Protokoll des Zürcher Kantonsrates

78. KR-Sitzung, Montag, 25. November 2024, 08:15 Uhr

Vorsitz: *Jürg Sulser (SVP, Otelfingen)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen 2

Antworten auf Anfragen

Ratsprotokolle zur Einsichtnahme

Zuweisung von neuen Vorlagen

Gemeinsame Behandlung von Geschäften

Nachruf

2. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt 4

für Franziska Barmettler

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 328/2024

3. Energiegesetz, Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel . 5

Antrag des Regierungsrates vom 28. Juni 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 28. Mai 2024

Vorlage 5921a *(Fortsetzung der Beratung)*

4. Objektkredit für den Neubau einer Busspur auf der 740 Fällanden- und Dübendorfstrasse in der Stadt Dübendorf und der Gemeinde Fällanden 31

Antrag des Regierungsrates vom 28. Juni 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 29. Oktober 2024

Vorlage 5944 *(Ausgabenbremse)*

5. Planungs- und Baugesetz, Parkierung 33

Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 11. Juni 2024

KR-Nrn. 341a/2019 und 171a/2020

6. Verschiedenes 61
Fraktions- und persönliche Erklärungen
Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse
Rückzug einer KEF-Erklärung

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

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

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Jürg Sulser: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf sechs Anfragen zugestellt:

– KR-Nr. 269/2024, Konkreter Umgang mit dem Fachkräftemangel
Stefanie Huber (GLP, Dübendorf), Daniel Rensch (GLP, Zürich), Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon)
– KR-Nr. 275/2024, Sind unsere Kläranlagen und Entlastungssysteme genügend für die immer häufiger werdenden Starkniederschläge ausgerüstet?
Edith Häusler (Grüne, Kilchberg), Wilma Willi (Grüne, Stadel), Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich)
– KR-Nr. 277/2024, PFAS im Kanton Zürich
Benjamin Krähenmann (Grüne, Zürich), Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon), Livia Knüsel (Grüne, Schlieren)
– KR-Nr. 280/2024, Beschaffung nachhaltiger Fahrzeuge – Weicht der Regierungsrat von seinem Beschluss ab?
Florian Meier (Grüne, Winterthur)
– KR-Nr. 292/2024, Berechnungsfaktor für die Unterstützung von QUIMS-Schulen
Sibylle Jüttner (SP, Andelfingen), Nadia Koch (GLP, Rümlang), Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen), Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon)
– KR-Nr. 311/2024, ABU-Reform ohne die Unterstützung der Lehrpersonen?
Wilma Willi (Grüne, Stadel), Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster)

Ratsprotokolle zur Einsichtnahme
Auf der Webseite des Kantonsrates sind einsehbar:
– Protokoll der 76. Sitzung vom 11. November 2024, 8.15 Uhr
– Protokoll der 77. Sitzung vom 18. November 2024, 8.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen
Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:
– **Notariatsgesetz (NotG)**
  Vorlage 5990
Zuweisung an die Geschäftsprüfungskommission:
– **Beschluss des Kantonsrates über die Fristerstreckung für die Berichterstattung und Antragstellung zur Motion KR-Nr. 429/2020 betreffend Solaranlagen in geschützten Ortsbildern**
  KR-Nr. 429a/2020

Gemeinsame Behandlung von Geschäften
Ratspräsident Jürg Sulser: Die Geschäftsleitung beantragt Ihnen auf Antrag der STGK *(Kommission für Staat und Gemeinden),* Kantonsratsnummer 420a/2020, Verfassung des Kantons Zürich; Gesetz über die Vertretung von Parlamentsmitgliedern, und Vorlage 5826, Schaffung einer kantonalen Rechtsgrundlage für eine Stellvertretungsregelung in den Gemeindeparlamenten, gemeinsam in freier Debatte zu behandeln.
Sind Sie damit einverstanden? Das scheint der Fall zu sein.

Nachruf
Ratspräsident Jürg Sulser: Sie haben es sicher schon mitbekommen, am 14. November 2024 ist der frühere FDP-Kantonsrat Thomas Isler einen Tag nach seinem 80. Geburtstag verstorben. Thomas Isler hat sich ein Leben lang vielfältig engagiert. Beruflich war der studierte HSG-Ökonom Textilindustrieller mit Leib und Seele. Er leitete das Familienunternehmen Gessner in Wädenswil, stand dem Textilverband Schweiz vor und war über 40 Jahre lang bis im vergangenen März Präsident der Zürcherischen Seidenindustrie-Gesellschaft. Es war eine Passion, die nie nachliess. Als die Seidenindustrie-Gesellschaft diesen September für die Lange Nacht der Museen eine Ausstellung im Haus zum Rechberg präsentierte, wollte er das unbedingt sehen, obwohl er von seiner Krebserkrankung schon sehr geschwächt war.
Ein weiterer Schwerpunkt seines Einsatzes war die Landschaft am Zürichsee. 2008 wurde er Präsident des Zürichsee-Landschaftsschutzes und blieb in dieser Funktion bis im vergangenen Juni, zehn Jahre länger als ursprünglich geplant. Er habe dort vieles erreicht, hiess es in der Würdigung zu sei-

