen.

Der Kanton hat auch viel im Thema «Lärmsanierung des Strassennetzes» unternommen. Allerdings hat sich gezeigt, dass die Ausarbeitung mit entsprechenden Gutachten verbunden ist, dass dies sehr zeitintensiv ist und dass die Projekte sehr oft durch Einsprachen oder Beschwerden blockiert sind. Bei Lärmsanierungen werden zunehmend auch lärmarme Beläge geprüft und auch Temporeduktionen als wirksame Massnahme an der Quelle, soweit dies überhaupt möglich und zweckmässig ist. Nur muss ich Ihnen sagen, auch geschätzter Herr Kantonsrat Hasler: So unkompliziert und so einfach ist das dann nicht, wenn man die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr anschaut, die tatsächlich teuer sind. Und die Angaben in den Zeitungen, die Sie alle gelesen haben – bei der Stadt Zürich rund 70 Millionen Franken Einmalinvestitionskosten und 20 Millionen im Jahr, etwas weniger bei der Stadt Winterthur –, diese Kosten sind seriös und sie stammen von den Städten selber. Und ja, da wäre auch noch die Verfassung des Kantons Zürich mit dem Antistau-Artikel, auch den gilt es zu berücksichtigen. Ich weiss natürlich

schon, dass die Einführung von Tempo 30 zunehmend als rasch umsetzbare und auch effektive Massnahme zur Lärmreduktion an der Quelle geprüft und auch in den Städten umgesetzt wird. Ich möchte auch hier deutlich erwähnen, dass ich dies nicht grundsätzlich ablehne, denn ich sehe die negativen Auswirkungen auch und ich kenne selbstverständlich auch die Rechtsprechung des Bundesgerichts. Nur, mit einer pauschalen Forderung, dass Sie alles über einen Leisten schlagen, mit einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30, dem kann ich tatsächlich nichts abgewinnen. Ich muss Ihnen sagen: Bei jeder Tempo-Reduktion, insbesondere, wenn sie auf einer Hauptachse ist, wo wir Buslinien oder Tramlinien haben, muss doch geprüft werden, was sie für den öffentlichen Verkehr bedeutet. Und sehr oft bedeutet sie halt eine schwerwiegende Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs. Es muss aus meiner Sicht auch jedes Mal geprüft werden, ob denn nicht andere Massnahmen zielführender wären, zum Beispiel lärmarme Beläge. Und es muss auch geprüft werden, wo dann dieser Verkehr hinget. Wir wollen doch nicht, dass dieser Verkehr sich dann in die Quartiere ergiesst. Und es geht auch nicht einfach ums Geld. Selbstverständlich ist es viel Geld, über das die Städte diskutieren, aber das Geld ist es nicht allein. Es geht auch um die Qualität des öffentlichen Verkehrs. Wir haben in den letzten Jahrzehnten so viel investiert und wollen doch diese Qualität des öffentlichen Verkehrs weiter behalten. In diesem Sinne plädiere ich für ein Miteinander, für ein Nebeneinander und für ein Hinschauen. Vielen herzlichen Dank für die Kenntnisnahme des Strassenbauprogramms.

Ratspräsident Benno Scherrer: Das Wort wird weiter nicht mehr gewünscht. Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion den Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2022 bis 2024 zur Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Neuausrichtung ZFI

Antrag des Regierungsrates vom 9. September 2020 zum Postulat KR-Nr. 417/2016 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 9. März 2021

Vorlage 5653

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Namens der einstimmigen KEVU beantrage ich Ihnen, das Postulat «Neuausrichtung ZFI» (*Zürcher Fluglärmindex*) als erledigt abzuschreiben. Die Vorlage wurde in der KEVU an insgesamt drei Sitzungen behandelt. Die Vorlagenpräsentation war ungefähr vor Jahresfrist, am 8. Dezember 2020. Sie erfolgte zusammen mit einer detaillierten Präsentation des Flughafenberichts 2020. Das war ein sehr gutes Timing für das ganze Thema ZFI und auch den Stand am Flughafen im Jahr eins der Corona-Pandemie.

Anstelle der Erstunterzeichnerin Kathrin Wydler hat Barbara Franzen, selbst Mitglied der KEVU, mündlich zum Antrag des Regierungsrates Stellung genommen. An der virtuellen Sitzung vom 2. Februar 2021 hatte die KEVU die Möglichkeit, Herrn Beat Schäfer von der EMPA (*Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt*) zu begrüßen. Er hat das weltweit einmalige Instrument des ZFI damals mit- und in der Zwischenzeit mit dem ganzen Team auch weiterentwickelt. Der Zürcher Fluglärmindex, eben kurz ZFI, und somit das Thema «Lärm um den Flughafen» ist regelmässig Gegenstand von Debatten hier im Rat, nicht zuletzt auch im Zusammenhang mit Indikatoren rund um Flugbewegungen am Flughafen Zürich.

Das Postulat erlaubte nun der KEVU, erstmalig nach der Totalrevision des kantonalen Richtplans, der 2014 festgesetzt worden war, eine umfassende und vertiefte und sicher auch sachlichere Auseinandersetzung mit dem ZFI und dem Thema Lärm, und dies unabhängig auch von den Auswirkungen von Corona auf den Luftverkehr. Interessiert haben vor allem das Erreichte und die nächste Zeitkammer bis 2030. Der ZFI ist ein anerkannter Monitoring-Wert, nur schon das ist eine wichtige politische Botschaft aus meiner Sicht. Die Zahl von 47'000 vom Fluglärm stark betroffenen und stark gestörten Personen steht ja grundsätzlich im Raum, eine Zahl, die in den vergangenen Jahren stets überschritten worden ist, dies auch im Zusammenhang mit der Bevölkerungszunahme im Flughafengebiet und der Zunahme der Flugbewegungen vor allem an Randstunden, am Abend; hier das Stichwort «Verspätungsabbau».

Es ist die erklärte Absicht des Regierungsrates, mittelfristig den Richtwert wieder zu erreichen und gar zu unterschreiten. Einen wesentlichen Beitrag dazu wird die Flottenerneuerung des Home-Carriers, der SWISS, dazu beitragen. Auch sieht der Regierungsrat keinen Grund, den ZFI abzuschaffen, im Gegenteil: Er soll, wie dies auch Herr Schäfer ausgeführt hat, weiter verfeinert und auch präzisiert werden. Das sind komplexe Arbeiten mit – State of the Art – Lärmmodellen, Messflügen, Szenarien-Berechnungen bei Anzahl Flugbewegungen, Einsatz von

Flugzeugtypen, Bevölkerungszahl, gesundheitliche Aspekte und vielem mehr. Sie sehen, das Postulat hat einiges bewirkt. Im Rahmen der Postulatsbeantwortung, also innerhalb dieser zwei Jahre, wurden in Teilprojekten sechs Bereiche unter die Lupe genommen. Die beigezogenen Fachämter der kantonalen Verwaltung und die ZFI-Expertengruppe sind zum Schluss gekommen, dass die geplante Siedlungsentwicklung gemäss ROK (*Raumordnungskonzept*) durch den ZFI nicht beeinträchtigt werde. Leisere Flugzeuge und passive Schallschutzmassnahmen werden sich weiterhin positiv auf den Monitoring-Wert auswirken. Das ist auch die Schlussfolgerung des Amtes für Mobilität der Volkswirtschaftsdirektion und des Regierungsrates, wie im Bericht im Detail ausgeführt.

Die KEVU ist zufrieden mit diesem Update, mit dieser Auslegeordnung und stellt daher auch keinen Antrag auf eine abweichende Stellungnahme oder einen Ergänzungsbericht und beantragt Ihnen, wie eingangs schon gesagt, die Abschreibung. Besten Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ja, es wurde etwas ruhiger rund um den Zürcher Flughafen und um den Zürcher Fluglärmindex, den ZFI, in den letzten Jahren. Als das Postulat 2016 eingereicht wurde, entbrannte regelmässig eine heftige Diskussion um die Auslegung des ZFI, sei es beim Vorliegen des Flughafenberichts oder im Rahmen der KEF-Debatten (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*). Die Corona-Krise hat einen dramatischen Einfluss auf die Luftfahrt. Damit sind auch die im Flughafenbericht ausgewiesenen Zahlen der letzten beiden Jahre nicht mit den Vorjahren vergleichbar. Doch auch die technische Entwicklung geht weiter. So wird die in Zürich eingesetzte Flugzeugflotte mit jeder Generation noch effizienter und auch leiser. Was bleibt, ist das Bevölkerungswachstum – gerade in den Flughafengebieten. Auch bleibt damit der Geburtsfehler des ZFI, wie es die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) genannt hatte, weiter bestehen. Denn wenngleich zur Vermeidung des Lärms an der Quelle Milliardeninvestitionen getätigt werden, führt die Bemessung des ZFI an der stetig wachsenden Bevölkerung stets zur Neutralisierung dieser anzustrebenden und effektiven Massnahmen. Ja, die verbesserte Lärmsituation führt geradezu selbst zu einer Verschlechterung des ZFI, weil das Wohnen in der Region attraktiver wird.

Nun wurde uns in den Kommissionsberatungen dieser stossende Effekt bestätigt, aber auch nachvollziehbar aufgezeigt, dass ein Systemwechsel des Monitorings die Vergleichbarkeit massiv erschweren würde, was das Instrument des ZFI grundsätzlich infrage stellen würde. Es

wurde aber erkannt, dass das Bevölkerungswachstum als Faktor in der Berichterstattung deutlicher hervorgehoben werden muss. Diese Transparenz ist der SVP wichtig. Es geht darum, dass Monitoring-Instrumente wie der ZFI eine langfristige Vergleichbarkeit aufweisen. Es ist aber auch wichtig, dass man weiss, wie die Zahlen zu lesen sind, und dass sie sich nicht dazu eignen, den schwarzen Peter einseitig dem Flughafen zuzuschieben. Es bleibt also nichts anderes übrig, als mit dem Geburtsfehler zu leben, diesen aber nicht zu verleugnen. Wir zählen auf das Versprechen der Volkswirtschaftsdirektion, diesem Umstand in der Berichterstattung zum ZFI Rechnung zu tragen, und schreiben das Postulat ebenfalls ab. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Es lebe der ZFI, der Zürcher Fluglärmindex. Wir von der SP sind froh, dieses Postulat heute abschreiben zu können. Wir wollten diesen Angriff auf den ZFI nicht und haben dementsprechend das Postulat 417/2016 nicht unterstützt. Nun hat es tatsächlich keinen grossen Erkenntnisgewinn gebracht, und vor allem hat die Volkswirtschaftsdirektion gut aufgezeigt, dass die Idee des ZFI immer noch richtig ist. Die kleinen Änderungen bei der Berechnung hätten sich auch ohne dieses Postulat ergeben. Wir haben schon immer ein gewisses Grundvertrauen, dass sich im ZFI zwei gegensätzliche Entwicklungen gegenseitig ausgleichen. Durch das Bevölkerungswachstum sind mehr Menschen vom Fluglärm betroffen. Aber durch die technische Weiterentwicklung geht dieser Lärm trotz des Einsatzes grösserer Maschinen zurück. Aber der ZFI ist immer noch höher als der Richtwert. Das ist aber kein Grund, den ZFI zu hinterfragen, sondern das Primat des aviatischen Reisens zu überdenken. Es ist für mich nicht verständlich, dass in dieser Vorlage 5653 die Klimakatastrophe mit keinem Wort erwähnt wird. Da werden die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Unsicherheiten bei der Entwicklung der Fliegerei besprochen. Die Klimakrise verlangt, dass wir weniger fliegen, vor allem innerhalb von Europa. Da aber auch wir im Windschatten dieser Diskussion immer wieder das Thema «Lärm» vergessen, bin ich doch ein bisschen froh, dass wir im Rahmen dieses Abschreibers über Lärm, über Fluglärm sprechen können. Denn Lärm und damit auch Fluglärm belastet den Körper von Menschen und Tieren, egal, ob sie sich davon gestört fühlen oder nicht. Darum muss die Politik verhindern, dass ungebremsst immer mehr Lebewesen durch Lärm belästigt werden.

In der Perspektive, wie sich der ZFI entwickeln könnte, ist leider weiterhin ein starkes Wachstum der Aviatik hinterlegt. Das werden wir

weiterhin kritisieren. Wir verlangen dezidiert einen Schutz der Menschen vor dem Lärm und einen Beitrag Zürichs zur Überwindung der Klimakatastrophe. Und dass auch immer noch ein markantes Wachstum der Flugbewegungen angenommen wird, ist komplett unverständlich, da diese in den letzten 20 Jahren immer deutlich den Prognosen hinterhergehinkt sind. Und dank unserer Politik und einer Verlagerung auf die Eisenbahn werden die Flugbewegungen viel eher abnehmen als zunehmen. Übrigens, da auch mein persönliches Verhalten hier immer wieder diskutiert wird: Ich bin seit gut zwei Jahren nicht mehr geflogen, und das hat nicht nur mit Corona zu tun. Und diese Worte hier habe ich gestern im Intercity-Express der Deutschen Bahn zwischen Berlin und Zürich vorbereitet. Die SP schreibt ab. Herzlichen Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Vor mehr als drei Jahren haben wir den Regierungsrat beauftragt aufzuzeigen, wie der ZFI auf die im kantonalen Richtplan vorgesehene Siedlungsentwicklung ausgerichtet werden kann. Der ZFI sei so weiterzuentwickeln, dass sowohl eine moderate Entwicklung des Flughafens wie auch die gewünschte Siedlungsentwicklung gewährleistet werden können.

Die Regierung ist unserem Anliegen nun mit grosser Ernsthaftigkeit nachgekommen und ich bedanke mich explizit dafür. Was uns heute vorliegt, ist eine umfassende Grundlagenarbeit mit einem Projektbericht von internen und externen Experten und auch der EMPA. Der ZFI als Monitoring-Instrument wurde auf Herz und Nieren geprüft. Interessant ist für mich, dass die Volkswirtschaftsdirektion das Postulat zum Anlass genommen hat, verschiedene weiterführende Fragestellungen aufzuwerfen, um eben diese Prüfung vorzunehmen. Es geht einerseits um das Monitoring, das erfassen soll, ob die Beeinträchtigung der Bevölkerung durch Fluglärm richtig und vollständig abgebildet wird, andererseits auch darum, ob der Richtwert noch mit aktuellen Grundlagen und politischen Zielsetzungen übereinstimmt. Zudem wurde auch untersucht, welchen Beitrag zusätzliche Massnahmen zur Verminderung der Fluglärmbelastung zu leisten vermögen und ob die jährliche Kommunikation zum ZFI und seiner Zielerreichung verbessert werden kann. Gemäss Flughafengesetz legt der Regierungsrat ja einen Richtwert zur Begrenzung der Anzahl der vom Fluglärm stark gestörten Personen fest und dazu hat er im Jahr 2008 den ZFI als Instrument geschaffen. Aus unserer Sicht war dieses Instrument nicht mehr kongruent mit dem im kantonalen Richtplan enthaltenen Raumordnungskonzept und den daraus abgeleiteten gewünschten Entwicklungen in den Städten und Ge-

meinden rund um den Flughafen. Das heutige noch gültige Beurteilungsmass, das die zulässige Anzahl der vom Fluglärm belästigten Personen festlegt und deren Entwicklung verfolgt, war als Wert durch das starke Bevölkerungswachstum und die damit zusammenhängende Überschreitung des Richtwerts infrage gestellt. Die gewünschte Bevölkerungsentwicklung in eben genau jenen Gebieten, die mit ziemlicher Sicherheit zu den lärmgeplagten Gebieten gehören, musste doch dazu führen, dass die numerische Zielerreichung nicht erreicht werden konnte. Das Überschreiten des ZFI, verursacht durch wachsende Gemeinden rund um den Flughafen, die quasi Lärmgeschädigte importieren, führte Jahr für Jahr – und das war vor Corona – zu wenig erbaulichen Diskussionen um dieses Monitoring-Instrument, aber auch um den Flughafen an sich. Das war nicht in unserem Sinne.

Der nun vorliegende Bericht zeigt eindrücklich auf, dass der ZFI ein gut eingeführtes Instrument zur Ermittlung der Lärmbelästigung ist und vor allem zeigt er zufriedenstellend die Belästigung der Lärmgeschädigten über eine gewisse Zeitperiode auf. Das gibt dank dem Fortschreiten der Messdaten eine verlässliche Datenreihe. Wir akzeptieren, dass ein neuer Parameter wohl nur einen geringen Zugewinn an neuen Erkenntnissen aber unter einem sehr grossen Aufwand erbringen würde. Besonders wertvoll im Bericht ist für uns der Ausblick, der aufzeigt, was man machen kann. Er zeigt sehr gut auf, wie sich Bevölkerungswachstum, Schutz derselben Bevölkerung vor Lärm und Flugverkehr – das sind Anliegen, die miteinander in einem gewissen inhärenten Zielkonflikt liegen – in Zukunft besser vereint werden können, indem nämlich die Massnahmen des Massnahmenkonzepts 2009/2012 weiter fortgesetzt werden: passive Schallschutzmassnahmen und ein verbesserter Flottenmix mit leiseren Flugzeugen. Auch das Verwenden von aktualisierten Quelldaten für die Berechnungen des ZFI-Monitoring-Werts werden dazu führen, dass der ZFI wirklichkeitsgetreu abgebildet werden kann.

Aus der Sicht der FDP hat sich das Hinschauen beim ZFI gelohnt. Es war nie ein Angriff, aber ein Hinschauen, um den ZFI wirksamer zu machen. Mit Spannung erwarten wir auch die im Rahmen des Gesamtkontextes angekündigte integrierte Betrachtung von Siedlungs- und Lärmentwicklung im Flughafenbericht. Das zeigt uns einmal mehr auf, dass die Regierung die Schutzanliegen der Bevölkerung ernst nimmt, sich aber auch der Bedeutung bewusst ist, die der Flughafen Zürich aus volkswirtschaftlicher Sicht für unseren Kanton hat. Das sind Werte, die die FDP vollumfänglich teilen kann. Der Bericht zeigt auf, was alles

getan wird und woran wir festhalten sollten. Wir schreiben das Postulat ab.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Bereits zum zweiten Mal sprechen wir heute zum Thema Lärm, bei der Debatte zum Strassenbauprogramm (*Vorlage 5767*) spielte der Lärm ja durchaus auch eine grosse Rolle. Lärm ist eine Folge von menschlichen Tätigkeiten, und insbesondere, wenn Maschinen dabei involviert sind, ist Lärm ein grosses Problem. Das betrifft nicht nur den Strassenverkehr, das betrifft auch den Schienenverkehr oder eben auch, wie im Fall des ZFI, den Flugverkehr. Lärm führt zu grossen Gesundheitsproblemen bei den betroffenen Leuten: Kreislauferkrankungen, Bluthochdruck, Konzentrationsmangel, Schlafstörungen und verminderte Leistungsfähigkeit sind Folgen von Lärmbelastung bei den Personen. Das befeuert oder erhöht die Gesundheitskosten und es senkt die Produktivität. Lärmbelastete Personen sind also durchaus volkswirtschaftlich relevant. Und hier spielt die subjektive Betroffenheit keine Rolle, der Körper reagiert genau gleich darauf, ob ich mich vom Lärm gestört fühle oder nicht. Und ebenso wenig spielt es eine Rolle, ob man sich bewusst und freiwillig einem Lärm ausgesetzt hat. Deshalb muss man ganz klar sagen: Neuzuzüger verdienen den selben Schutz wie Personen, die schon länger dort wohnen, und das gilt auch für Kinder, die in einer solchen Gegend auf die Welt kommen, auch sie verdienen den Schutz vor dem Lärm. Der Ansatz, diese Leute nicht mitzurechnen, weil sie ja freiwillig dort sind, wäre falsch, einerseits volkswirtschaftlich, aber auch von der Gesundheit her. Das Umweltschutzgesetz sagt, beim Lärm gilt das Vorsorgeprinzip, und man muss für eine Bekämpfung an der Quelle besorgt sein. Wir haben hier im Kantonsrat entschieden – auch auf Wunsch der Gemeinden, die dort sind –, dass wir auch dort ein Bevölkerungswachstum zulassen möchten. Das heisst aber eben auch, dass wir diese Leute dort schützen müssen.

Wir sind insofern froh, dass wir uns in der Kommission entschieden haben, den ZFI weiterzuführen, sodass diese Datenreihe erhalten bleibt und dass wir keine zwei Klassen einführen von Leuten, die lärmbelastet werden dürfen, und anderen, die nicht belastet werden dürfen. Eigentlich stellt sich vielmehr die Frage: Sind 47'000 Personen, die lärmbelastet sind, zu viele? Und wollen wir uns die zusätzlichen Gesundheitskosten und die gesenkte Produktivität leisten? Das wäre viel mehr die Frage als zu schauen, dass wir irgendeinen Grenzwert einhalten können, indem wir ihn soweit verändern, bis er passt. Wir sind für Abschreibung.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Der Zürcher Fluglärm-Index, kurz ZFI, ist das Beurteilungsmass für den Fluglärm des Flughafens Zürich. Er zeigt kontinuierlich die Entwicklung der Belästigung durch den Fluglärm und er wird bemessen an der Anzahl stark belästigter Personen tagsüber respektive stark schlafgestörter Personen nachts. Weil das Raumordnungskonzept vorsieht, dass 80 Prozent des Bevölkerungswachstums in den teils von Fluglärm betroffenen urbanen Gebieten stattfindet, wollten die Postulantinnen, dass der ZFI angepasst wird. Der Richtwert von 47'000 belästigten Personen wurde einzig im ersten Jahr unterschritten. Danach hat der Index bis 2017 kontinuierlich zugenommen. Das hat einerseits mit dem Bevölkerungswachstum zu tun, aber eben nicht nur: Gemäss dem Flughafenbericht 2020 wäre der Richtwert in den Jahren 2012 bis 2017 auch ohne Bevölkerungswachstum überschritten worden. Der Grund dafür ist ganz einfach der masslose Kapazitätsausbau im Flugbetrieb.

Seit 2018 werden Schallschutzmassnahmen an Gebäuden – nicht an der Quelle – und neue Quelldaten für die Flugzeugflotte berücksichtigt. Jetzt ist der ZFI wieder etwas tiefer, aber er ist auch in den Jahren 2018/2019 angestiegen. Er wurde also bereits an die Realität angepasst, wohl einfach nicht ganz so, wie es sich die Postulantinnen gewünscht haben.

Nun, die Flugbewegungen sind bekanntermassen eingebrochen und es ist zu erwarten, dass der ZFI ein erstes Mal wieder tiefer ist, vielleicht wird er sogar unterschritten. Wir Grüne erwarten, dass der Flugverkehr endlich eine nachhaltige Entwicklung annimmt. Wir erwarten, dass die Wachstumszwängerei aufhört und die Nachtflugsperrre ab 23 Uhr ohne Verspätungsabbau eingehalten wird. Damit sollte sich dann das Problem der Fluglärmbelastung wieder gelöst haben. Der ZFI funktioniert und er zeigt genau das an, was er soll. Wir schreiben das Postulat ab.

Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen): Die Flugzeuge sind in den letzten Jahrzehnten wirklich um einiges leiser geworden, was ich, die ich seit über 20 Jahren in der Anflugschneise lebe, nur bestätigen kann. Die meisten Flugzeuge nehme ich nicht mehr wahr, abgesehen von veralteten Flugzeugen. Dank leiseren Flugzeugen und den Schallschutzmassnahmen an Gebäuden hat der Verlauf des ZFI einen positiven Trend angenommen. Damit zeigt sich auch, dass der ZFI sich bewährt und es keine neuen Berechnungsgrundlagen braucht. So gibt es auch keine Brüche in der Datenreihe und die Nachvollziehbarkeit ist gewährleistet. Der ZFI steht in direkter Korrelation mit der Wohnbevölkerung

und so ist der positive Trend umso mehr erfreulich, obwohl die Bevölkerung in der Flughafenregion am Wachsen ist. Die Bautätigkeit ist gross und trotz den Lärmemissionen des Flughafens sind die Liegenschaften gefragt; die Menschen wollen dahin ziehen. Wir sind aber gespannt, wie sich die Zahlen des ZFI mit der Corona-Krise weiterentwickeln, erwarten aber, dass mit den leiseren Flugzeugen und den Schallschutzmassnahmen, aber auch durch die geplante Pistenverlängerung der Trend beibehalten werden kann und so weniger Menschen lärmbeeinträchtigt sein werden. Hier gilt es weiterhin alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Lärmbelastung möglichst tief zu halten. Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens ist gross, es hängen viele Arbeitsplätze daran und er garantiert die gute Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Zürich. Die Mitte schreibt das dazugehörige Postulat ab. Besten Dank.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Sie alle haben mich überrascht. Die Traktanden zu Flughafen und Fluglärm gehören ja regelmässig zu den emotionaleren Debatten in unserem Rat und die Folge davon ist dann meistens, dass eine nüchterne und unaufgeregte Gewichtung verschiedener Fakten und Faktoren auf der Strecke bleibt. Die Arbeit der EMPA kann darum nicht hoch genug gewichtet werden. Dass sie den Auftrag hat, den jeweiligen Monitoring-Wert des ZFI zu berechnen, hilft der Versachlichung einer umstrittenen und manchmal mit harten Bandagen geführten Auseinandersetzung um die verschiedenen Ansprüche, die der Flugbetrieb erfüllen soll. Eine der grössten Herausforderungen ist sicher jene, dass im Flughafengebiet gemäss Raumplanung Siedlungsentwicklung vorgesehen ist, gleichzeitig die im ZFI festgelegte Zahl der maximal gestörten Personen jedoch starr festgelegt wird. So wird, bildlich gesprochen – ich habe das schon mal erwähnt –, jeder Neuzuzügerin und jedem Neuzuzüger in die Flughafenregion automatisch ein Schild mit der Aufschrift «Ich bin auch ein Fluglärm-Opfer» umgehängt. Wirklich fair ist das nicht, zumal viele Personen ja gerade aufgrund der guten Arbeitsmöglichkeiten rund um den Flughafen bewusst in seine Nähe ziehen. Zur Kenntnis zu nehmen ist dennoch, dass auch Personen, die sich subjektiv nicht gestört fühlen vom Fluglärm, objektiv trotzdem gesundheitliche Probleme haben können. Dieser Sachverhalt ist ebenso in die Waagschale zu werfen wie alle Bemühungen der Fluggesellschaften und des Flughafens, die Lärm-Emissionen zu reduzieren. Bei der SWISS sind dies mehrere Milliarden in die Erneuerung ihrer Flotte und beim Flughafen Zürich rund 400 Millionen

Franken in der letzten Zeit für den Schallschutz an privaten Liegenschaften. Leider werden diese Massnahmen in der Berechnung des ZFI nur ungenügend beziehungsweise stark verzögert aufgezeigt. Es ist daher richtig und zu begrüßen, dass die Regierung künftig aktuellere Quelldaten verwenden will.

Erfreulich ist, dass in den ersten Trendprognosen bis 2030 der ZFI-Monitoring-Wert trotz massiver Zunahme der Bevölkerung weiter sinken wird. Ob diese Prognose zutrifft, hängt auch davon ab, ob es dem Flughafen gelingt, seinen Betrieb stabiler und in der Folge mit weniger Verspätungsabbau am Abend zu gestalten.

Die EVP anerkennt die gesundheitlichen Probleme all jener Menschen, die durch Fluglärm verursacht werden. Ebenso anerkennt sie aber auch die enorme wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens, der einer grossen Zahl von Menschen Arbeitsplätze bietet und damit Existenzen sichert. Der ZFI bleibt auch in Zukunft ein Instrument mit begrenzter Genauigkeit. Trotzdem kann er als wichtiger Fiebermesser dienen, der mit seinen Aussagen die Sorgen der lärmgeplagten Bevölkerungsteile wahr- und ernst nimmt. Es bleibt die Herausforderung für uns als Parlament, die erhobenen Daten ohne hitzköpfige Voten zu beurteilen. In diesem Sinne ist die EVP mit der Abschreibung dieses Postulates einverstanden.

Anne-Claude Hensch Frei (AL, Zürich): Auch die AL ist für das Abschreiben des vorliegenden Postulates. Die Postulantinnen und der Postulant wollten wohl eine moderate Entwicklung des Flughafens ermöglichen, was das auch immer bedeuten soll. Als Quintessenz dieser Projektarbeit, die jetzt aus diesem Postulat hervorgegangen ist, bleibt für die AL Folgendes übrig:

Erstens: Der Zielkonflikt zwischen den verschiedenen Funktionen des Flughafens bleibt bestehen. Hier muss eine politische Diskussion entscheiden, wie Lärmschutz, Bevölkerungsentwicklung und die Entwicklung des Flughafens gewichtet werden. Der Richtwert des ZFI kann hier nur Hilfsmittel sein, mehr nicht. Es kommt darauf an, wie die einzelnen Parameter gewichtet werden. Daher ist es gut, dass der ZFI nun mit seinem aktuellen Richtwert beibehalten wird, damit die Entwicklung längerfristig ohne Bruch in der Messreihe verfolgt werden kann.

Zweitens: Bekanntermassen ist der Regierungsrat sehr wirtschaftsfreundlich und somit auch flughafenfreundlich unterwegs. Im Bericht zum Postulat hält er aber fest, dass dem Schutz der Bevölkerung eine grosse Bedeutung zukomme. Er erwartet denn auch von den am Flughafen Zürich beheimateten Fluggesellschaften und natürlich von der

SWISS, dass die bereits beschlossenen Flottenerneuerungen trotz Corona-Pandemie umgesetzt werden. Diese sollten einen deutlich positiven Einfluss auf die Lärmentwicklung generieren. In diesem Punkt und auch beim passiven Schallschutz sind Verbesserungen möglich. Für die Alternative Liste ist klar, dass der Kanton hier seinen maximalen Spielraum und auch Einfluss nutzen soll, um die Lärmemissionen des Flughafenbetriebs für die betroffene Bevölkerung so niedrig wie möglich zu halten. Als Ergebnis der ganzen Projektarbeit steht das Fazit, dass die geplante Siedlungsentwicklung gemäss Raumordnungskonzept nicht durch den ZFI beeinträchtigt wird. Die Forderung des Postulates, dass ein Monitoring-Wert angepasst werden soll, wenn er die geplante Siedlungsentwicklung und das sogenannte moderate Wachstums des Flughafens behindern würde, ist für mich letztlich absurd. Das erinnert mich an die Pharmaindustrie, welche die alarmierenden Laborwerte bei gewissen Erkrankungen tiefer ansetzt, damit sie mehr Medikamente verkaufen kann. Werte werden dabei so manipuliert, dass sie zu den wirtschaftlichen Bedürfnissen einer Interessengruppe passen. Das ist hier wohl auch der Fall. Dass hingegen der ZFI feiner justiert werden kann, ist natürlich willkommen. Wie sich die Flugindustrie weiterentwickeln wird, ist zudem ungewiss. Zu viele Unwägbarkeiten sind vorhanden, einerseits durch die Pandemie, andererseits durch die Klimakrise. Daher muss die ganze Entwicklung des Flughafens Zürich sowieso kritisch begleitet werden. Der Regierungsrat kann nun mit konkreten Daten den Beweis antreten, dass ihm der Lärmschutz und damit die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung wichtig ist. Die AL schreibt ab. Besten Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal: Daniel Sommer hat die emotionale Debatte vermisst. Das spornt mich nun an, da noch etwas nachzulegen; mit Freude, denn es gibt doch noch zwei, drei Punkte zu replizieren:

Ich möchte noch fürs Protokoll festhalten, dass es sich um ein Postulat der Mitte, der FDP und der SVP handelt. Es wurde hier verschiedentlich gesagt «die Postulantin oder die zwei Postulanten», einfach der Vollständigkeit halber: Es kam aus diesen drei Fraktionen.

Wir haben soeben vom geläuterten Vielflieger Hoesch gehört. Er hat die Welt nun gesehen, er wird weiter auf das Fliegen verzichten und die Nachwelt und die Jugend sollen es ihm jetzt gleichtun und auf das Fliegen verzichten und den Zug benutzen. Was er dabei verschweigt, ist, dass sein Nachtzug, der quer durch Europa donnert, durch 2000 Dörfer

durch, ebenfalls einen entsprechenden Lärm verursacht. Was er zu diesem Thema gemacht hat: Er hat es wirklich fertiggebracht, totzuschweigen, dass der Zürcher Fluglärmindex – und darum ging es bei diesem Postulat – bereinigt durch das Bevölkerungswachstum längst unterschritten würde. Um diese Tatsache dreht es sich bei dieser Vorlage, ich habe es im ersten Votum erläutert. Das ist ein Geburtsfehler dieser Konstruktion, wir können damit leben, wenn es entsprechend ausgewiesen wird.