nem Abschied. Er sei dabei den Grundsätzen des Vereins gefolgt: Aktiv mitgestalten, aufklären, beraten, motivieren und unterstützen – statt ablehnen, blockieren, verbieten und prozessieren.
Dabei profitierte er auch von seinem Netzwerk, das er als Politiker geknüpft hatte. 18 Jahre lang war er Gemeindepräsident von Rüschlikon und 18 Jahre lang, von 1987 bis 2005, sass er auch im Kantonsrat, die beiden letzten Jahre als Fraktionspräsident der FDP. Thomas Isler profilierte sich hier als Freisinniger alter Schule mit einer liberalen Haltung, die auch offen war für soziale und umweltpolitische Anliegen.
Sein forderndes Unternehmertemperament war auch bei uns spürbar. Er war der erste Präsident der STGK *(Kommission für Staat und Gemeinden)* und führte die Kommission straff. Dabei blieb er aber immer gesprächsbereit und suchte den Kompromiss. Eine Reihe von Vorlagen hat er in seiner Zeit im Rat massgeblich mitgeprägt, beispielsweise das Personalgesetz für den Kanton Zürich, das Gesetz über die Ruhetags- und Ladenöffnungszeiten, den Lastenausgleich für die Stadt Zürich und auch das Gesetz über die politischen Rechte. Die ehemalige Ratspräsidentin Esther Guyer, die mit ihm in der Kommission und als Fraktionspräsidentin zusammengearbeitet hat, würdigt ihn als stets humorvollen und interessanten Gesprächspartner. Thomas Isler sei eine Persönlichkeit gewesen, die man nicht vergisst.
Im Namen des Kantonsrates entbiete ich seiner Frau Corinne und seiner Familie unser herzlichstes Beileid. Der Abschiedsgottesdienst findet am 19. Dezember 2024 um 14 Uhr im Grossmünster statt.
Nun möchte ich Sie noch bitten, kurz aufzustehen. *(Die Anwesenden erheben sich.)* Danke.

2. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt

für Franziska Barmettler
Antrag der Interfraktionellen Konferenz
KR-Nr. 328/2024

Markus Schaaf (EVP, Zell), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt als Ersatz für Franziska Barmettler zur Wahl in die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vor:

Daniel Rensch (GLP, Zürich).

Ratspräsident Jürg Sulser: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.
Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraf 124 Absatz 2 des Kantonsratsgesetzes, Daniel Rensch als gewählt. Ich gratuliere zur Wahl und wünsche Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Energiegesetz, Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel

Antrag des Regierungsrates vom 28. Juni 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 28. Mai 2024
Vorlage 5921a *(Fortsetzung der Beratung)*

Ratspräsident Jürg Sulser: Wir führen die Beratungen vom 21. Oktober 2024 fort.

Fortsetzung der Detailberatung

Titel vor § 8a
Titel nach § 8e

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 8f. Aufgaben von Kanton und Gemeinden
Abs. 1
Minderheitsantrag Ueli Bamert, Sarah Fuchs, Ueli Pfister, Sonja Rueff, Paul von Euw, Urs Wegmann:
[1] … Gemeinden sind bestrebt,

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich habe mal gelernt, dass bei einem öffentlichen Auftritt von sehr untergeordneter Bedeutung ist, was gesagt wird. Viel wichtiger sind das «Wer» und «Wie» einer Botschaft. Bei einem Gesetzestext gilt das natürlich nicht. Deshalb widmen wir uns der Frage, ob Kanton und Gemeinden dafür zu sorgen haben, dass Massnahmen umgesetzt werden, oder ob sie bestrebt sein sollen, Massnahmen umzusetzen. Die Kommissionsmehrheit will das etwas verbindlichere «sorgen für», SVP und FDP das vielleicht etwas mildere «bestrebt sein».