Nun, Florian Meier, Sie haben auch bezüglich der späten Nachtflüge, bezüglich des Verspätungsabbaus appelliert, es sei da jetzt wirklich an der Zeit, dass man das korrigiere. Das sehen wir auch so. Nur bitte ich Sie, die Grünen und Anverwandte, dann: Verzichten Sie doch auf die Blockade der wirksamen Massnahmen im betrieblichen Bereich, auf das Blockieren des Betriebsreglements 17. Helfen Sie mit, wenn es bei der Optimierung des Pistensystems, namentlich der Pistenverlängerung darum geht, eben genau diese Situation zu verbessern, damit wir einen stabilen Flugbetrieb haben, ohne Verspätungsabbau, und damit die erst-rangige Bedeutung des Flughafens für unser Land und unseren Kanton erhalten bleibt. Ich danke Ihnen für die Mitarbeit.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ein bisschen absurd ist das schon. Dieses Postulat wurde ja 2016 eingereicht, damals boomte der Tourismus, damals boomte auch die Luftfahrtbranche. Heute, wo wir das Postulat diskutieren, sind im Ökosystem Flughafen tausende Arbeitsplätze wegen der Pandemie in Gefahr oder bereits verloren gegangen. Und obwohl sich das Leben langsam wieder normalisiert, was wir alle hoffen, ist der Flugverkehr von einer Normalität weit, weit entfernt. Die Diskussion über die Antwort des Regierungsrates zum ZFI-Postulat kommt also zu einem speziellen Zeitpunkt. Und trotzdem ist es wichtig und richtig, dass wir diese Diskussion führen, und ich bin auch sehr dankbar für die Diskussion in der zuständigen Kommission. Sie haben uns ja mit dem Postulat beauftragt aufzuzeigen, wie denn der ZFI auf die im kantonalen Richtplan vorgegebene Siedlungsentwicklung ausgerichtet werden kann. Und erinnern Sie sich: Wie haben wir damals emotional über die Überweisung des Postulates diskutiert. Damals habe ich gesagt, dass der ZFI an einem Geburtsfehler leide. Es dürfe nicht sein, habe ich gesagt, dass das überproportionale Wachstum der Region die Handlungsfähigkeit des Flughafens abwürge. Ich habe auch gesagt, dass ich den ZFI aber nicht abschaffen wolle, dass es wichtig sei, dass er die heutige Situation angemessen abbilde, zum Beispiel auch die milliardenschweren Investitionen der SWISS. Immer wieder wurde – Sie

erinnern sich auch – der Regierung vorgeworfen, wir seien untätig, wir würden einfach Jahr für Jahr zuschauen, wie der ZFI ansteige, und wir würden nur lamentieren statt griffige Massnahmen zu ergreifen. Und jetzt mit dem Postulat würden wir ja nur die Berechnungsgrundlagen ändern, damit das uns dann passe. Ich kann Sie beruhigen, das stimmt beides nicht. 2018 wurde der ZFI ja zum ersten Mal um 8 Prozent auf rund 60'300 Personen gesenkt. 2019 – und das war ein Rekordjahr des Zürcher Flughafens – sogar noch weiter auf 58'300 Personen. Und das kommt nicht daher, dass wir einfach nur neu gerechnet haben, nein, das hat eben Gründe. Erstens hat die EMPA 2018 erstmals die Quelldaten neu berechnet, sprich: Der ZFI gibt jetzt den Lärm richtig an, der eben auch erzeugt wird mit der neuen Flugzeugflotte. Und diese macht – es wurde hier gesagt – halt tatsächlich deutlich weniger Lärm, das ist erfreulich. Und das sieht man im ZFI. Und zweitens: Auch die Schallschutzmassen wirken und haben zu einer Trendwende beigetragen. Der ZFI ist also in den letzten zwei Jahren vor Covid (*Corona-Pandemie*) bereits gesunken.

Für die Beantwortung des Postulates haben wir aber natürlich auch den Blick in die Zukunft werfen wollen, dann das interessiert uns ja fast noch mehr. Wir haben die EMPA beauftragt, drei Szenarien mit Horizont 2030 aufzuzeigen, wie sich dann eben der ZFI entwickle. Und das Ergebnis ist sehr interessant: Im pessimistischen Szenario sinkt der ZFI bis 2030 ebenso noch um 1 bis 3 Prozent. Und wenn es noch schneller vorwärtsgen würde, also die Flugzeugflottenerneuerung oder auch Schallschutzmassnahmen, dann könnte er sogar um 14 Prozent sinken, und das ist doch positiv und muss uns alle freuen. Und natürlich und zu Recht hat der Regierungsrat deshalb im Bericht auch gesagt, dass er davon ausgeht und auch erwartet, dass diese angekündigte Flottenerneuerung tatsächlich auch gemacht wird, und wir haben auch entsprechende Signale der SWISS, was mich auch freut, dass an dieser Strategie nichts mehr geändert wird.

Also lassen Sie mich zusammenfassen: Der ZFI ist ein wichtiges kantonales Instrument zur Erfassung und auch Überwachung der lärmgeplagten Bevölkerung. Wir wollen nicht auf den ZFI verzichten, wir wollen aber aktuell sein, ihn mit aktuellen richtigen Daten berechnen, und hier habe ich auch das Vertrauen in die EMPA. Und ich kann Ihnen auch sagen, auch Ihnen, Herr Kantonsrat Lucek: Wir werden diese neuen Berechnungen selbstverständlich, wie wir das auch versprochen haben, in den Luftfahrtbericht einfliessen lassen. Ich danke Ihnen für die gute, auch die sehr sachliche Diskussion und bitte Sie, nun das Postulat abzuschreiben. Vielen Dank.

Ratspräsident Benno Scherrer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 417/2016 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Ausreichende Versorgung mit ZVV-Verkaufsstellen erhalten

Antrag des Regierungsrates vom 16. Dezember 2020 zum Postulat KR-Nr. 62/2018 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 18. Mai 2021

Vorlage 5672

Ratspräsident Benno Scherrer: Wir haben Kurzdebatte beschlossen, Redezeit zwei Minuten.

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Auch dieses Postulat soll als erledigt abgeschrieben werden, das ist der einstimmige Beschluss der KEVU. Das Postulat wurde damals gegen den Willen des Regierungsrates mit 114 zu 51 Stimmen überwiesen. Die Forderung nochmals ganz kurz: Der Regierungsrat wird beauftragt, sich dafür einzusetzen, dass die ZVV-Verkaufsstellen (*Zürcher Verkehrsverbund*) Schwamendinger- und Goldbrunnenplatz in der Stadt Zürich weiter betrieben werden. Das Postulat war eine Antwort auf einen Entscheid des ZVV, eben diese beiden Verkaufsstellen zu schliessen. Es gab parallel dazu noch eine dringliche Anfrage (*KR-Nr. 369/2018*), die dann aber irgendwo in der Staatskanzlei hängenblieb, und auch noch eine Petition, die auf den Weg geschickt wurde.

Die KEVU hat sich im Zusammenhang mit diesem Postulat mit diesem ganzen Thema des Vertriebs auseinandergesetzt, tut dies aber auch alle zwei Jahre im Zusammenhang mit der sogenannten ZVV-Strategie. Wir sind daher informiert worden, dass auch mit dieser Schliessung die hohen Qualitätsstandards des ZVV bezüglich Erreichbarkeit von Verkaufsstellen für die Stadtzürcher Bevölkerung immer noch gewährleistet ist, 98 Prozent der Personen innerhalb von 20 Minuten von ihrem Wohnort bei dem jetzt bestehenden Netz von Verkaufsstellen, einerseits den ZVV-eigenen, aber auch diejenigen von den SBB. Wie gesagt,

ist das ganze Thema vor allem auch bezüglich der Kommunikation solcher Schliessungen schon in die ZVV-Strategie 2022 bis 2025 eingeflossen, mit einem einstimmigen Antrag der KEVU, ich zitiere: «Allfällige Schliessungen von Verkaufsstellen sind möglichst frühzeitig und umsichtig zu planen und zu kommunizieren.» Daher hat der ZVV hier sicher die Schelte bezüglich der Kommunikation wohlwollend entgegengenommen.

Auch in der Strategie, die jetzt in der Beratung ist, ist der Vertrieb ein Thema. Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass auch hier die neuen digitalen Vertriebskanäle benutzt werden können und sollen, aber dass auch Leute, die das eben nicht tun können oder wollen, Alternativen haben. Besten Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Die SVP hat das Postulat unterstützt, weil vor allem auch ältere Leute mit der Schliessung von bedienten Verkaufsstellen Probleme hatten. Ein Kritikpunkt betraf auch die Kommunikation des ZVV. Immerhin wurde die betroffene Bevölkerung 2018 angeschrieben, dass die Schliessung der beiden Verkaufsstellen bis zur Beantwortung des Postulates sistiert werde. Trotzdem wurden nach einer Ankündigung im November 2018 die Verkaufsstellen auf Ende Jahr beschlossen. Diese Kommunikation kam bei vielen ZVV-Kunden schlecht an.

Die ZVV-Kunden sollen innerhalb von 20 Minuten eine Verkaufsstelle erreichen. In der Stadt Zürich trifft dies gemäss ZVV für 98 Prozent der Bevölkerung zu. Hier ist zu erwähnen, dass der Betrieb einer der geschlossenen Verkaufsstellen jährlich Kosten von circa 500'000 Franken verursacht. Dies kann nicht durch Ticketkäufe gedeckt werden. Wir anerkennen die Anstrengungen des ZVV für einen hohen Kostendeckungsgrad, dies ist ganz im Sinne der SVP. Ebenfalls anerkennen wir den Wandel in der Gesellschaft. Wir unterstützen die Anstrengungen des ZVV, den Ticketverkauf für wenig internetaffine Personen zu erleichtern und diese Personen beim Kauf direkt zu unterstützen. An allen ZVV-Automaten kann mit einem Mitarbeiter des ZVV Kontakt aufgenommen werden. Dieser führt den Kunden durch den Verkaufsprozess am Automaten. Noch 2022 soll ein weiterer Service aufgebaut werden. Es soll möglich sein, dass telefonisch das Ticket gegen Rechnung bestellt werden kann. Es ist uns bewusst, dass nicht alle Kunden erreicht werden können.

In der SVP wurde dieses auch von uns mitunterzeichnete Postulat nach der Antwort der Regierung kontrovers diskutiert. In Abwägung aller

Kriterien schreiben wir das Postulat ab, aber es wird nicht die ganze Fraktion der Abschreibung zustimmen.

Birgit Tognella-Geertsen (SP, Zürich): Mit unserem Postulat wurde der Regierungsrat beauftragt, sich dafür einzusetzen, dass die ZVV-Verkaufsstellen Schwamendinger- und Goldbrunnenplatz in der Stadt Zürich weiter betrieben werden. Nun, das bleibt leider ein Wunsch für die Postulanten sowie für die Bevölkerung von Schwamendingen und Wiedikon, wir sind enttäuscht. 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, und für das nahe Gewerbe führt das zu Umsatzeinbussen.

Die Regierung schreibt in ihrer Antwort, die Schliessung habe keine negative Auswirkung auf die Grundversorgung der Stadtzürcher Bevölkerung. Damit redet die Regierung am nicht zu leugnenden Erleben der lokalen Bevölkerung vorbei. Ein Abbau ist ein Abbau, und jeder Abbau hat negative Auswirkungen auf die Versorgung der Bevölkerung. Im Tram hängen zurzeit diese Flyer. (*Die Votantin zeigt den Flyer*). Interessierte Personen können eine persönliche Beratung des ZVV und der VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*) in Anspruch nehmen. Das ist doch ein Fortschritt für Menschen mit einem Smartphone. Und was wird für Personen ohne Natel-Besitz angeboten? Laut dem ZVV können ab 2022 Abos telefonisch bestellt und mit Rechnung bezahlt werden. Wenn dies eingeführt wird, ist es auch für Personen, die kein Natel besitzen, möglich, Abos zu erhalten, ohne Gang zum SBB-Schalter zum Beispiel in Oerlikon. Dieses Angebot ist gut – nach drei Jahren ohne Verkaufsstelle in Schwamendingen. Was mich aber am meisten enttäuscht und auch befremdet, ist die Tatsache, dass der ZVV bei der Kommunikation zu dieser Schliessung klar versagt hat. Die Bevölkerung ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die Postulanten verlangen den Weiterbetrieb der ZVV-Verkaufsstellen am Schwamendinger- und am Goldbrunnenplatz in Zürich durch den ZVV. Dass der ZVV aber angehalten ist, die Vertriebskanäle den sich verändernden Bedürfnisse anzupassen – und auch ein Abbau gehört dazu –, das geht auf die 2016 beschlossenen Grundsätze, die ZVV-Grundsätze, zurück. Weiterverfolgt wurde diese Strategie auch in den Grundsätzen 2018 und 2020. Diesen Auftrag haben wir, hat das Parlament dem ZVV mitgegeben, und dieser hat entsprechend mit Massnahmen reagiert. So wird der

flächendeckende Betrieb durch Neuerungen bei den modernen Vertriebskanälen weiter vorangetrieben. Gleichzeitig wird die Grundversorgung mit bedienter Marktpresenz vor Ort unter folgenden Prämissen sichergestellt: Die Standorte sind innert maximal 20 Minuten zu Fuss oder mit dem ÖV durch mindestens 90 Prozent der Bevölkerung erreichbar, aus unserer Sicht eine wahrlich komfortable Situation. Aber für die Postulanten war das nicht genug, obwohl auch nach den Schliessungen am Goldbrunnen- und am Schwamendingerplatz nach wie vor rund 98 Prozent der Stadtzürcher Bevölkerung 20 Minuten entfernt von der nächsten bedienten Verkaufsstelle des ÖV wohnen. Zudem ist mit den vier beschriebenen Standorten im Zentrum, in Ergänzung zu den fünf SBB-Verkaufsstellen auf Stadtgebiet die gute Erreichbarkeit für den grösstmöglichen Bevölkerungsanteil sichergestellt. Zugegebenermassen, die Wartezeit an den SBB-Schaltern ist zum Teil lang. Trotzdem sind das aus Sicht einer Bewohnerin einer Landgemeinde wahrlich keine schlechten Verhältnisse. Und auch wenn die angeprangerten Verkaufsstellenschliessungen im Einklang mit den ZVV-Grundsätzen stehen, hat der ZVV sich doch weiter bemüht und Lösungen präsentiert. Es soll bereits ab 2022 möglich werden, sogar Einzeltickets telefonisch gegen Rechnung zu bestellen und zu erwerben, und in Oerlikon bezüglich der Wartezeiten will der ZVV bei den SBB intervenieren. Wir meinen ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Auch die Grünliberalen sind mit der Abschreibung dieses Postulates einverstanden. Dass sich manche Zürcherinnen und Zürcher durch die Schliessung der Verkaufsstellen vom Zugang zum ÖV-Angebot ausgeschlossen fühlen, ist durchaus verständlich und sollte auch ernst genommen werden. gleichzeitig gibt es auch ein wachsendes Kundenbedürfnis für neue digitale Betriebskanäle. Im Angesicht der Tatsache, dass sich der Trend Richtung selbstbedienter Ticketverkauf fortsetzt und die Verkaufszahlen an den bedienten Verkaufsstellen entsprechend weiter rückläufig sind, halten wir die Schliessung der Verkaufsstellen beim Schwamendinger- und beim Goldbrunnenplatz für gerechtfertigt. Danach können noch immer 98 Prozent der Stadtzürcher Bevölkerung – wir haben es bereits gehört – die nächste bediente Verkaufsstelle von ihrem Wohnort aus in 20 Minuten erreichen. Zudem kommt der ZVV den weniger technikaffinen Teilen der Stadtzürcher Bevölkerung durchaus entgegen, indem er neue begrüssenswerte Lösungen, wie zum Beispiel einen telefonischen Ticketverkauf per Rechnung entwickelt. Ich möchte ausserdem unterstreichen, dass der Kantonsrat im Rahmen der ZVV-Strategie Grundsätze

für Vertrieb und Vertriebskanäle festlegt. Es liegt aber nicht in unserer Kompetenz, einzelne Verkaufsstellen unter die Lupe zu nehmen und über deren Weiterbestehen zu entscheiden. Das würde einer Art Mikromanagement gleichkommen, das in dieser Art nicht zielführend ist. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Wenn Dienst- oder Verkaufsstellen geschlossen werden, ob von den SBB, von der Post oder vom ZVV, dann ist das immer ein gewisser Abbau von Kundenservice und von Service Public; so auch bei der Schliessung der beiden Verkaufsstellen am Schwamendingerplatz und am Goldbrunnenplatz. Gleichwohl stellt sich die Frage: Wie klein darf die Nachfrage sein, damit eine Verkaufsstelle noch weiterbetrieben werden muss? Über 92 Prozent aller ZVV-Billette wurden im letzten Jahr an Automaten oder über die digitalen Kanäle verkauft. Nur noch 5 Prozent der Billette sind an einem Schalter verkauft worden, und dies bei einem sechsmal höheren Kostenaufwand. Mit den Grundsätzen über die Entwicklung haben Sie hier drin mehrfach beschlossen, dass die sogenannte Grundversorgung mit bedienter Marktpräsenz sich nach betriebswirtschaftlichen Aspekten richtet und nicht etwa nach speziellen Kundenbedürfnissen. Dies bringt mich zur zweiten Frage: Ist die Grundversorgung überhaupt beeinträchtigt, wenn sich nur wenige Minuten weiter die nächste Verkaufsstelle befindet und wenn noch immer 98 Prozent der Stadtzürcher Bevölkerung innert 20 Minuten eine Verkaufsstelle erreicht? Ausserhalb der Stadt sind es bestimmt weit weniger als die 98 Prozent.

Eine erneute Eröffnung der beiden Verkaufsstellen wäre sinnlos und weitere Schliessungen sollte es beim ZVV in nächster Zukunft auch keine geben. Wir schreiben das Postulat ab.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): In Zürich Nord lebt ein Viertel der Stadtbevölkerung, fast 100'000 Personen, Tendenz steigend. Da ist eine ausreichende Versorgung mit ZVV-Verkaufsstellen wichtig und angebracht. Aus diesem Grund sind wir sehr enttäuscht über die Schliessung in Schwamendingen. Die Schwamendingerinnen und Schwamendinger müssen bereits seit 2018 zum Bahnhof Oerlikon, wenn sie eine persönliche Beratung brauchen. Dies mag für die meisten innerhalb von 20 Minuten möglich sein, jedoch sind die Wartezeiten im Bahnhof Oerlikon teilweise viel zu lange. Die SBB garantieren, dass 80 Prozent der Kundinnen und Kunden in unter zehn Minuten bedient werden. Zehn Minuten sind in der heutigen Zeit aber auch relativ lang und zudem warten 20 Prozent der Kundinnen und Kunden sogar über zehn

Minuten. Wir bitten den ZVV, bei den SBB zu intervenieren, damit im Bahnhof Oerlikon genügend Personal eingesetzt wird.

Sehr interessant finden wir das Kundencenter auf Distanz – Personen mit Behinderung sind sicher sehr dankbar dafür – sowie die Möglichkeit, ein Ticket via Rechnung zu bezahlen. Leider wird dies erst 2022 möglich sein, und die ZVV-Stellen in Oerlikon und am Goldbrunnenplatz sind seit 2018 zu. Selbstverständlich müssen die Kosten für solche Verkaufsstellen beachtet werden, da die Tickets ja immer mehr online gekauft werden. Die Mitte-Fraktion ist mit der Abschreibung dieses Postulates einverstanden.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Ich gebe zunächst meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Vizepräsident der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr und habe dadurch ein leicht erweitertes Herz für den ZVV. Es ist aber nicht von der Hand zu weisen, dass mit der Schliessung von bedienten Verkaufsstellen die Versorgung mit Tickets für die weniger technikaffinen Teile der Bevölkerung anspruchsvoller wird. Der ZVV hat das Problem erkannt und verschiedene Lösungen gefunden. Unter anderem soll es zum Beispiel ab 2022 möglich sein, selbst Einzeltickets telefonisch gegen Rechnung zu erwerben.

Fairerweise muss aber auch gesagt werden, dass 98 Prozent der Stadtzürcher Bevölkerung auch nach der Schliessung der Verkaufsstellen am Schwamendinger- und Goldbrunnenplatz die nächste bediente Verkaufsstelle des öffentlichen Verkehrs von ihrem Wohnort aus innert 20 Minuten zu Fuss oder mit ÖV erreichen können. Die diesbezüglichen Vorgaben sind in den ZVV-Grundsätzen bei mindestens 90 Prozent festgelegt, womit die Quote in der Stadt Zürich somit immer noch als sehr gut bezeichnet werden darf.

Die EVP begrüsst, dass künftig im Fall der Schliessung von Verkaufsstellen eine angemessene Information der direkt betroffenen Bevölkerung sicherzustellen ist und darum die strategischen Vorgaben um den Zusatz ergänzt wurden, allfällige künftige Schliessungen möglichst frühzeitig und umsichtig zu planen und zu kommunizieren. Wir nehmen auch zur Kenntnis, dass aktuell keine weiteren Schliessungen geplant sind. Weil der Vertrieb von Fahrkarten auch eine ökonomische Komponente hat, sei hier nochmals auf die Gestehungskosten beim Ticketverkauf hingewiesen: Bei einem elektronisch gelösten Billet betragen diese 70 Rappen, bei einem Ticketautomaten rund 1 Franken und an einer bedienten Verkaufsstelle durchschnittlich 6 Franken 40. Wir schreiben ab.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Das ist wieder einmal ein Postulat, bei dem es um die Digitalisierung beziehungsweise eine schleichende Entwicklung hin zu weniger bedienten Verkaufsstellen und mehr Automaten geht. Damit hängt man gewiss auch einen Teil der Bevölkerung ab, der damit nicht mehr zurechtkommt oder der sich schlichtweg nicht mehr auf diese technischen Entwicklungen einlassen will oder auch nur schlichtweg Beratung braucht. Mir ist es wichtig, auch auf die Standards zu schauen. Und hier gibt es zwei Konflikte: Einerseits – es wurde bereits erwähnt – soll innerhalb von 20 Minuten eine bediente Verkaufsstelle erreichbar sein. Dies ist gut und wichtig, kann man aber durchaus in einem städtischen Kontext mit dicht besiedelten Gebieten ein bisschen strikter sehen, nämlich, dass 20 Minuten dann je nachdem auch nicht allzu weit ist. Und gleichzeitig muss ein solches Angebot auch niederschwellig und schnell sein. Und bei «niederschwellig und schnell» muss ich eine kleine Kritik an der telefonischen Bestellung anbringen: Die ist ja schön und gut, aber sie ist ein bisschen praxisfremd. Denn wer greift zuerst zum Telefonhörer und wartet dann zuerst mal, bis das Ticket per Post kommt; keine Ahnung, wie lange das dauert, aber meistens ist das zu wenig schnell. Und zuletzt will ich das mit den Wartezeiten an den SBB-Schaltern bestätigen, auch als eine Anforderung in Richtung des ZVV beziehungsweise der SBB: Auch ich habe diese Erfahrung gemacht, dass die Wartezeiten zum Beispiel auch in Winterthur an SBB-Schaltern zu lange sind und hier das Kriterium, dass es schnell gehen sollte, nicht erfüllt ist. Ich habe durchaus auch schon länger als zehn Minuten gewartet. Wie auch immer, auch die AL wir dieses Postulat abschreiben. Besten Dank.

Roland Scheck (SVP, Zürich): Ich glaub, wir dürfen dieses Postulat nicht einfach stillschweigend abschreiben, sondern es ist wichtig, noch einmal festzuhalten, was für Ränkespiele da in Zusammenhang mit der Schliessung der beiden Verkaufsstellen stattgefunden haben. Es begann im November 2017. Da musste die Bevölkerung aus der Presse erfahren, dass die Verkaufsstellen geschlossen würden. Diesem Entscheid erwuchs massiv Widerstand. Es gab zahlreiche Reaktionen aus der Bevölkerung. Dem Regierungsrat wurde eine Petition übergeben, im Kantonsrat wurde dieser Vorstoss eingereicht und im Gemeinderat der Stadt Zürich wurden zwei Vorstösse überwiesen. Nun, Regierungsrat und ZVV spürten den Druck, der aus der Bevölkerung kam, und man gab diesem Druck zumindest vordergründig auch nach. Im August 2018 wurde kommuniziert, dass die Schliessung der beiden Verkaufsstellen sistiert werde, bis der Vorstoss im Kantonsrat behandelt sei. Nachdem

aber die Mehrheitsverhältnisse für dieses Postulat absehbar waren, haben Regierung und ZVV eine Kehrtwende vollzogen. Angesichts der drohenden Niederlage im Kantonsrat wurden die Verkaufsstellen dann doch – husch, husch – geschlossen, bevor der Kantonsrat darüber entscheiden konnte. Oder mit anderen Worten: Es wurde Wortbruch begangen.

Nun, Herr Präsident, ich melde mich nochmals für dieses kostbare Gute von zwei weiteren Minuten Redezeit.

Birgit Tognella-Geertsen (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Bei der Kommunikation zu dieser Schliessung hat der ZVV klar versagt. Die Bevölkerung wurde nicht ernst genommen und die Informationen wurden schlichtweg übersehen. Das darf und kann nicht sein, das hat mich sehr enttäuscht und bleibt mit einem Nachgeschmack klar hängen. Und was bleibt noch? Zwei Quartiere, welche keinen Service public mehr im Quartier haben. Aber ich hoffe, dass mit diesem Postulat der ZVV das Bewusstsein gewonnen hat, dass auch ein persönlicher Vertrieb unbedingt notwendig und erstrebenswert ist. Wir werden dieses Postulat zwar abschreiben, aber mit einem Nachgeschmack und einer Enttäuschung.

Roland Scheck (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich habe Ihnen geschildert, wie der Regierungsrat und der ZVV mit einem Wortbruch das Parlament ausgehebelt haben. Der Kantonsrat blieb aber von diesem Manöver unbeeindruckt und überwies dieses Postulat trotzdem mit einer deutlichen Mehrheit. Daraufhin reagierte der Quartierverein umgehen, richtete ein Schreiben an den ZVV und bot seine Unterstützung für die Wiedereröffnung an. Doch was daraufhin folgte, ist schon bemerkenswert: Der ZVV schmettete die Vorschläge mit wenigen Zeilen ab. Der Kantonsrat habe, strenggenommen, keinen Auftrag erteilt, die Verkaufsstellen wiederzueröffnen. Nun, das ist eine Episode. Aber was wir da seit 2017 alles erlebt haben, ist unwürdiges Schwarz-Peter-Spiel, bei dem die VBZ auf den ZVV verweist, der ZVV auf den Regierungsrat, der Regierungsrat auf den Kantonsrat. Und weil der Kantonsrat aus Sicht des ZVV falsch entschieden hat, beginnt das Spiel wieder von neuem. Offenbar ist man sich bei den verantwortlichen Stellen nicht bewusst, wie viel Geschirr da in der Bevölkerung mutwillig zerschlagen wurde.

Nun, der Antrag des Regierungsrates lautet, das Postulat als erledigt abzuschreiben. Aber hier ist gar nichts erledigt. Die Verkaufsstellen

sind immer noch geschlossen. Erledigt würde heissen, dass die Forderung des Postulates erfüllt wäre und die Verkaufsstellen wieder offen sind. Das ist aber nicht der Fall, und deshalb mein Fazit: Nicht erledigt, denn es gab gar nie einen Willen, dieses Postulat zu erledigen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Eigentlich wollte ich mich nicht auch noch zu den Verkaufsstellen zu Wort melden, nun finde ich trotzdem, dass ich zugunsten meines ZVV etwas sagen möchte. Wo soll hier Wortbruch sein? Sie haben uns am gleichen Tag, als Sie das Postulat eingereicht haben, am gleichen Tag haben Sie uns mit der Digitalisierungsstrategie beauftragt. Und Sie haben gewusst, dass wir dann nicht mehr alle Verkaufsstellen erhalten können, Sie haben das gewusst. Und trotzdem schicken Sie uns dann ein Postulat. Gut, das ist Ihr gutes Recht, von uns einen Bericht zu erwarten. Ich möchte auch erwähnen: Die Kommunikation, ja, da kann man tatsächlich besser werden, da können wir besser werden. In diesem Sinne nehme ich das entgegen. Aber die Strategie, ihre Umsetzung schreitet voran. Die Kosten wollen wir im Griff haben. Und Sie haben es ja gehört, wir werden ein einmaliges neues Angebot initiieren, dass man sogar ein Telefonat machen kann und dann ein Billett mit einer Rechnung bekommt. Ich denke, das ist das Gute aus diesem Postulat, dass wir hier auch einen Schritt weiterkommen. Aber die Welt können wir nicht verändern, die Digitalisierung schreitet voran und die Kundenbedürfnisse sind halt wie sie sind. Vielen Dank.

Ratspräsident Benno Scherrer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 62/2018 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Objektkredits für die Neubauprojekte Veloverbindungen und Busspur im Zusammenhang mit dem Bau des Brüttenertunnels der SBB in den Gemeinden Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf

Antrag des Regierungsrates vom 2. September 2020 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 13. Juli 2021

Vorlage 5650 (*Ausgabenbremse*)

Ratspräsident Benno Scherrer: Ziffer I der Vorlage untersteht der Ausgabenbremse.

Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat für eine Veloschnellroute in der Gemeinde Wallisellen, eine Velohaupt- und Nebenverbindung in den Gemeinden Dietlikon und Wangen-Brüttisellen sowie eine Busspur in der Gemeinde Bassersdorf einen Objektkredit in der Höhe von 73'097'000 Franken zulasten der Investitionsrechnung des Tiefbauamts zu bewilligen. In diesem Objektkredit ist also gleich eine Reihe von Teilprojekten enthalten, wobei das eigentliche Kernstück der Vorlage die Veloschnellroute auf dem Gebiet der Gemeinde Wallisellen als Teilstück der Veloschnellroute Stadt Zürich nach Uster bildet. Zudem wird der Ausbau des Velowegnetzes in den Gemeinden Dietlikon und Wangen-Brüttisellen deutliche Verbesserungen für den Veloverkehr in der Region bringen.

Gemäss Aussage unserer Volkswirtschaftsdirektorin anlässlich der Medienkonferenz vom 8. September 2020 bietet das Projekt Brüttenertunnel die Chance, in der Region Glatttal das bis dato umfangreichste Veloprojekt im Kanton Zürich zu realisieren und somit den öffentlichen Verkehr auszubauen. Denn gemäss Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 2018 sollen bis 2030 rund 8 Prozent aller Wegetappen mit dem Velo zurückgelegt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen im ganzen Kanton Veloschnellrouten gebaut werden. Dieses Projekt bildet somit den Auftakt für dieses Vorhaben.

Wesentlicher Auslöser aber der vorliegenden Kreditvorlage ist die Projektierung des SBB-Brüttenertunnel. Dieser tangiert den südlich des Bahntrassees liegenden Bahnweg auf dem Gebiet der Gemeinde Wallisellen. Aufgrund der Trasse-Verbreiterung muss der bestehende Bahnweg um rund drei Meter verschoben werden. Die geplante Veloschnellroute von der Stadt Zürich Richtung Uster liegt auf der Achse und eben

diesem Streckenabschnitt der SBB. Daher entschieden Kanton, die Gemeinden Zürich, Wallisellen, Bassersdorf und Dietlikon gemeinsam mit den SBB, die Veloschnellroute in das Grossprojekt Brüttenertunnel aufzunehmen. Die Route in Wallisellen beträgt allein 2 Kilometer und führt bis in die Stadt Zürich hinein. Heute ist die Strecke ein einfacher Geh- und Veloweg. Auf dem Gebiet von Wallisellen ist der Weg chaussiert. Künftig soll der Weg mit einer festen Fahrbahndecke versehen, also betoniert oder geteert werden.

Von den Planungen des Grossprojekts Brüttenertunnel werden auch die im kantonalen Velonetzplan festgehaltenen Velohaupt- und -nebenverbindungen im Bereich der Gemeinden Dietlikon und Wangen-Brüttisellen tangiert. Heute bestehen diese Verbindungen nur teilweise und genügen den Anforderungen an sichere Velorouten nicht. Da im Rahmen der Arbeiten entlang der SBB-Strecke Richtung Brüttenertunnel ohnehin zahlreiche bauliche Anpassungen vorgenommen werden müssen, bietet sich somit die Gelegenheit, wichtige Massnahmen des kantonalen Velonetzplans im Rahmen der Entwicklung des SBB-Projekts umzusetzen und die daraus resultierenden Synergien während der Planung und Umsetzung sinnvoll zu nutzen. Somit spart der Kanton Kosten.

Die neu geplante Linienführung der Velohauptverbindung verläuft grösstenteils auf der heutigen Bahnhofstrasse. Nördlich des Bahnhofs Dietlikon wird die Velohauptverbindung entlang des Bahntrasses auf dem Bahndamm geführt. Im Süden der Gemeinde Dietlikon werden zwei stark frequentierte Bahnstrecken entflochten. Die Velonebenverbindung auf der Bahnhofstrasse befindet sich im Bereich des Entflechtungsbauwerks. Bei der Unterquerung muss die Bahnhofstrasse wegen des SBB-Projektes tiefergelegt werden. Der Kanton finanziert die Verbreiterung der Unterführung für den Ausbau der Velonebenverbindung und leistet zusätzlich einen pauschalen Kostenbeitrag im Umfang der Minderkosten von rund 3 Millionen Franken der durch die Unterquerung entstehenden Synergien.

In der Gemeinde Bassersdorf befindet sich das Portal des Brüttenertunnels im Bereich der heutigen Strassenunterführung der Baltenswiler- respektive Bassersdorferstrasse zwischen Bassersdorf und Baltenswil. Aufgrund der Lage des Tunnelportals wird die Unterführung auf dieser Kantonsstrasse aufgehoben. Die Baltenswiler- respektive Bassersdorferstrasse wird vorgängig verschoben und mündet neu südlich der Bahnlinie in die Zürichstrasse. Eine Korridorstudie des Kantons bestätigte die neue Lage der Kantonsstrasse südlich der Bahnlinie mit der

Einmündung in die Zürichstrasse. Damit der Bus auf der neuen Baltenswiler-/Bassersdorferstrasse bevorzugt werden kann, ist eine zusätzliche Busspur notwendig. Bei dieser Busspur handelt es sich um eine zusätzliche Bestellung des Kantons, sie muss daher vollumfänglich vom Kanton finanziert werden.