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Ich wollte mich eigentlich drücken, hier etwas zu sagen, weil es tatsächlich ein nicht wahnsinnig weitreichender Antrag ist. Und der Herr Kommissionspräsident hat das Wichtigste schon gesagt. Nein, es ist klar, wie Andreas Hasler gesagt hat, «sorgen für» ist ein bisschen weniger verbindlich. Wir wollen möglichst wenig Verbindlichkeit für die Gemeinden. Die Gemeinden sollen selber entscheiden, was sie im Klimaschutz machen, deshalb bietet sich hier die Formulierung «bestrebt sein» an. Besten Dank.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Die Klimakrise ist das drängendste Problem unserer Generation, und wir können es im Kanton Zürich nicht beheben. Aber wir können einen beträchtlichen Beitrag leisten, die Klimakrise zu bewältigen. An der letzten Sitzung zu diesem Gesetz hat die Mehrheit des Rates ein ambitioniertes Ziel gesetzt, mit welchem wir uns bei den ambitionierten Staaten platzieren. Dass die Schweiz als Ganzes das Netto-Null-Ziel erst 2050 erreichen will, soll uns nicht zurückhalten. Der Kanton Zürich als wirtschaftlich stärkster Kanton soll ein Treiber und der – natürlich elektrische – Motor der Schweiz sein, das bringt unsere Wirtschaft voran.
Ziele-Setzen ist schön und gut, nun kommen wir aber zum Kern dieses Gesetzes: In den Paragrafen 8f bis 8i legen wir die Leitlinien und die Massnahmen fest, die der Kanton und die Gemeinden umsetzen sollen, konkret, wie sie bei der operativen Arbeit, wie sie beim Bauen und bei der Beschaffung die Klimaziele immer im Blick behalten sollen. Das Gesetz setzt dort an, wo der Effekt am grössten ist. In den Absätzen 1 bis 3 von Paragraf 8f legen wir fest, dass die Treibhausgase reduziert und aus der Atmosphäre entnommen werden, dass die Anpassungen an den Klimawandel umgesetzt werden, damit die Auswirkungen die Bevölkerung weniger hart treffen, und geben den Gemeinden und dem Kanton die Möglichkeit, Förderungen an Dritte zu gewähren. Dabei ist es mir wichtig zu betonen, dass die Autonomie und die Individualität der Gemeinden gewahrt bleiben. Sie sollen die Massnahmen ergreifen, die in ihrer jeweiligen Gemeinde am wirkungsvollsten sind. Der Massnahmenplan des Kantons dient hierbei als Orientierung und enthält sicherlich Vorschläge, die den Gemeinden von Nutzen sein können.

Abstimmung
Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ueli Bamert gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 97 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 8f Abs. 2

Ratspräsident Jürg Sulser: Über den Folgeminderheitsantrag von David Galeuchet und Mitunterzeichnenden haben wir bei Paragraf 1a Absatz 2 bereits abgestimmt.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

§ 8f Abs. 3

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 8g. Klimastrategie und Massnahmenplanung
Abs. 1

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Hier ist es der Kommission wichtig, dass die kantonale Klimastrategie, die der Regierungsrat festlegt und, darauf gestützt, die Massnahmenplanung für den Kanton gilt, ausschliesslich für den Kanton, nicht für die Gemeinden. Das ist ein einstimmiger Antrag der KEVU.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

Abs. 2 und 3

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Abs. 4
Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Hier geht es um das gleiche Thema. Die Massnahmenplanung des Kantons richtet sich an die Direktionen und die Staatskanzlei. Eben auch hier wird noch einmal verdeutlicht, dass der Auftrag nicht an die Gemeinden geht.

Abs. 5
Minderheitsantrag Sonja Rueff, Ueli Bamert, Sarah Fuchs, Ueli Pfister, Paul von Euw, Urs Wegmann:
[5] ... Umsetzung. Im Bericht legt der Regierungsrat namentlich dar, wie sich Klimastrategie und Massnahmenplanung auf die Aufgaben der Gemeinden auswirken und welche Kostenfolgen für die Gemeinden entstehen werden.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Also jetzt geht es um den Absatz 5, und hier geht es noch einmal um die Massnahmenplanung, die gemäss den Absätzen 1 und 4 dieses Paragrafen ausdrücklich