In der Kommission gaben neben den Projektkosten vor allem die Streckenführung zu reden. Insbesondere das Feuerwehrgebäude in Wallisellen, das an den heutigen Bahnweg angrenzt und der künftigen Veloschnellroute im Wege steht, gab Grund zu Diskussionen. Das Gebäude soll nun von der Veloschnellroute wirklich durchquert werden, es muss also teilweise zurückgebaut werden. Angesichts der hohen Kosten und zahlreichen Abhängigkeiten wollte sich die Kommission vergewissern, dass die betroffenen Gemeinden das Projekt auch tatsächlich begrüßen. Wir haben die Gemeindevertreterinnen und -vertreter der Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon und Wallisellen zu einer Anhörung eingeladen. Zudem haben wir uns die Stellungnahme von Pro Velo Kanton Zürich eingeholt.

Die Kommission für Planung und Bau kam nach detaillierter Prüfung der vorliegenden Vorlage zum Schluss, dass der Bau des Brüttenertunnels eine einmalige Chance bietet, diese Veloschnellroute zu realisieren. Im Namen der einstimmigen Kommission beantrage ich Ihnen, der Vorlage 5650 zuzustimmen und den Objektkredit zu genehmigen. Besten Dank.

Barbara Grüter (SVP, Rorbas): Wir haben es soeben vom Kommissionspräsidenten der KPB gehört, die Massnahmen der Velonetzplanung beziehungsweise des Gesamtverkehrskonzeptes sind bekannt, die Kosten für dieses Projekt ebenso. Auch die betroffenen Gemeinden sind im Boot. Die Zusammenarbeit mit den SBB und dem Kanton seien – und sind wohl – für dieses Projekt hervorragend gelaufen. Auch die SVP ist in diesem Fall sicher, dass die Kosten und der Nutzen, in Verbindung mit dem geplanten gesamten Vorhaben der SBB, sinnvoll abgewogen wurden. Lediglich in der Gemeinde Wallisellen gibt es wohl Kritik anzubringen. Dort soll das Vorhaben der Veloschnellroute durch ein Mehrzweckgebäude, namentlich durch das 2010 neu erstellte Feuerwehr- und Werkgebäude führen. Dies führt zu unverhältnismässigen Änderungen und Kosten, die nicht unbedingt nötig wären, wenn auf einer Strecke von circa 150 Metern hinter dem Gebäude die geforderte Veloschnellroutenbreite von 5.80 Metern verschmälert werden könnte. Eine Alternative gibt es nicht beziehungsweise die geplante alternative Variante um das Feuerwehrgebäude herum, war, um es salopp zu sagen,

so blöd, dass sich sogar Pro Velo dagegen aussprach. Eine Kreuzung von Feuerwehrausfahrt und Veloschnellroute würde die Unfallstatistik wohl enorm in die Höhe schnellen lassen. Nun, es wäre durchaus möglich, die Veloschnellroute auf circa 150 Metern Länge etwas zu verschmälern und die unverhältnismässigen und teuren An- und Umbauten sowie den enormen logistischen Aufwand des Feuerwehrstützpunktes Wallisellen zu umgehen. Der Stützpunkt muss nämlich die Vorgaben und Aufgaben des Kantons beziehungsweise der GVZ (*Gebäudeversicherung Kanton Zürich*) auftrags- und zeitgerecht erfüllen können. Hierfür müsste sich aber wohl vor allem die Gemeinde Wallisellen einsetzen. Es stellt sich also die Frage, ob die Bevölkerung in Wallisellen weiss, was in ihrer Gemeinde in Sachen Veloschnellroute wirklich vorgeht beziehungsweise was geplant ist, und vor allem auch, was es denn kosten wird.

Um das sonst aber sehr gute Gesamtprojekt nicht zu gefährden, stimmt die SVP/EDU-Fraktion diesem Kredit zu.

Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal): Die Luft- und Lärmbelastung durch den Verkehr ist noch immer gross, wir haben es heute Morgen verschiedentlich gehört. Die Beeinträchtigung der Gemeinden Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf ist beträchtlich. Die Realisierung der Veloverbindungen und der Busspur im Zusammenhang mit dem Bau des Brüttenertunnels der SBB muss in der Region Erleichterung bringen. Wir unterstützen die Vorlage.

Mit dem Brüttenertunnel wird die ÖV-Erschliessung aus Norden Richtung Zürich mehrfach verbessert. Durch die Einrichtung von separaten Bustrassees werden Fahrzeiten verkürzt. Ausserdem kann nun ein Stück des Velonetzplans umgesetzt werden. Der Velonetzplan des Kantons Zürich sieht diverse Schnellrouten vor, ihre Vorteile, erstens: Velofahrende, die vom Auto auf den ÖV umsteigen, profitieren von einem positiven Effekt auf ihre Gesundheit. Zweitens: Veloschnellrouten bringen eine Senkung der Reisezeiten. Und drittens vermindern sie die Unfallrisiken für Velofahrende. Leider ist die Umsetzung des Velonetzplans langwierig und stockend. Immerhin, die vorgesehenen Neubauprojekte machen den Velo- und Fussverkehr in den Gemeinden Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf attraktiv. Auch die Grossregion wird für ambitionierte Velopendlerinnen und Velopendler profitieren. Bis zu 20 Kilometer sei das Velo eine echte Alternative, um den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) und den ÖV zu entlasten; nachzulesen im kantonalen Velonetzplan. Ich weiss, dass E-Bikerinnen aus Winterthur sehnlichst auf die Veloschnellroute warten.

Immer mehr Menschen fahren Velo. Damit diese Entwicklung anhält, braucht es eine zweckmässige Veloinfrastruktur mit direkten Verbindungen und ohne Unterbrüche, denn schliesslich entlasten Velofahrende das Strassennetz, was zu weniger Lärm und Abgasen und zu mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität führt. Die baldige Realisierung der Veloschnellroute und der Busspuren im Rahmen des Grossprojektes Brüttenertunnel wird die Verkehrssituation im Raum Zürich Nord entlasten. Die SP stimmt dem Objektkredit zu.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Mit diesem Objektkredit über 73 Millionen Franken für die Veloschnellroute in Wallisellen, die Veloverbindungen in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen sowie die Busspur in Bassersdorf können wir eine einmalige Chance nutzen. Wir nutzen die Synergien, welche sich durch den Bau des Brüttenertunnels ergeben, um unsere kantonale Verkehrsinfrastruktur in diesem Gebiet auszubauen. Diese Chance bietet sich nur jetzt, später wäre dies kaum mehr so effizient realisierbar. Die Volkswirtschaftsdirektion nutzt die Gelegenheit, hier die Veloinfrastruktur massiv auszubauen.

Wir wissen, dass es heute sehr schwierig ist Verkehrsinfrastrukturprojekte umzusetzen. Gerade die grüne Ratsseite unternimmt alles Mögliche, um aus ideologischen Gründen grundsätzlich jedes Strassenprojekt zu verhindern. Die FDP steht ein für ein Miteinander aller Verkehrssysteme, damit die Verkehrsinfrastruktur in unserem Kanton den heutigen Bedürfnissen angepasst werden kann. Unsere Volkswirtschaftsdirektorin erbringt mit diesem Projekt den Tatbeweis für unsere Grundhaltung. Es geht hier um sehr viel Geld für dieses Projekt. Mit den neuen Velozubringerstrecken schaffen wir ideale Verhältnisse für dieses Veloverkehrssystem. Wir dürfen alle sehr gespannt sein auf die künftigen Verkehrszahlen auf der Veloschnellroute. Die FDP wünscht sich eine gründliche Betriebsauswertung, die uns Kennwerte und Planungshinweise für künftige Projekte dieser Art gibt. Die FDP stimmt diesem Objektkredit zu.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Die Kindergärtlerinnen und Kindergärtler in Zürich Nord können sich freuen. Wenn sie dereinst Arbeitspendler sind, können sie auf einer Veloschnellroute, die 2034 fertiggebaut sein wird, nach Zürich pendeln. Für uns kommt das als Arbeitnehmende dann etwas zu spät. Macht aber nichts, wir freuen uns trotzdem und stimmen diesem Objektkredit zu.

Eine kritische Bemerkung noch zum Querschnitt dieser Veloschnellroute: Es wurde ja in der heutigen Debatte vorgebracht, dass man da

noch etwas mehr verengen könnte. Dazu ist zu bemerken: Die Veloschnellroute ist schon vereinzelt verengt. Das ist etwa so, wie wenn man eine Autobahn mit einer Spurbreite planen würde, wie sie im Baustellenbereich vorherrscht. Wozu das führt, merken wir alle täglich, die einen im Auto und die anderen hören es einfach im Radio. Das gibt Stau, das gibt Schwierigkeiten. Und diese Veloschnellroute wird so geplant, dass es unterwegs quasi eine dauernde Baustelle hat. Das wird mit zunehmendem Veloschnellverkehr möglicherweise auch zu Problemen führen, und das möchten wir dann auch sehr genau anschauen. Auf jeden Fall ist unser Wunsch, dass künftige Veloschnellrouten ohne solche Engnisse geplant und gebaut werden. Danke.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Die umfangreichen Bauarbeiten der SBB in Zusammenhang mit dem Brüttenertunnel bieten für den Kanton beim Ausbau der Veloinfrastruktur eine grosse Chance, welche unbedingt genutzt werden soll. Die Veloschnellroute ab Dietlikon bis nach Oerlikon kann in einem dicht überbauten Gebiet realisiert werden. Und in dicht bebauten Gebieten ist es nicht einfach, solche Routen zu legen, deshalb erfolgen hier verhältnismässig hohe Kosten. So muss zum Beispiel der Radweg durch das Feuerwehrgebäude in Wallisellen geführt werden, eine innovative Lösung. Im Gegensatz zu anderen sehe ich hier, dass man wirklich versucht hat, das Möglichste zu machen, um diesen Veloweg optimal zu legen, wie es auch die Gemeinde Wallisellen sieht, die das Gebäude vor kurzem erstellt hat, aber trotzdem hinter dieser Lösung steht. Ohne die SBB und ihre Arbeiten wären die Kosten so hoch, dass die Route für den Kanton kaum finanzierbar wäre. Die Volkswirtschaftsdirektion legt uns hier ein sehr gutes Projekt vor, auch wenn es, wie schon erwähnt, einige Engstellen enthält und diese leider in diesem Kontext nicht vermeidbar sind. Die Gemeinden nützen das Projekt, um ihre Veloinfrastruktur in den Gemeinden ebenfalls zu verbessern. Sehr geehrte Frau Volkswirtschaftsdirektorin, so geht Veloförderung.

Nun wünscht sich die Grüne Fraktion mehr solcher Veloprojekte, diese müssen auch unabhängig vom Ausbau des motorisierten Individualverkehrs geplant und realisiert werden, um mehr Verkehr aufs Velo zu verlagern. Nach dem Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich soll mehr Verkehr aufs Velo verlagert werden, 5,5 Prozent waren es 2015, 8 Prozent sollen es bis 2030 sein. Das ist uns zu langsam. Erhöhen Sie hier das Tempo, denn zunehmender Veloverkehr entlastet die Strassen und hilft, die Klimaziele zu erreichen. Die Grünen werden dem Kredit gerne zustimmen.

Daniela Rinderknecht (SVP, Wallisellen): Ich gebe hiermit meine Interessenbindungen bekannt, es sind zwei: Einerseits bin ich Mitglied der Stützpunktfeuerwehr Wallisellen, andererseits ist das betroffene Kulturland Weidefläche unseres landwirtschaftlichen Pachtbetriebs. Ich spreche aber nicht als Mitglied der Stützpunktfeuerwehr.

Ich wollte eigentlich nämlich nichts sagen, Barbara Grüter hat schon vieles und Gutes gesagt, aber ich muss es doch anbringen: Sind wir als Wohlstandsgesellschaft wirklich schon so weit, dass wir ein bestehendes neues Gebäude umbauen müssen, nur um eine Veloschnellroute auszubauen? Das macht mir wirklich Bauchweh, Ihnen nicht? Und liebe Frau Agosti, Sie reden von den E-Bikern aus Winterthur. E-Bikes gehören für mich auf die Strasse. Wo soll ich denn bitte mit meinen Kindern sonst Velo fahren? Auf der Veloschnellroute, wo Ihre Winterthurer E-Bikers mit 40 Kilometer pro Stunde an uns vorbeirauschen? Und Herr Hasler, Ihre Kindergärtler müssen den E-Bikern dann wirklich ein bisschen weichen. Vielen Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Wir haben ein riesiges Projekt, es nennt sich «Mehrspur Zürich–Winterthur». Es ist enorm wichtig für unseren Kanton, damit wir unsere kantonalen ÖV-Strukturen dann anknüpfen können, und in diesem Zusammenhang gehört natürlich auch der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen erwähnt. Mir ist sehr bewusst, was das für die Bevölkerung bedeuten wird, wenn dann einst die Bagger auffahren werden. Wir haben, das muss ich sagen, bei diesem Projekt eine sehr gute Zusammenarbeit meines Amtes für Mobilität mit dem Tiefbauamt der Baudirektion, aber auch mit den SBB, mit den betroffenen Gemeinden und auch mit den Organisationen, in diesem Projekt war es zum Beispiel Pro Velo, wir konnten alle sehr, sehr gut in das Projekt einbinden. Wir haben deshalb die einmalige Chance, bei diesem Grossprojekt weitere Projekte, die für den Kanton Zürich sehr wichtig sind, einzubeziehen. Es ist die Veloschnellroute in Wallisellen, es ist die Velohauptverbindung, inklusive Nebenverbindungen, in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen und eine Busspur in Bassersdorf. Wir haben jetzt die einmalige Chance, anschliessend an diesen Bahnnetzausbau eine kantonale Velonetzplanung umzusetzen und damit einen grossen Beitrag an das Verkehrsmittel Velo zu leisten. Es ist ein Paradebeispiel für eine ganzheitliche, verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturplanung. Und es ist mir auch bewusst, dass wir hier Massstäbe setzen. Ich setze diesen Massstab sehr, sehr gerne. Es ist das umfangreichste Veloprojekt im Kanton Zürich und es hat – ich gehe davon aus, wohl auch

für die Schweiz – Pilotcharakter. Es soll uns ermutigen, weiterhin an solchen Grossprojekten zu arbeiten. Hier haben wir eine Lösung gefunden, die klassisch ein Nebeneinander und nicht Gegeneinander bedeutet. Beim einen oder anderen Projekt dürfte dies vielleicht anspruchsvoller sein, hier ist es uns tatsächlich gelungen. Und es ist uns gelungen, auch eine Antwort auf die Pandemie (*Corona-Pandemie*) zu haben, die ja einen verstärkten Veloboom gezeigt hat. Sie sehen, der Regierungsrat beantragt Ihnen 73 Millionen Franken, 23 Millionen für die Veloschnellroute, 48 Millionen Franken für die Velohauptverbindung Dietlikon–Wangen–Brüttisellen und dann noch eine Busspur für 1,4 Millionen Franken.

Es ist eine Bestellung an die SBB. Wir bestellen also bei den SBB dieses Projekt, finanzieren es dann aber auch. Aber in der Gesamtverantwortung sind es dann die SBB, die ja hauptverantwortlich für den Ausbau, für die Mehrspur Zürich–Winterthur sind. Ich danke Ihnen herzlich, wirklich herzlich, dass Sie diese Chance nutzen. Vielen, vielen Dank auch seitens des Regierungsrates. Ich danke Ihnen, dass Sie das Zeitfenster nutzen, diese einmalige Chance. Würden wir es nicht packen, glaube ich nicht, dass wir es uns später noch leisten könnten. Und ich danke Ihnen für die Einstimmigkeit, das ist sehr beeindruckend und da haben Sie meinen Respekt. Vielen Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Benno Scherrer: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung über Ziffer I

Der Kantonsrat beschliesst mit 164 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), Ziffer I der Vorlage 5650 zuzustimmen. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

II.–V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Vorwärts mit der Zürichsee-Uferwegplanung

Antrag des Regierungsrates vom 9. September 2020 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 210/2019 und geänderter Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 13. Juli 2021

Vorlage 5652

Ratspräsident Benno Scherrer: Es liegt hier ein Minderheitsantrag von Thomas Schweizer und Mitunterzeichnenden vor, einen Ergänzungsbericht zu verlangen.

Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Mit der Vorlage 5652a beantragt der Regierungsrat, das dringliche Postulat 210/2019 betreffend «Vorwärts mit der Zürichsee-Uferwegplanung», gestützt auf den Bericht des Regierungsrates vom 9. September 2020, als erledigt abzuschreiben.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 23. September 2019 mit 122 Stimmen dieses dringliche Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Darin wird der Regierungsrat eingeladen einen Bericht über den Stand der Planung des Zürichsee-Uferweges gemäss Paragraph 28b des Strassengesetzes zu erstatten. Der Bericht soll einerseits einen Überblick über den aktuellen Stand der Planung geben und andererseits einen detaillierten Zeit- und Vorgehensplan über die nächsten 15 bis 20 Jahre enthalten.

Das Planungs- und Baugesetz sieht die Freihaltung von See- und Flussufern sowie die Erleichterung des öffentlichen Zugangs und der Begehung zu den Gewässern vor. Gemäss ebendiesem Paragraphen 28b des Strassengesetzes ist der Kanton zudem verpflichtet, jährlich 6 Millionen Franken für die Realisierung von Fluss- und Seeuferwegen im ganzen Kanton im Budget einzustellen, wobei mindestens 4 Millionen Franken allein und ausschliesslich für den Bau des Uferweges rund um den Zürichsee einzusetzen sind. Die Mittel werden jedoch seit Jahren

kaum ausgeschöpft, was Anlass zu zahlreichen Initiativen oder Vorstössen, wie auch dem vorliegenden, gab.

Die gute Nachricht vorweg: Die Seeuferwege um den Greifensee, den Pfäffikersee und den Türlensee wurden vollständig erstellt. Mit der Eröffnung des Cassiopaia-Stegs im Jahre 2015 wurde der Seeuferweg in der Stadt Zürich ebenfalls vollendet. Rund um den Zürichsee wurde die Hälfte des Uferweges umgesetzt; dies die guten Nachrichten.

Im Kern der vorliegenden Abschreibung geht es nun um die Frage, weshalb die Realisierung der zweiten Hälfte des Zürichsee-Uferweges ins Stocken geraten ist. Seit 2012 wurden lediglich 180 Meter realisiert, was, objektiv betrachtet, durchaus als eher magerer Leistungsausweis betrachtet werden kann. In der Postulatsantwort fächert der Regierungsrat die zahlreichen Gründe und Ursachen auf, weshalb es mit der Realisierung der restlichen 25 Kilometer noch dauern wird. Die Lückenschliessung des Seeuferweges wird zunehmend dadurch erschwert, dass die Wegführung mehrheitlich durch private Grundstücke führt. Für die Erstellung von Uferwegen dürfen diese grundsätzlich nicht beansprucht werden. Eine Beanspruchung ist in Ausnahmefällen nur dann zulässig, wenn eine andere Führung des Uferweges nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich ist. Für zahlreiche Abschnitte am Zürichsee fehlen gegenwärtig vertiefte Untersuchungen der Lebensräume von Flora und Fauna, ohne die eine abschliessende Beurteilung der naturschutzrechtlichen Machbarkeit von Seeuferwegabschnitten nicht möglich ist. Es ist nicht auszuschliessen, dass aufgrund projektbezogener Erhebungen auch an bisher als wenig kritisch beurteilten Uferabschnitten Konflikte mit Schutzansprüchen auftreten können; dies der zweite Grund. Und der dritte Grund: Im Rahmen der Gespräche im Zusammenhang mit den Planungsstudien 2018/2019 haben die Gemeindevertretenden auf die Verpflichtung zur Mitfinanzierung eben gemäss dem Paragraphen 28b des Strassengesetzes im Umfang von 20 Prozent für die Planung und den Bau der Uferwege hingewiesen. In der Tat stellt eine finanzielle Beteiligung der Gemeinden am Zürichsee-Uferweg eine Besonderheit dar, da kantonale Wander-, Fuss- und Velowege üblicherweise vollumfänglich vom Kanton getragen werden. Einige Gemeinden äusserten auch die Befürchtung, dass die Stimmbevölkerung den Mitfinanzierungskredit ablehnt und somit den Bau und die Aufwertung des Uferwegabschnittes verhindern kann.

In der Beantwortung der Anfrage Kantonsratsnummer 51/2018 betreffend «Kostenanteil der Gemeinden für den Bau von Uferwegen» hielt der Regierungsrat explizit fest, dass die Beiträge der Gemeinden in erster Linie vom dafür nach der jeweiligen Gemeindeordnung zuständigen

Organ zu bewilligen und damit nicht gebunden sind. In der Kommission entfachte sich eine längere Diskussion über die Gebundenheit respektive Nichtgebundenheit der Kosten für die Realisierung in den einzelnen Gemeinden. Auf Wunsch der Kommission gab das Amt für Mobilität ein Rechtsgutachten in Auftrag, das den Sachverhalt nun wasserdicht belegen soll. Das Rechtsgutachten fiel eindeutig aus: Der Bau der in der kantonalen und regionalen Richtplanung festgesetzten Uferwege ist eine kantonale Aufgabe. Eine Entscheidungsfreiheit steht den Gemeinden hingegen nicht zu. Ein Mitentscheidungsrecht liefe auch dem übergeordneten Zweck des Strassenbaugesetzes zuwider, weil die Gemeinden aufgrund rein lokaler Interessen den Bau von Uferwegabschnitten durch den Kanton erschweren oder schlimmstenfalls ganz vereiteln könnten. Daher gilt nun neu: Da den Gemeinden bei der Bewilligung der Beiträge an die Kosten kantonalen Uferwegprojekte keine erhebliche Entscheidungsfreiheit zukommt, stellen diese gebundenen Ausgaben dar. Mit dem Rechtsgutachten konnte nun ein weiterer Stein aus dem Weg geräumt werden. Die Projektvorhaben können somit entsprechend beschleunigt werden. Das Gutachten ermöglicht den Kanton nun in die Vorfinanzierung zu gehen und den Kostenanteil der Gemeinden erst nach Fertigstellung des Uferwegabschnittes einzuholen.

Eine Kommissionsminderheit ist der Ansicht, dass die neue Auslegung der Postulatsantwort diametral widerspricht. Sie ist zudem vor allem für die Gemeinden politisch sehr relevant. Insbesondere stört sich die Minderheit daran, dass der Regierungsrat im Fazit seiner Postulatsantwort an der Nichtgebundenheit der Mittel festhält. Es sei daher angebracht, dass die Regierung die neue Auslegung in einem Zusatzbericht neu beleuchtet.

Für die Mehrheit der Kommission stellt der neue Sachverhalt keinen wesentlichen Erkenntnisgewinn dar. Die Regierung konnte ausführlich auf die Begehren der Postulanten eingehen und hat einen ausführlichen Bericht über den Stand der Projektarbeiten vorgelegt. Die Seeuferwege bleiben komplexe Vorhaben, die nur mit der nötigen Geduld und Sorgfalt aller Beteiligten realisiert werden können.

Im Namen der Kommissionsmehrheit beantrage ich Ihnen, das Postulat als erledigt abzuschreiben. Besten Dank.

Minderheitsantrag von Thomas Schweizer, Theres Agosti Monn, Jonas Erni, David Galeuchet, Andreas Hasler, Andrew Katumba, Monica Sanesi Muri:

I. Gestützt auf § 56 Abs. 1 lit. a. Kantonsratsgesetz wird der Regierungsrat beauftragt, aufgrund der neuen rechtlichen Rahmenbedingungen (Rechtsgutachten zur Gebundenheit der kommunalen Beiträge an die Kosten kantonaler Seeuferwege vom 05.05.2021) der Regierungsrat aufgefordert, einen Ergänzungsbericht vorzulegen. Darin soll die neue Rechtslage dargestellt und die dadurch veränderten Aspekte neu beurteilt werden.

Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg): Die Postulanten forderten einen Bericht über den Stand der Planung des Zürichsee-Uferweges, wie es weitergeht sowie einen Zeitplan. Die Regierung hat auf neun Seiten die Antworten dazu geliefert. Es ist eine ausführliche Antwort. Sie hätte unseres Erachtens aber noch etwas positiver sein können. Denn zwei Drittel des Zürichsee-Uferweges sind bereits erstellt und sehr viele Projekte befinden sich in Bearbeitung. Dem vorhin behandelten Strassenbauprogramm (Vorlage 5767) ist zum Beispiel zu entnehmen, dass der Seeuferweg in Wädenswil 2024 fertig sein soll. Zwei Projekte in Stäfa und Erlenbach sind ebenfalls im Strassenbauprogramm aufgenommen. Wer nun von der vorliegenden Postulatsantwort ernsthaft enttäuscht, ist einfach realitätsfremd. Ich habe Ihnen schon bei der Überweisung vor etwas mehr als zwei Jahren gesagt: Sie werden in diesem Bericht nichts Neues erfahren.

Die Projekte am Zürichsee-Ufer sind sehr kompliziert und sie bleiben kompliziert. Die Gründe dafür sind bekannt, Andrew Katumba hat sie auch wiedergegeben. Ich glaube, Sie können sie sich nicht so gut merken, deshalb werde ich sie auch nochmals wiedergeben: Wir haben viele Privatgrundstücke. Bereits bestehende Erholungsnutzungen, wie Badeanlagen oder Hafenanlagen, stehen in Konflikt zu einem Seeuferweg. Dann haben wir naturschützerische Aspekte beziehungsweise naturschutzrechtliche Machbarkeit, weitere Interessen in räumlicher Hinsicht, wie schützenswürdige Ortsbilder, Denkmalschutz und so weiter sowie Interessen der Gemeinden. Bei der parallelen Behandlung der PI 196/2019 von Jonas Erni, «Keine Kostenbeteiligung für Gemeinden bei Uferwegen», kam die Diskussion über die Gebundenheit des Gemeindebeitrags beim Bau des Seeuferweges auf. Sind die 20 Prozent Kostenbeteiligung der Gemeinden gebundene Ausgaben oder eben nicht? Ein Gutachten der Regierung kam zum Schluss, die Ausgaben seien gebunden. Doch es spielt überhaupt keine Rolle, ob sie gebunden sind oder nicht. Denn betreffend Finanzierung eines Seeuferweges gab es bisher nur in der Gemeinde Wädenswil Probleme. Wer nun glaubt, dass alles einfacher wird, wenn die Ausgaben für die Gemeinden gebunden

sind, ist ebenso realitätsfremd. Wenn eine Gemeinde, aus welchen Gründen auch immer, ein Seeuferweg-Projekt nicht unterstützt, dann wird es für den Kanton sehr schwierig, wenn nicht unmöglich, etwas zu realisieren.

Die aufmerksamen Zuhörer haben es nun bestimmt bemerkt, ich bin in einem ganz anderen Thema. Denn im Postulat wird nicht verlangt, die Rolle der Gemeinden bei Seeuferweg-Projekten zu durchleuchten. Nun wird aber genau dieser unnötige Ergänzungsbericht zu diesem Thema gefordert. Mit welchem Ziel, mit welchen Erwartungen? Die Rolle der Gemeinde wird genau dieselbe bleiben, alles andere ist Wunschdenken. Und jetzt, was ist die Lösung? Machen wir die Seeufer-Projekte doch einfacher, verschliessen wir die Augen vor naturschützerischen Aspekten und verbauen einfach das ganze Zürichseeufer mit einem Weg! Das wollen aber Sie nicht, liebe Linke, liebe Grüne, aus verständlichen Gründen. Es braucht Platz für Flora und Fauna am Zürichsee. Sie schreiben es ja selber im Postulat, ich zitiere: «Dabei ist dem Natur- und Landschaftsschutz Sorge zu tragen und es sind die Ufer ökologisch aufzuwerten.» Na gut, verschliessen wir die Augen ein zweites Mal, verschliessen wir die Augen vor den Eigentumsinteressen und bauen den Weg durch die Wintergärten der Seeufer-Grundbesitzer! Das wollen aber wir nicht, denn privates Eigentum gehört genauso wie die Natur geschützt. Sie sehen, wir sitzen im gleichen Boot. Schreiben Sie das Postulat ab. Lassen Sie die zuständigen Fachstellen daran arbeiten, den Zürichseeufer-Zugang unter Berücksichtigung aller Interessen zu verbessern, anstatt einen weiteren Papiertiger zu fordern. Danke.

Ratspräsident Benno Scherrer: Und nun gebe ich das Wort an Thomas Schweizer zur Begründung seines Minderheitsantrags und entschuldige mich dafür, dass er das nicht direkt tun konnte.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Die Minderheit der KPB, bestehend aus Grünen, SP und GLP, verlangt einen Ergänzungsbericht innert zwölf Monaten.

Begründung: Es kann nicht sein, dass wir einen Bericht abschreiben, welcher offensichtlich auf rechtlich falschen Grundlagen basiert und falsche Aussagen enthält. In der Postulatsantwort der Regierung wird als eine der Ursachen für Projektverzögerungen aufgeführt, dass in der Beurteilung der Gemeinden das Risiko gross sei, dass die entsprechenden Gelder von den Stimmberechtigten der jeweiligen Gemeinden nicht

bewilligt würden. Im Fazit der Postulatsantwort wird zudem festgehalten: Eine Änderung der Regelung in dem Sinn, dass die Beiträge gebundene Kosten darstellen, wird abgelehnt.

Aufgrund des Rechtsgutachtens, das wir in der Kommission verlangt haben, wurde dann aber klar das Gegenteil aufgezeigt. Das Rechtsgutachten, verfasst von Altbundesrichter Peter Karlen, musste die einfache Frage beantworten: Stellt im Kanton Zürich der Gemeindeanteil an den Kosten von Planung und Bau von Uferwegen grundsätzlich eine gebundene Ausgabe dar? Die Antwort war: Ja. Es ist ja selten, dass Juristen eine Frage mit nur einem Wort beantworten können. Offenbar ist die Antwort so klar, dass es keine Relativierungen braucht. Aufgrund dieser klaren Aussage «ja, die Beiträge sind gebunden» braucht es nun eine neue geänderte Haltung der Regierung und diese geänderte Haltung muss sich eben auch in einem Bericht niederschlagen. Es geht aber nicht nur ums Juristische, sondern es geht auch um die praktische Haltung bei der Umsetzung. Generell fokussiert der Bericht auf die Schwierigkeiten. Es wird mehrmals festgehalten, wie schwierig es sei und wo es überall Probleme gebe. Es ist sicherlich korrekt, dass bei verschiedenen Abschnitten noch Verhandlungen geführt werden müssen, und es ist auch korrekt, dass es Schwierigkeiten gibt und geben wird. Das ist aber bei jedem Bauprojekt so. Auch bei Strassenbauprojekten bestehen Schwierigkeiten. Auch dort gibt es betroffene Anwohner, Grundeigentümer, welche nicht jubeln, wenn ihnen eine Strasse vor dem Haus gebaut wird. Auch dort werden Verhandlungen geführt und es werden Probleme angegangen und gelöst. Bei Strassenbauprojekten scheut sich der Regierungsrat auch nicht, Projektfestsetzungen vorzunehmen, welche oft Rechtsstreitigkeiten nach sich ziehen, teilweise bis vors Bundesgericht.

Der von uns verlangte Ergänzungsbericht soll aber nicht auf die Schwierigkeiten fokussieren, sondern auf die Abschnitte, wo die Realisierung rasch an die Hand genommen werden kann. Es bestehen ja bereits relativ detaillierte Vorprojekte. Uns interessieren die Projekte, welche in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren realisiert werden können. Diese sollen im Zusatzbericht aufgezeigt und anschliessend rasch vorangetrieben werden. Besten Dank. Bitte unterstützen Sie diesen Minderheitsantrag.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Wo ein Rechtsgutachten ist, ist auch ein Uferweg, auch wenn dies der SVP-Sprecher und Cheflobbyist der Seeanstösser nicht wahrhaben will. Nun haben wir es schwarz auf weiss: Das Verhinderungs-Kartenhaus der Uferweg-Gegner bricht krachend in

sich zusammen. Gerne zitiere ich aus dem vom Amt für Mobilität in Auftrag gegebene Gutachten betreffend Gebundenheit der Gemeindebeiträge. Dort steht: Die Gemeinde ist verpflichtet, die von den kantonalen Behörden festgesetzten Ausgaben an kantonale Uferwege vorzunehmen. Es steht ihr weder sachlich noch zeitlich oder örtlich ein Entscheidungsspielraum zu. Erhebt die Gemeinde ein Rechtsmittel gegen den Festsetzungsbeschluss, erfolgt die Ausgabenbindung durch den Entscheid des zuständigen Gerichts. Bei der Kostenbeteiligung handelt es sich demzufolge um gebundene Ausgaben der Gemeinden.

Bei der vorliegenden Postulatsantwort schreibt jedoch die Regierung erwiesenermassen faktenfremd, ich zitiere: «Bezüglich Kostenanteil der Gemeinden für den Bau von Uferwegen hielt der Regierungsrat fest, dass die Beiträge der Gemeinden in erster Linie vom dafür nach der jeweiligen Gemeindeordnung zuständigen Organ zu bewilligen und damit nicht gebunden sind.» Sie widerspricht also diametral dem Rechtsgutachten, das heisst, die vorliegende Beantwortung ist inhaltlich nicht nur falsch, sondern irreführend. Wir kommen um einen Ergänzungsbericht nicht herum, falls wir uns nicht lächerlich machen wollen. Genau diese Gebundenheit war nämlich in den letzten Jahren der Hauptgrund für die Verzögerung bei den Uferwegen. Der Kanton stellte sich auf den Standpunkt, dass zuerst die Gemeinden Gemeindebeiträge bewilligen lassen müssen – vom Parlament, der Gemeindeversammlung oder gar an der Urne. Davor tat sich nichts. Dazu verlangen wir, wie im Postulatstext aufgeführt, einen Zeit- und Vorgehensplan über die nächsten 15 bis 20 Jahre. Denn dieser Plan fehlt in der vorliegenden Beantwortung gänzlich und ist eigentlich die Essenz des entsprechenden Postulates.