und ausschliesslich für den Kanton, wie soeben ausgeführt, nicht aber für die Gemeinden gilt. Trotzdem möchten FDP und SVP als Kommissionsminderheit, dass die Regierung in ihrem vierjährlichen Umsetzungsbericht auch aufzeigen muss, wie sich die Massnahmenplanung auf die Aufgaben und Kosten der Gemeinden auswirkt. Die KEVU-Mehrheit kann dieser Überlegung nicht folgen.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Zu Beginn der heutigen Debatte deklariere ich eine Interessenbindung: Seit dem 1. November 2024 arbeite ich für den Verband der schweizerischen Elektrizitätsunternehmen.
Was Absatz 5 von Paragraf 8g anbelangt, sage ich es mal so: Die Gemeinden befinden sich zwischen zwei Stühlen. Einerseits erhalten sie mit der Kantonsverfassung und mit diesem Gesetz einen klaren Auftrag, den Klimawandel einzudämmen. Andererseits sollten ihnen aus der Massnahmenplanung des Kantons keine Aufgaben übertragen werden können. Das hatten wir am 21. Oktober so miteinander diskutiert. Sie sind also relativ frei in ihren Aktivitäten. Wir werden in Paragraf 8i noch darüber debattieren, wie konkret dieses Gesetz den Gemeinden Vorgaben machen wird.
Die FDP möchte mit diesem Zusatz, dass im Bericht klar herausgeschält wird, wie das Zusammenspiel zwischen Gemeinden und Kanton aussieht und auch, welche Kosten auf die Gemeinden zukommen. Wir finden das nur transparent und fair, denn auch die Gemeinden müssen ihre Investitionen planen und sie gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern rechtfertigen. Diese Erwartung, Transparenz für die Gemeinden, hat die FDP sowieso, egal, ob der Rat die heutige Minderheit unterstützt oder nicht.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Wie bereits gesagt, haben wir im Gesetz klar festgehalten, dass sich die Massnahmenplanung der Klimastrategie an den Kanton, also an die Staatskanzlei und die Direktionen richtet. Gleichzeitig haben wir auch festgehalten, dass für Massnahmen auf Gemeindeebene die Gemeinden zuständig sind. Es ist deshalb etwas unverständlich, dass gemäss FDP der Kanton über die Kostenfolgen für die Gemeinden Bericht erstatten soll. Jede Gemeinde geht individuell vor, sie kann, basierend auf der Klimastrategie des Kantons, mehr oder weniger tun. Zudem stellt sich auch die Frage, welche Kosten denn über welchen Zeitraum betrachtet werden sollen. Geht es um Upfront-Investitionen, die sich erst längerfristig lohnen werden, oder um Kosten des Nichtstuns, also Kosten, die später entstehen werden, wenn wir heute nichts tun? Wie werden externe Kosten berücksichtigt in dieser Rechnung? Wir empfehlen deshalb, diesen Absatz nicht ins Gesetz aufzunehmen. Er wäre nur dann gerechtfertigt, wenn die Klimastrategie den Gemeinden Massnahmen konkret vorschreiben würde.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Die Klimastrategie und die Massnahmenplanung gelten für den Kanton und haben keine finanziellen Auswirkungen auf die Gemeinden. Wenn der Wunsch der FDP und der SVP erfüllt werden soll, müssten die Gemeinden die Daten zu ihren Massnahmen liefern und diese von der kantonalen Verwaltung zusammengezogen werden. Dann liesse sich abschätzen, was die Klimamassnahmen in den Gemeinden kosten würden. Das führt aber zu einem beträchtlichen bürokratischen Aufwand, welchen wir nicht betreiben wollen. Meine Damen und Herren der bürgerlichen Seite, nichts tun – und genau das ist es, was Sie mit dem Referendum zu diesem Gesetz anstreben – ist teuer. Der Nicholas-Stern-Report *(britischer Ökonom)* von 2006 zeigt auf, dass zwischen 5 und 20 Prozent des globalen BIP *(Bruttoinlandsprodukt)* eingesetzt werden muss, wenn global zu wenig gegen die Klimakrise gemacht wird. Laut einer Studie des Bundesamtes für Umwelt könnten die Klimaschäden in der Schweiz bis zum Jahr 2060 jährlich bis zu 4,6 Milliarden Schweizer Franken betragen, was etwa 1 Prozent des BIP entspricht.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Grundsätzlich sind wir bei der AL ja für Transparenz, jedoch zeugt dieser Antrag von einem kleinen, merkwürdigen Verständnis hiervon, denn er steht schon ein wenig quer in der Landschaft. Der Kanton soll also Ausgaben der Gemeinden analysieren und dabei etwaige Mehrkosten – wobei man allfällige Minderkosten durch vermiedene Klimaschäden nicht vergessen dürfte – für alle 160 Gemeinden zusammenstellen und rapportieren. Zumindest so ist für uns dieser Antrag zu lesen. Selbst wenn Sie hier offenbar den Fokus nur auf die finanziellen Auswirkungen legen, also komplett einseitig, dürfte der Mehraufwand für solch einen Bericht wohl enorm sein. Wir bezweifeln, dass solche Daten über alle Gemeinden überhaupt richtig zu erfassen sind. Und wenn dem so wäre, müsste man zumindest auch gleich eine inhaltliche Beurteilung über die Umsetzung der Klimaziele in den jeweiligen Gemeinden machen. Auch ist unklar, was finanziell dabei nun alles zu berechnen und zu inkludieren ist. Wie wir dies dann auch immer auslegen würden, durch solch ein Bürokratiemonster würden dem Kanton wohl enorme Kosten entstehen und es dürfte fast schon eines rostigen Paragrafen *(Negativ-Preis)* würdig sein, der ja aus FDP-nahen Kreisen jährlich vergeben wird. Auch möchte ich daran erinnern, dass beispielsweise im Asylbereich solche Berichte über die Arbeitgeber der Gemeinden von bürgerlicher Seite mit Verweis auf die Gemeindeautonomie hier im Rat abgelehnt werden.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Ich möchte da schon noch kurz reagieren: Bei Ihnen ist es immer nur Bürokratie, und die Gemeindeautonomie wird immer nur dann eingeschränkt, wenn es Ihnen nützt. Und Sie glauben natürlich, Sie können bis 20XY genau sagen, welche Auswirkungen der Klimawandel haben wird, wo wie viele Kosten aufgrund der Schäden anfallen. Aber Sie sind nicht der Meinung, dass der Kanton, wenn er eine Massnahmenplanung erlässt, sagen kann, wie viel das in den Gemeinden kosten wird. Das ist ein bisschen billig. Sie wissen ganz genau, es geht Ihnen nur darum, dass Sie nicht transparent sein müssen. Sie wissen genau, dass es viel zu teuer wird und dass die Bevölkerung etwas ablehnt, wenn es zu teuer wird, und deshalb wollen Sie hier nicht, dass die Transparenz geschaffen wird. Vielen Dank.