Zur Erinnerung: Gemäss verschiedenen Bundesgesetzen, wie dem RPG (*Raumplanungsgesetz*) und auch dem ZGB (*Zivilgesetzbuch*) sind die Ufer der Schweizer Seen und Wasserläufe öffentlich. Nur ist es leider so, dass der Kanton Zürich hier in der Vergangenheit die Augen verschloss und den unrechtmässigen Zustand der grösstenteils verbauten und privaten Ufer tolerierte, im Widerspruch zur nationalen Gesetzgebung. Das ist hochproblematisch, da es um nichts Geringeres als um die Frage geht, ob übergeordnetes Recht auch für die Seeufer gilt, sprich, ob der öffentliche Zugang wiederhergestellt wird oder ob die grosse Öffentlichkeit zugunsten einer kleinen privilegierten Minderheit enteignet wird. Ich habe kein Verständnis für diejenigen Volksvertreter, die sich hinter dem Begriff «Privateigentum» verstecken und dabei das Promille der Bevölkerung bevorzugen, deren Vorfahren damals vor 100 Jahren das Glück hatten, Seeufergrundstücke meist gratis vom Kanton zur Verfügung gestellt erhalten zu haben und gleichzeitig in den vergangenen

Jahren die rechtlich verpflichtende Umsetzung der Uferwege torpedierten mit Finten, Falschaussagen und Verzögerungsparagrafen.

Respektieren wir endlich die Rechte der Bevölkerung, welcher der rechtmässige und gesetzlich zustehende Zugang zum See heute auf einem grossen Teil der Ufer verwehrt bleibt. Wir sind überzeugt, dass die Bevölkerung der besseren Erschliessung des Zürichseeufers für den Langsamverkehr, verbunden mit dem nötigen Respekt gegenüber Natur- und Heimatschutz, positive gegenübersteht. Unterstützen Sie uns deshalb bei diesem Ergänzungsbericht und der anschliessenden Streichung des ungerechtfertigten Gemeindebeitrags. Danke.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Eine Kommissionsminderheit, aber heute wohl eine Ratsmehrheit möchte einen Ergänzungsbericht zu diesem Postulat. Daher werden wir heute bestimmt nicht zum letzten Mal über die Seeuferwege diskutieren und streiten. Die Postulanten, wir haben es vorher von Jonas Erni gehört, wollen nun einen Ergänzungsbericht. Die Antworten der Fragen in der Kommission haben ihnen nicht genügt. Und sie wollten auch keine weiteren Nachfragen stellen, Hauptsache, das Thema bleibt weiter bewirtschaftet und die Verwaltung beschäftigt. Sorry, für mich ist das Zwängerei. Das Postulat verlangte nämlich ursprünglich nur einen Bericht über den Stand der Planung des Zürichseeufers sowie über den Zeitplan über die nächsten 15, 20 Jahre. Der Regierungsrat hatte ausführlich ausgeführt, dass der Kanton grundsätzlich die Uferwege plant, bewilligt, erstellt und finanziert und sich die Standortgemeinden unter gewissen Umständen an den Kosten beteiligen. Der Bericht des Regierungsrates zeigt auch den Stand der Umsetzung auf, ohne dass ich die Zahlen, die detaillierten Zahlen, hier wiederholen möchte. Aber weit über die Hälfte der 50 Kilometer Seeuferwege des Zürichsees ist erstellt oder projektiert. Weiter führt der Regierungsrat aus, dass die Planung und Projektierung aufgrund der umweltrechtlichen Anforderungen und der Grundeigentumsverhältnisse komplex und zeitintensiv sind. Dies ist ein Hauptgrund für die Verzögerung, aber auch die Gemeinden tragen zur Verzögerung bei. Sie setzen entweder andere Prioritäten oder können ihren Anteil der Mitfinanzierung nicht leisten. Oder die Gemeinden scheuen die Unterhaltsaufwendungen, die ein attraktiver Seeuferweg mit sich bringt. Viele Abschnitte am Zürichsee haben auch Konflikte mit Schutzansprüchen der Ufervegetation. Dem Kanton kann aus unserer Sicht nichts vorgeworfen werden. Er ist in Kontakt mit den Gemeinden und es gibt auch das Leitbild «Zürichsee 2050». Ich weiss nicht, wo beim Kanton für einen Bericht noch eine Notwendigkeit besteht. Es ist ja klar, dass

der Kanton die Seeuferwege nicht allein erstellen kann. Und wenn die Gemeinden nicht mitmachen, dann geht es nicht vorwärts. Und genau das weiss Jonas Erni, Stadtrat aus Wädenswil, selber besser als wir alle. Ich wüsste nicht, was in einem Ergänzungsbericht noch weiter stehen muss, ausser vielleicht konkret, welche Gemeinde aus welchem Grund nicht vorwärtsmacht. Das wird sehr interessant sein, aber bringt uns nicht weiter, beschäftigt nur die Verwaltung, die in den Augen der Postulanten ja sowieso untätig ist.

Die Zwängerei ging in der Kommissionsberatung noch weiter. Es wurde über die Finanzierung der Standortgemeinden, über gebundene, ungebundene Kosten diskutiert. Aber dazu gibt es die PI Erni (*KR-Nr. 196/2019*), die keine Kostenbeteiligung für Gemeinden beim Uferweg will. Diese PI ist ebenfalls pendent. Ich habe in der Kommission beantragt, die PI und das Postulat gemeinsam zu beraten, wenn die Postulanten die Anliegen schon immer vermischen wollten. Aber davon wollten sie nichts wissen, lieber die Themen bewirtschaften.

Die FDP möchte das Postulat abschreiben und keinen Ergänzungsbericht, weil wir darin keinen Nutzen sehen. Besten Dank.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Ich habe jetzt die Freude, hier das kürzeste Votum von allen zu halten, ich werde nicht ganz so weit ausführen, wie wir es bisher gehört haben. Aber ich glaube, ganz zu Beginn ist schon mal zu sagen: Ja, die Planungen schreiten nicht voran, und das war der Auslöser dieses Postulates. Und wir haben es jetzt zweimal gehört: Der Naturschutz sei eine grosse Herausforderung. Dort, wo es schwierig ist, ist nicht der Naturschutz das Problem. Im unteren Seeteil haben wir die grossen Probleme und dort, das zeigen auch die Untersuchungen der Verwaltung und der Naturschutzorganisationen, sind die Seeufer weitgehend tot. In der Postulatsantwort wird aber der Gemeindebeitrag als ein Grund für Verzögerungen identifiziert. Man könnte hier eigentlich analog zu einer früheren Debatte sagen: Es handelt sich um einen Geburtsfehler dieser Vorlage oder des Strassengesetzes, also nicht dieses Postulates, aber der Umsetzung der Volksinitiative. In der Postulatsantwort geht der Regierungsrat auch davon aus, dass die Kosten ungebunden sind, also dass dann in der Regel in der Gemeindeversammlung, allenfalls sogar auch an der Urne darüber bestimmt werden muss. Das Rechtsgutachten gibt hier aber eine klare Antwort: Die Kosten sind gebunden. Es ist also im Endeffekt in der Kompetenz des Gemeinderates, diese einfach zu bezahlen und Zahlungen auszulösen. Ob das so stehenbleiben soll, wird dann im Rahmen der PI beurteilt werden.

Wir haben hier eine Antwort, aber die ist ganz klar falsch. Das ist keine Zwängerei, hier einen Zusatzbericht zu verlangen, wie es Sonja Rueff gesagt hat, sondern es ist ganz einfach eine Richtigstellung. Und diese Richtigstellung soll sich in der Postulatsantwort abbilden. Deshalb bitte ich Sie, unterstützen Sie diesen Zusatzbericht, sodass die Gemeinden dann auch tatsächlich verlässliche Grundlagen bekommen, wie es im Moment zu beurteilen ist. Ich danke Ihnen für die Unterstützung des Zusatzberichts.

Tobias Mani (EVP, Wädenswil): «Vorwärts mit der Zürichsee-Uferwegplanung», so lautet mein dringliches Postulat, das ich vor zwei Jahren eingereicht habe. «Vorwärts, vorwärts, vorwärts» habe ich damals im Rat gesagt. Nun haben wir den Bericht der Regierung und der lautet in etwa zusammengefasst nicht «Vorwärts, vorwärts, vorwärts», sondern «Schneckentempo, schwierig, die Gemeinden bremsen».

Aber machen wir zuerst einen Blick retour: Ich freue mich, dass meine damalige Anfrage 51/2018 bereits mehrfach erwähnt wurde. Ich habe nämlich damals Bezug genommen auf den Kompromiss, den wir vor über zehn Jahren geschlossen haben. Damals wurden zwei Volksinitiativen zurückgezogen, mit dem Kompromiss, dass es für 6 Millionen Franken pro Jahr mit den Uferwegen vorwärtsgehen soll. Nun, ich habe mit der Anfrage in Erfahrung bringen wollen, wie es nun vorwärtsgeht, weil ich das Gefühl hatte, es gehe einfach nicht vorwärts. Und die Antwort war ernüchternd: Statt des Kompromisses mit 6 Millionen Franken pro Jahr ging es nicht in diesem Tempo vorwärts. Wir können ohne weiteres eine Analogie zur Schule machen: 6 Millionen Franken pro Jahr vorwärts gibt eine Sechs. Und als Beispiel 4 Millionen Franken pro Jahr vorwärts würde eine Vier geben. Nun, ich konnte damals in Erfahrung bringen: 2016 wurden 180'000 Franken investiert, wir sind hier also sogar noch weit entfernt von einer Eins. 2017 wurden 517'000 Franken für den Uferweg, auch hier sind wir somit noch weit weg von einer Note eins. Wir sind also, um es vielleicht ein wenig undiplomatisch auszudrücken, im unterirdischen Bereich.

Nun, es wurde dann auch gesagt: Ja gut, der Rat will ja gar nicht wirklich eine Förderung über Paragraph 28b des Strassengesetzes hinaus. Das war dann auch der Anlass dazu, dass ich ein dringliches Postulat gemacht habe, mit dem Titel «Vorwärts», das auch von einer satten Ratsmehrheit unterstützt wurde, und ich habe gefordert, dass wir einen Zeitplan zu sehen bekommen, was wie in den nächsten 15 bis 20 Jahren realisiert wird. Und nun? Die Antwort ist enttäuschend. Die Regierung bleibt sehr, sehr vage. Sie blickt nochmals zurück, kann uns bestätigen,

dass in den letzten etwa zehn Jahren lediglich 180 Meter Seeuferweg realisiert wurden, und sie schiebt den Schwarzen Peter mehr oder weniger den Gemeinden zu, die ja vielleicht keine Priorität in diesem Bereich oder kein Geld haben.

Aufgegriffen wurde in der Kommission auch die Thematik der Gebundenheit dieser Ausgaben. Ich erinnere mich an den Antrag in der Vorlage 4946. Damals, viele Jahre zurück, hat die Regierung gesagt: Ja, diese Ausgaben sind eigentlich gebunden. Ich habe dann verschiedene Stimmen gehört und in meiner Anfrage 51/2018 eben ganz konkret gefragt: Sind sie jetzt gebunden oder sind sie nicht gebunden? Und die Juristinnen und Juristen der Volkswirtschaftsdirektion haben dann zur Auskunft gegeben: Ja, diese Ausgaben, sie sind nicht gebunden. Die Gemeinden haben hier die Freiheit, diese Ausgaben zu bewilligen oder nicht, und je nachdem gibt es dann halt einen durchgehenden oder keinen durchgehenden Seeuferweg. Ich habe in der Kommissionsberatung – als Erstunterzeichner war ich eingeladen – angeregt: Diese Frage müssen wir jetzt doch genau klären, und zwar unabhängig klären lassen. Ich bin sehr froh und danke herzlich dafür, dass dieser Ball aufgenommen wurde und wir jetzt ein Gutachten haben, ein unabhängiges Gutachten, das diese Frage beantwortet. Und es beantwortet diese Frage ganz klar: Die Auslagen sind gebunden. Nur wenn noch Extrawünsche der Gemeinden hinzukommen, dann kann die Gemeinde frei darüber entscheiden.

Was ich vermutet habe, hat sich bestätigt: Es war keine juristische Auslegung, es war eine politische Auslegung dieser Frage, und der Schwarze Peter gehört nicht den Gemeinden, nein, der Ball ist bei der Regierung. Es ist eine kantonale Sache, der Kanton hat den Lead, diesen Weg zu planen und zu realisieren; klar unter Einbezug der Gemeinden, die dürfen mitwirken, aber der Ball ist bei der Regierung und die Regierung ist auch für das Tempo verantwortlich. Vorwärts soll es gehen, und dafür brauchen wir jetzt auch diesen Ergänzungsbericht. Als EVP-Fraktion sind wir ganz klar dafür, dass dieser Ergänzungsbericht kommt. Wir haben keine Antworten auf die Frage nach dem Zeitplan für die nächsten 15 bis 20 Jahre erhalten. Vorwärts soll es gehen, dazu gibt es auch eine neue Ufer-Initiative. Und vereinfacht gesagt, könnte man sagen: Bis 2035 soll jetzt gezeigt werden, wie die einfacheren Abschnitte realisiert werden sollen und die Initiative fordert ja dann den durchgehenden Weg bis 2050, die schwierigeren Abschnitte. Dort hat die Regierung, wenn diese Initiative durchkommt, noch ein paar Jahre mehr Zeit. Und übrigens: Es gibt keine Gegensätze zwischen einem Weg und der ökologischen Aufwertung. Diese ist dringend gefordert.

Viele Wegabschnitte sind ökologisch tot und benötigen dringend eine Aufwertung, und das kann Hand in Hand erfolgen.

Die Öffentlichkeit ist interessiert, wie es vorwärtsgehen soll. Da genügt es nicht, dass man in der Kommission einfach noch ein bisschen weiterdiskutiert. Ich glaube, die Öffentlichkeit verdient hier einen Ergänzungsbericht, der klar aufzeigt, auf was wir uns in den nächsten 15 bis 20 Jahren freuen dürfen. Die EVP-Fraktion akzeptiert dieses Schnecken-tempo nicht. Es soll vorwärtsgehen und ich hoffe auf eine Mehrheit heute hier im Kantonsrat, die einen Ergänzungsbericht verlangt. Und ich hoffe, dass wir die Früchte dieser politischen Arbeit in den nächsten 15 bis 20 Jahren auch sehen dürfen und dann positiv überrascht sind von diesem Ergänzungsbericht. Ich bitte Sie, diesen Antrag der Minderheit zu unterstützen. Vielen Dank.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Die Uferwege von Flüssen und Seen werden uns im Kantonsrat weiterhin auf Trab halten. Doch die jahrelange Uferweg-Blockade-Politik vor allem des Zürichsee-Uferweges von Behörden und Politik hat ein Ablaufdatum und wird immer absehbarer; dies auch dank der Klimaallianz, die seit einigen Jahren spielt. Die Alternative Liste begrüsst diese positive Entwicklung sehr. In diesem Sinne wird die Alternative Liste auch den Minderheitsantrag von Thomas Schweizer unterstützen. Auch wir wollen einen gehaltvollen Ergänzungsbericht und wollen damit diesem würdelosen Drama «Zürichseeufer» ein langsames und hoffentlich positives Ende bereiten. Wir unterstützen einen Ergänzungsbericht, weil wir ganz klar der Meinung sind, dass der Bericht der Volkswirtschaftsdirektion absolut ungenügend ist. Wie mehrere Vorrednerinnen und Vorredner ausgeführt haben, ist die Auslegung von Paragraph 28b des Strassengesetzes, wie sie die Volkswirtschaftsdirektion in der Postulatsantwort vornimmt, mehr als fragwürdig und widerspricht diametral einem neueren Rechtsgutachten, das von Altbundesrichter Peter Karlen erstellt wurde. Das Gutachten liefert eindeutige Antworten, wie Paragraph 28b des Strassengesetzes auszulegen ist. Damit eröffnet sich eine schnellere Umsetzung und Schliessung der Lücken des Zürichsee-Uferweges. Ausreden, wie beispielsweise hohe Kosten für die Gemeinden und damit verbundene mögliche Steuerfusserhöhungen werden damit obsolet. Die Alternative Liste will zudem einen Ergänzungsbericht, weil der Bericht der Volkswirtschaftsdirektion den klaren Auftrag des Postulates, einen Zeit- und Vorgehensplan für die Realisierung des Zürichsee-Uferweges über die nächsten 15 bis 20 Jahre vorzulegen, überhaupt nicht einlöst. Die Ant-

wort ist eher rückwärtsgewandt und schaut überhaupt nicht in die Zukunft. Dieser Blick in die Zukunft und wie es künftig bei der Planung und Umsetzung des Zürichsee-Uferweges konkret vorwärtsgehen könnte, interessiert uns hauptsächlich. Mit dem dringlichen Postulat forderten die Postulanten genau diesen Ausblick in die Zukunft ein. Die Alternative Liste wird also aus diesen Gründen einen Ergänzungsbericht unterstützen.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Sie alle kennen das Begehren, das vom Zürichsee her kommt, nämlich die Ufer-Initiative. Und einige wissen vielleicht auch, dass ich bis vor kurzem diesem Volksbegehren gegenüber eher etwas zurückhaltend war, und zwar aus dem einfachen Grund, weil ich gehofft hatte, dass aus diesem Rat, aber auch von der Regierung her neue Taten kommen mit den neuen Mehrheiten. Wenn ich jetzt aber diesen Bericht anschau, dann muss ich sagen: Ich unterstütze die Ufer-Initiative. Die Ufer-Initiative ist nötig, denn dieser Bericht, der uns hier vorliegt, ist ein Armutszeugnis. Es ist ein Bericht von lauter Wenn und Aber und kaum einer positiven Nachricht darin. Wenn ich als Vertreter des rechten Seeufers schaue, was am rechten Seeufer gemacht wird, was nicht ohnehin gemacht worden wäre, nämlich auf dem Areal der Chemie Uetikon einen Uferabschnitt zu verwirklichen, dann ist es wirklich ein trauriger Bericht.

Ich rede jetzt noch kurz von meiner eigenen Gemeinde: Es ist sehr löblich, die Volkswirtschaftsdirektion hat mit den Gemeinden Stäfa und, wenn ich es richtig in Erinnerung haben, Männedorf und dann eben auch Erlenbach, wo ich herkomme, eine Planung betreffend Uferbereichsaufwertung und Seeuferweg vorgenommen. Man hat da verschiedene Strecken angeschaut. Ich lese dann im Bericht: Mit den vorgeschlagenen Massnahmen lässt sich für die drei Gemeinden tatsächlich die Attraktivität erhöhen; dieser Ansicht bin ich auch. Wir lesen dann aber auch, dass zurzeit leider keine Projekte für einen zusätzlichen Uferweg in diesen Gemeinden in Arbeit sind. Es gibt keine Begründung, warum nicht, die hätte ich sehr gern im Bericht gelesen. Und es ist dann spannend zu sehen, dass es dann eine Tabelle gibt, und da heisst es – Sie sind wahrscheinlich nicht vertraut mit diesen Orten, als Einwohner meiner Heimatgemeinde bin ich das –, Schifflande-Friedhof, das ist eine Strecke am See, und dort heisst es dann, dass es aufgrund von Konflikten mit dem Naturschutz leider nicht möglich sei. Dasselbe auch in der Nähe der Badi im Winkel. Und ich muss sagen: Ja, es ist so, es gibt diese Naturschutzkonflikte. Aber es sind zwei ganz kleine Bereiche, und da würden wir Grüne auch sagen: Hier muss man natürlich

abwägen. Das Problem ist jetzt, dass wir von allen anderen Bereichen keine Antwort bekommen. Es wäre ganz einfach, zum Beispiel einen Seeuferweg zwischen der Winkel-Badi und dem Segelclub und dem Heslibachpark zu bauen. Hier haben wir grosse Stücke in öffentlicher Hand, in der Hand unserer Gemeinde und kleine Spickel, die dazwischen sind und eben genau diesen Uferweg verhindern. Hierzu schreibt der Bericht nichts. Und da, muss ich sagen, bin ich auch enttäuscht. Es fehlt bei der Volkswirtschaftsdirektion weiterhin der Wille, hier «für-schi» zu machen. Entsprechend bitte ich Sie nicht nur, den Ergänzungsbericht zu unterstützen, den die linke Seite verlangt, sondern ich möchte auch sagen: Unterstützen Sie die Uferweg-Initiative. Angesichts dieses Berichts muss ich sagen, diese Initiative ist nötig und wir brauchen sie, damit mehr Uferweg und mehr öffentlicher hochwertiger Erholungsraum am Zürichsee entsteht.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos): Ich gebe Ihnen meine Eigeninteressen bekannt: Ich wohne am schönen Zürichsee, aber nicht mit Blick auf den Zürichsee, sondern auf der Forch in der Gemeinde Küsnacht. Und ich bin gegen diese Neid-Initiative, Thomas Forrer, gegen dieses Neid-Postulat, Thomas Forrer. Und ich muss dir sagen, lieber Kollege Mani, du bist ja Anwalt: Das ist ein Parteiengutachten von Herrn Karlen. Ich kann mir jedes Gutachten organisieren, das ich will in diesem Land von meinen lieben Kollegen, den Anwälten. Ich erzähle da eine kurze Anekdote: Es gab mal eine Firma namens Sika (*Schweizer Chemieunternehmen*) oder es gibt sie. Da hat es ein paar Parteiengutachten gegeben und da habe ich einen der bekannten Juristen in der Schweiz einmal gefragt: Wieso schreibst du das, du glaubst ja selber nicht dran, oder? Da sagte er: Ja, ich muss auch Geld verdienen. So ist das etwa mit diesen Parteiengutachten und diesen Gutachten der Juristenzunft. Was Sie hier vergessen, Altbundesrichter Karlen, der hier wahrscheinlich auch etwas Geld verdienen wollte und durfte – aus meiner Tasche, mit meinen Steuergeldern –, was Sie hier vergessen, ist, dass es eine Gemeindeautonomie gibt und dass die Gemeinden hier einfach von der lieben Ratslinken gepiesackt werden sollen mit dieser Neid-Debatte und mit ihren Vorstössen. Das ist das Problem und nichts anderes, um was es hier geht, es geht nur darum, möglichst viel Lärm zu machen. Was aber wirklich passiert: Es werden die Eigentumsrechte in unserem Lande frontal, aber wirklich frontal angegriffen. Und die Aussage von Kollega Erni betreffend vor 100 Jahren hätten alle das Land gratis gekriegt, ich weiss nicht, wo er das gelesen hat, wahrscheinlich irgendwo im «Nebelspalter» (*Satirezeitschrift*). Was dort drüben

passiert, wo die Hände von den Linken hochgehalten werden und so gemacht wird zu mir, Herr Präsident, das verstehe ich auch nicht. (*Gemeint ist die abweisende Geste eines Ratsmitglieds. Der Ratspräsident unterbricht den Votanten.*)

Ratspräsident Benno Scherrer: Herr Amrein, er hat nur gesagt, dass er nicht mehr sprechen möchte. Sie dürfen jetzt fertig reden.

Hans-Peter Amrein fährt fort: Danke.

Ratspräsident Benno Scherrer: Ich möchte eigentlich abstimmen und Sie in den wohlverdienten Mittag entlassen. Es tut mir auch leid, dass es so lange dauert. Wird das Wort noch gewünscht?

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Ich mache es kurz, muss aber trotzdem auf das Votum von Thomas Forrer entgegnen: Es ist ein bisschen lapidar, beim Projekt in Uetikon zu sagen, das finde ohnehin statt. Immerhin wird nach diesem Projekt die Gemeinde Uetikon eine Gemeinde mit 95 Prozent Seeanstoss für die Öffentlichkeit sein, und nicht nur mit einem Seeuferweg, sondern mit einem Seeuferpark, der eine sensationelle Qualität aufweisen wird. Und das wurde vom Kanton und einem bürgerlichen Gemeinderat zusammen entwickelt, mit anderen Worten: Es geht schon.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Schon bei der Entgegennahme des Postulates habe ich Ihnen gesagt, dass wir die Chance wahrnehmen wollen, aufzuzeigen, dass wir daran sind und auch realisieren. Ich nehme zur Kenntnis, dass Sie das nicht wahrnehmen wollen und dass Sie sagen, da würde gar nichts gemacht. Ich bin der Meinung, die Bilanz kann sich sehen lassen. Wir haben über die Hälfte der Uferwege im Kanton Zürich zwischenzeitlich realisiert, auch wenn Sie es vielleicht nicht hören wollen. Es gibt auch Planungen auf verschiedenen Abschnitten, die in den nächsten Jahren realisiert werden sollen, auch das haben wir Ihnen aufgezeigt, auch das wollen Sie vielleicht nicht hören. Es ist so, dass die Erstellung von Uferwegen tatsächlich sehr herausfordernd ist. Zum einen sind es die umweltrechtlichen Anforderungen, diese sind ausserordentlich hoch. Und da erlebe ich dann tatsächlich, dass es die Umweltverbände sind, die skeptisch sind, wenn dann so viele Menschen am See entlang herumlaufen. Es ist nicht per se gut für die Natur, einen Seeuferweg zu erstellen. Also ich glaube, so viel Ehrlichkeit müssen wir schon haben.

Dann müssen wir im Einzelfall abwägen, was das für andere Schutzinteressen, Denkmalschutz et cetera, bedeutet. Dann wollen wir ja den Seeuferweg, wenn immer möglich, auch nicht gegen den Willen der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer erstellen. Hier gibt es eine Regelung im entsprechenden Strassengesetz. Der Eingriff kann relativ schwer sein, er kann gross sein und er kann auch teuer sein, wenn es keine Alternativen gibt. Die Gemeinden sind in aller Regel positiv eingestellt, Herr Kantonsrat Christian Schucan hat jetzt ein Beispiel erwähnt. Nicht alle Gemeinden, Wädenswil, das weiss ich, Herr Kantonsrat Erni, Wädenswil war nicht positiv eingestellt, weshalb es dort nicht weitergegangen ist.

Nun haben wir ein Rechtsgutachten, dieses liegt vor. Das Rechtsgutachten sagt, es sei gebunden, und damit entspricht das Rechtsgutachten der damaligen Haltung bei der Revision des Strassengesetzes, dem Kompromiss, den Sie damals errungen haben. Es ist tatsächlich so, dass diese Frage später zum Teil kontrovers aufgenommen worden ist. Jetzt ist das Gutachten da. Aus meiner Sicht überzeugt das Gutachten. Was Sie nicht erwähnt haben, ist, dass das Gutachten davon spricht, dass die Gemeinden weiterhin starke Mitwirkungsmöglichkeiten haben. Und das Gutachten sagt auch klar, dass ja diese 20 Prozent nur dann greifen, wenn die Gemeinde durch diese Investitionen auch einen grossen Mehrwert haben. Wie auch immer, dies entspricht auch der Haltung des Baudirektors (*Regierungsrat Martin Neukom*), dass wir den Mehrwert eines Ergänzungsberichts nicht sehen, auch angesichts der Diskussion, die im Moment ja sowieso auch in der Kommission zur PI Erni stattfindet. Falls Sie es doch zurückweisen und den Ergänzungsbericht wollen, was wir selbstverständlich akzeptieren, dann weise ich in diesem Zusammenhang auf die neue Aufgabenteilung zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und dem Tiefbauamt hin. Indem das Tiefbauamt ab Vorstudie und nicht erst ab Studie zuständig ist, wird es Ihnen den Ergänzungsbericht ausarbeiten. Das liegt also in der Verantwortung der Baudirektion, Ihnen dann diesen Bericht zu verfassen. In diesem Sinne besten Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Schweizer gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 81 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen und den Regierungsrat einzuladen, einen Ergänzungsbericht innert eines Jahres zu verfassen.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

12. Verschiedenes

Fraktions- und persönliche Erklärungen

Gemeinsame Fraktionserklärung der SVP, SP, Mitte, EVP und AL zum Rückzug der Vorlage 5600, Ablösung NOK-Gründungsvertrag

Markus Späth-Walter (SP, Feuerthalen): Die Fraktionserklärung der SP, der SVP, der Mitte, der EVP und der AL trägt den Titel: «AXPO (*Schweizer Energiekonzern*) – erfreuliche Einsicht in letzter Minute».

Am Donnerstag hat die Geschäftsleitung des Kantonsrats einstimmig beschlossen, den Antrag der Regierung auf Rückzug der Vorlage 5600, «Ablösung NOK-Gründungsvertrag» (*Nordostschweizerische Kraftwerke*), zu genehmigen. Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) hat sich zuvor ebenfalls ohne Gegenstimme für diesen Rückzug ausgesprochen.

Die Regierung zieht damit den richtigen Schluss aus dem klaren Ablehnungsentscheid der KEVU zur genannten Vorlage. Mit dem zu erwartenden Nein im Kantonsrat wäre die Ablösung des tatsächlich längst überholten NOK-Vertrags von 1914 endgültig gescheitert. Für eine neue tragfähige rechtliche Grundlage für die AXPO ist nämlich die Zustimmung aller AXPO-Eigner Voraussetzung. Vor kurzem hat auch der Schaffhauser Kantonsrat das gleiche Geschäft an die Regierung zurückgewiesen.

Die Zürcher Regierung hat angesichts des drohenden Scherbenhaufens Neuverhandlungen aufgenommen. Die Projektsteuerungsgruppe, in der alle AXPO-Regierungen und Kantonswerke vertreten sind, hat inzwischen namhafte Anpassungen der Eignerstrategie beschlossen. Die darin vorgeschlagenen Änderungen nehmen die wesentlichen Forderungen auf, welche SP, SVP, Mitte, EVP und AL seit mehr als zwei Jahren konsistent und mit Nachdruck vertreten haben, ich nenne sie hier noch einmal: Die grossen Wasserkraftwerke, an denen die AXPO und ihre Tochtergesellschaften massgeblich beteiligt sind, müssen dauerhaft in Schweizer Hand bleiben. Das Netz der AXPO und deren Beteiligung am Höchstspannungsnetz – so die zweite Forderung – muss dauerhaft in öffentlicher Schweizer Hand bleiben. Offen bleibt unsere dritte Forderung, nämlich: Das neue Vertragswerk muss rechtlich verbindlich und zeitlich unbegrenzt die Einhaltung der genannten Leitplanken si-

herstellen. Die im Sinne unserer Forderungen korrigierte Eignerstrategie soll zwar nicht mehr befristet sein. In den Schlussbestimmungen wird aber festgehalten, dass sie – ich zitiere – «regelmässig einer Überprüfung unterzogen» werden soll. Damit kann die vereinbarte Eigentumsgarantie jederzeit wieder infrage gestellt werden, ohne dass wir, die Gesetzgeber, dies verhindern können.

Wir begrüssen die angedachten materiellen Änderungen der Eignerstrategie. Zusätzlich fordern wir die Regierung aber auf, in der versprochenen neuen Vorlage die von der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) erarbeiteten gesetzlichen Absicherungen im Energiegesetz und im EKZ-Gesetz (*Elektrizitätswerke des Kantons Zürich*) mitzubearbeiten. Wir werden die neue Vorlage daraufhin wohlwollend-kritisch prüfen.

Wir halten abschliessend fest, dass der Kantonsrat in diesem wichtigen Geschäft klar gezeigt hat – darauf sind wir stolz –, dass er seine Verantwortung für eine der wirtschaftlich wichtigsten strategischen Beteiligungen des Kantons aktiv wahrnehmen will. Die Public Corporate Governance kann nicht der Regierung oder dem Verwaltungsrat der EKZ allein überlassen werden. Wir danken der Regierung für ihre Last-minute-Bereitschaft, Hand zu bieten für eine kooperative und zukunftsweisende Lösung.

Rücktrittserklärungen

Rücktritt aus der Aufsichtskommission für Bildung und Gesundheit von Birgit Tognella-Geertsen, Zürich

Ratssekretär Pierre Dalcher verliest das Rücktrittsschreiben: «Hiermit gebe ich Ihnen meinen Rücktritt aus der Aufsichtskommission für Bildung und Gesundheit, ABG, per 31. Dezember 2021 bekannt. Da Herr Christoph Fischbach in den Kantonsrat nachgerückt ist und ich in zwei Kommissionen gewählt wurde, gebe ich meinen kürzlich angetretenen Sitz der ABG frei. Besten Dank für die Weiterleitung dieses Entscheids an die zuständige Stelle.

Mit freundlichen Grüssen, Birgit Tognella-Geertsen.»

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

– Sorgfaltspflicht bei der Provenienzforschung des Kantons Zürich in Zusammenhang mit dem Erweiterungsbau des Kunsthauses Zürich bzw. mit der Aufnahme der Bührle

Anfrage Michael Zeugin (GLP, Winterthur), Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Judith Anna Stofer (AL, Zürich)

– **Kündigung aufgrund Nicht-Impfung**

Anfrage *Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf), Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht), Alex Gantner (FDP, Maur)*

– **Gilt die Meinungsäusserungsfreiheit für Polizisten nicht?**

Anfrage *Hans Egli (EDU, Steinmaur), Valentin Landmann (SVP, Zürich), Erich Vontobel (EDU, Bubikon)*

Schluss der Sitzung: 12.30 Uhr

Zürich, den 22. November 2021

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am
XXXXXXX 20XX.