Regierungsrat Martin Neukom: Dieser Antrag offenbart aus meiner Sicht ein etwas problematisches Rechtsverständnis. Der Regierungsrat kann nicht einfach den Gemeinden irgendwelche Aufgaben aufoktroyieren ohne irgendeine gesetzliche Grundlage. Der Regierungsrat kann für sich selber und für die Verwaltung eine Strategie machen. Er kann für sich selber Massnahmen und eine Massnahmenplanung erlassen. Aber wenn es darum geht, den Gemeinden irgendetwas vorzuschreiben, dann braucht es dafür eine gesetzliche Grundlage, und diese gesetzliche Grundlage müsste von Ihnen ganz spezifisch geschaffen werden, wenn man den Gemeinden irgendwelche Kosten auferlegen wollte. Deshalb ist es so, dass die Massnahmenplanung der Regierung vielleicht Kosten generiert für den Kanton, aber sicher nicht Kosten für die Gemeinden, denn dafür bräuchte es eine entsprechende gesetzliche Grundlage. Und wenn eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde in Zukunft, dann gäbe es zu dieser gesetzlichen Grundlage auch wieder eine Regulierungsfolgeabschätzung. Man versucht darin generell abzuschätzen, was eine Gesetzesänderung für Auswirkungen hat auf den Kanton, auf die Privatwirtschaft, auf den Bürger und natürlich auf die Gemeinden. Dann ist der richtige Zeitpunkt, um zu schauen und zu diskutieren, was die Auswirkungen auf die Gemeinden sind.
Dieser Antrag ist deshalb aus meiner Sicht eher sinnlos. Er ist auch nicht logisch, denn wieso sollen die Kosten erst bei der Berichterstattung dargelegt werden? Die Kosten müssen doch bei der Strategie schon dargelegt werden, also weiter oben im Paragrafen. Und wieso sollen die Kosten nur für die Gemeinden dargestellt werden? Wieso nicht für den Kanton? Wieso nicht für die Privaten? Wieso nicht für die Wirtschaft? Das habe ich an diesem Antrag nicht gänzlich nachvollziehen können.
Selbstverständlich entstehen Kosten, Herr Bamert, und die aktuelle Klimastrategie enthält auch eine Einschätzung und eine grobe Abschätzung, was das ungefähr kosten könnte, und das aufgeteilt auf den Staat, auf die Gemeinden,

auf den Kanton, auf die Privatwirtschaft und auf die privaten Haushalte, wie viele Investitionen nötig sind. Das enthält die Klimastrategie bereits, und selbstverständlich sind Kosten ein sehr zentraler Faktor, allerdings natürlich bloss als grobe Schätzung. Deshalb bitte ich Sie, den Antrag Rueff abzulehnen.

Abstimmung
Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Sonja Rueff gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 8g Abs. 6
Minderheitsantrag Markus Bärtschiger, Felix Hoesch, Rosmarie Joss:
Abs. 6 streichen.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Sollen die Klimastrategie und der Bericht über den Stand der Umsetzung durch den Kantonsrat genehmigt werden? Das ist hier die Frage. Die Kommissionsmehrheit befürwortet das, die Minderheit nicht. Ich kann noch anfügen: Die Kommission hat das im Vergleich zum Regierungsrat zusätzlich eingefügt, der Regierungsrat hatte das so nicht vorgesehen.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Bei aller Wichtigkeit, welche eine Klimastrategie hat, und obwohl es uns durchaus bewusst ist, dass eine solche Strategie möglichst von allen gut getragen werden sollte, scheint es uns in diesem Falle angebracht sicherzustellen, dass eine Klimastrategie möglichst schnell zustande kommt, möglichst flexibel bleibt und entsprechend auch schnell wieder geändert werden kann. Somit ist eine explizite Genehmigung durch den Kantonsrat, wie es hier von der Kommissionsmehrheit gefordert wird, nicht praktikabel und entsprechend nicht wünschenswert.
Die Vergangenheit hat gezeigt, gerade im Bereich Energie, dass im Kantonsrat solche Strategien nicht nur zerredet werden können, sondern mittels politischer Spiele, Ränkespiele, teilweise auch verhindert und verzögert werden können. Das liegt nicht im Interesse der SP und der Grünen, das liegt nicht im Interesse des Kantons und definitiv nicht im Interesse der Umwelt.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Mit diesem Gesetz wissen wir noch nicht so ganz, was auf uns, den Staat und die Privaten zukommen wird. Wir haben es vorhin gerade gehört, manchmal gilt die Massnahmenplanung nur für den Kanton, manchmal – und das wird in Paragraf 8i so sein – gibt es dann eine Gesetzesgrundlage für die Gemeinden, was sie zu tun haben, und manchmal

gibt es auch noch Kosten für Private. Wir von der FDP erwarten, dass dieser Massnahmenkatalog nach einer Annahme des Energiegesetzes heute ausgebaut wird, und es gibt diese grobe Kostenschätzung von 20 Milliarden Franken in den nächsten 20 Jahren, also 1 Milliarde pro Jahr, die ausgegeben werden sollen. Als FDP wollen wir deshalb weiterhin nah an der Umsetzung bleiben, und dies ist möglich, indem wir die Klimastrategie sowie den jährlichen Bericht vom Kantonsrat genehmigen lassen. So können wir als Parlament uns periodisch dazu äussern und lassen der Regierung nicht einfach freie Hand, getreu nach dem Motto «Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser».

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Wir erachten es als richtig, dass der Kantonsrat sowohl die Klimastrategie wie auch den dazugehörigen Bericht genehmigen soll. Das stärkt die Position des Kantonsrates. Liebe SP, ihr dürft nicht davon ausgehen, dass der nächste Klimadirektor ebenfalls so erfolgreich arbeiten wird wie Martin Neukom. Schaut in die Vergangenheit: Der Energiebericht wurde unter Markus Kägi *(Altregierungsrat)* mehrfach abgelehnt.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Bei einer so zentralen Sache wie der Klimastrategie sowie den dadurch resultierenden Berichten macht es für die AL Sinn, dass diese dem Kantonsrat zur Genehmigung vorgelegt werden sollten. Bei diesem Anlass kann man dann jeweils auch den Stand der Umsetzung diskutieren, und allfällige Schwierigkeiten kommen auf die Tagesordnung. Und sollte die Arbeit des Regierungsrates nicht genügen, können wir den Bericht im Rat auch ablehnen, wie zuvor bereits von Herrn Galeuchet erwähnt.
Diesen Punkt hier abzulehnen, ist für die AL auch aus demokratiepolitischen Überlegungen schwierig. Auch mit einer Genehmigung der Klimastrategie sind wir der Meinung, dass der Regierungsrat beim Beschluss neuer Massnahmen weiterhin genug flexibel ist, da auch die im Gesetz enthaltene Liste der vorgeschlagenen Massnahmen keineswegs abschliessend ist. Die Fraktion der Alternativen Liste wird daher den Minderheitsantrag der SP nicht unterstützen.

Abstimmung
Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Markus Bärtschiger gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 140 : 36 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 8g Abs. 7

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 8h. Klimamonitoring

Minderheitsantrag Ueli Bamert, Sarah Fuchs, Ueli Pfister, Sonja Rueff, Paul von Euw, Urs Wegmann:
§ 8h streichen.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Jetzt geht es um ein Monitoring-System zu den Zielen gemäss Paragraf 1a und den Zwischenzielen gemäss Paragraf 8g Absatz 3. Die Frage ist: Braucht es eine gesetzliche Vorgabe für die Baudirektion, dass sie den Weg zu den Klimazielen laufend beobachten soll und dass sie die Massnahmenplanung anpassen muss, wenn die Ziele absehbar verfehlt werden? Oder kann sie das auch ohne gesetzliche Grundlage tun?
Die Kommissionsmehrheit möchte eine gesetzliche Vorgabe geben, SVP und FDP nicht.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Ein Artikel aus der Kategorie «Gesetzesartikel, die die Welt nicht braucht», wir beantragen hier die Streichung dieses Monitoring-Systems. Der Artikel ist ein Paradebeispiel für ein gesetzestechnisches Over-Engineering. Ich erinnere nochmal kurz, wie die Kaskade ausschaut: Es wird zuerst ein Klimaziel festgelegt. Darauf aufbauend, gibt es dann eine Klimastrategie. Und auf dieser Strategie aufbauend, macht man dann eine Massnahmenplanung. Und über diese Massnahmenplanung wird dann alle vier Jahre noch ein Bericht erstellt. Es ist ja wohl logisch, dass in dieser ganzen Kaskade irgendwo ein Monitoring betrieben werden muss, und es versteht sich von selbst, dass man schaut, was man erreicht, ansonsten könnte man den Bericht ja gar nicht erstellen. Und deshalb ist dieser Artikel einfach unnötig, deshalb kann man ihn getrost streichen.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Auch wir sind der Meinung, dass es einen solchen Gesetzesartikel nicht braucht. Das Monitoring wird schon heute betrieben, auch ohne gesetzliche Grundlage. Ein Monitoring ist sehr wichtig, denn wir müssen wissen, ob es der Kanton Zürich schafft, seine Emissionen einzuschränken, aber ein Artikel im Gesetz ist völlig überflüssig.
Zudem ist Absatz 2, der Schraubstock in Kombination mit dem Zwischenziel 2030, fatal. In der ersten Debatte habe ich es schon mehrfach erwähnt: Der

Regierungsrat wird unserer Meinung nach sehr schnell eine strengere Massnahmenplanung umsetzen müssen. Für uns ist das wirklich ein Pièce de Résistance, deshalb weg mit diesem Artikel.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Es wurde schon vieles gesagt, nur eine kurze Bemerkung: Ein Monitoring muss so oder so gemacht werden. Jede Strategie ist unglaubwürdig ohne regelmässige Überprüfung, wo man steht. Und es ist auch klar, dass die Massnahmenplanung angepasst werden muss, wenn absehbar ist, dass die Ziele verfehlt werden. Also dieser sogenannte Schraubstock, der ist ja eigentlich gut. Die Frage hier ist lediglich, ob es eine gesetzliche Grundlage für das Monitoring braucht. Wir haben hierzu no hard feelings, denken jedoch, dass es zur Vollständigkeit und Transparenz beiträgt, die Bestimmung ins Gesetz aufzunehmen. Dies unterstreicht auch den Handlungsauftrag, bei absehbarer Nichterreichung des Ziels frühzeitig etwas zu unternehmen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich glaube, ich habe jeweils bei den Budgetdebatten zu den KEF-Indikatoren *(Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan)* gesagt, gute Ziele sollten messbar sein. Hierfür gibt es sogenannte Smart-Indikatoren. Und da der Kanton Zürich hier auch einen Massnahmenplan vorlegen soll, sollten dadurch auch die einzelnen Massnahmen und die Ziele mit der entsprechenden Wirkung dokumentierbar sein. Sind diese gut gemacht – und dies ist auch unsere Erwartung –, dann ist dies eine gute Grundlage für ein entsprechendes Monitoring. Auch gehört solch ein Monitoring selbstverständlich in den Klimabericht, es wurde vorhin erwähnt, eigentlich könnte dieser Artikel auch überflüssig sein. Dass nun ein angeblich wirkungsloser Artikel, wie zuvor zweifach gesagt, zu einem Pièce de Résistance werden soll, ist aber schon bemerkenswert. Wir werden den Minderheitsantrag entsprechend ablehnen und unterstützen ein solches Klimamonitoring.

Regierungsrat Martin Neukom: Selbstverständlich braucht es keine explizite gesetzliche Grundlage, damit wir ein Monitoring machen, wo wir stehen bezüglich der Emissionen. Diese Grundlage besteht nämlich bereits auf Bundesebene, wir machen das auch bereits. Sie sehen das auch auf der Webseite, wir haben ein umfassendes Monitoring, wo wir stehen bezüglich dieser Klimastrategie. Es ist mehr eine Frage der Vollständigkeit, ob es im Gesetz erwähnt wird oder nicht.
Allerdings hat der zweite Absatz durchaus eine relevante Wirkung, denn dort definiert der Kantonsrat im Gesetz, ob die Regierung zusätzliche Massnahmen ergreifen respektive dem Kantonsrat beantragen soll, wenn absehbar ist,

dass man die Ziele nicht erreicht. Und wenn Sie das streichen wollen, dann erschleicht sich mir der Verdacht, dass Sie kein grosses Interesse haben, diese Ziele zu erreichen. Wenn man sagt, dass man dann, wenn man die Ziele nicht erreicht, keine zusätzlichen Massnahmen will, heisst das ja letztendlich, Frau Fuchs, nichts anderes, als dass Sie grundsätzlich gar kein Interesse haben, die Ziele zu erreichen, auch nicht 2050. Denn selbst die Ziele Netto-Null 2050 zu erreichen, wird sehr anspruchsvoll sein. Und wenn Sie sagen, wir wollen einfach keine Massnahmen, dann ist es wahrscheinlich so, dass auch das Ziel nicht unbedingt erreicht werden kann. Deshalb lehnen Sie diesen Antrag bitte ab.

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ueli Bamert gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 99 : 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 8i. Beschaffungswesen und Bau
Abs. 1

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Abs. 2
Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Hier gibt es nur zu sagen, dass die Kommission das «Anstreben», das die Regierung ins Gesetz geschrieben hat, mit «Sie streben insbesondere an» ergänzt und damit eine offene Formulierung gewählt hat.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

Abs. 3
Minderheitsantrag Sonja Rueff, Ueli Bamert, Sarah Fuchs, Ueli Pfister, Paul von Euw, Urs Wegmann:
Abs. 3 streichen.

Ratspräsident Jürg Sulser: Wir bereinigen zuerst den ganzen Absatz, bevor wir über diesen Minderheitsantrag abstimmen.

lit. a und b

Keine Bemerkungen; genehmigt.

lit. c

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Einfach für das Protokoll: Der Regierungsrat hat hier vorgeschlagen, über Gebäude, Dächer und Fassaden Vorgaben zu machen, und die Kommission hat das etwas erweitert, es geht jetzt um Gebäude und weitere Infrastruktur. Das ist etwas breiter gefasst, als ursprünglich vom Regierungsrat vorgesehen. Das ist ein einstimmiger Vorschlag der KEVU.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

lit. c Ziff. 1
Minderheitsantrag David Galeuchet, Markus Bärtschiger, Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Florian Meier:
1. sofern geeignet, (Rest streichen)

Minderheitsantrag Sonja Rueff, Ueli Bamert, Sarah Fuchs, Ueli Pfister, Paul von Euw, Urs Wegmann:
(...), mit Solaranlagen auszustatten,

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Sie haben ja vorhin dem Grundsatz zugestimmt, dass Vorgaben gemacht werden sollen. Jetzt geht es insgesamt viermal um Einzelheiten.
Der erste Punkt: Öffentliche Bauten sollen, sofern geeignet und wirtschaftlich tragbar, mit Solaranlagen ausgestattet werden. Soweit herrscht Einigkeit. Die Frage ist: Muss die wirtschaftliche Tragbarkeit, wie von der Kommissionsmehrheit gewünscht, im Gesetz erwähnt werden? Oder ist sie im Begriff «geeignet» bereits enthalten, wie Grüne, SP und EVP argumentieren?

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): In diesem Abschnitt regeln wir die Beschaffung von Kanton und Gemeinden. Gerade hier besteht ein grosser Hebel, welcher sich auf die kommenden Jahrzehnte auswirkt. Wir wollen effiziente Gebäude, möglichst wenig graue Energie. Das heisst, nicht abreissen, sondern umnutzen oder, wenn man abreissen muss, vorzugsweise mit regionalem Holz statt Beton bauen. Auch soll der genutzte Strom von Kanton und Gemeinden aus heimischer Produktion stammen.
Zu unserem Antrag: Es geht darum, dass wir grossflächig Solaranlagen bauen lassen wollen. Und dort heisst es, sie sollen geeignet sein. Unter «geeignet» fällt für uns auch die Wirtschaftlichkeit. Es muss genügend Sonne darauf scheinen und es muss genügend Ertrag geben, sonst ist es nicht sinnvoll.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Ich spreche gleich zu beiden Minderheitsanträgen, zu dem von David Galeuchet und zu meinem. Wir lehnen den Minderheitsantrag von David Galeuchet ab und möchten die Ergänzung «sofern wirtschaftlich tragbar» im Energiegesetz ausdrücklich festhalten. Gemäss Erläuterungen zur Vorlage hat «sofern geeignet» verschiedene Kriterien. Es sind aber vor allem technische Kriterien, ob die Gebäude für Solaranlagen geeignet sind. Gemäss Verwaltung sei die explizite Erwähnung der Wirtschaftlichkeit nicht erforderlich, da die Gemeinden und der Kanton dies ja eh so anstreben müssen, dass die Wirtschaftlichkeit dabei berücksichtigt wird. Wir möchten aber – und das ist uns sehr wichtig –, dass dies unabhängig von der technischen Seite her berücksichtigt werden muss. Dies ist auch dem Steuerzahler so geschuldet.
Dann zu unserem Minderheitsantrag: Das Kriterium der Grossflächigkeit bei den Solaranlagen möchten wir streichen. Es bringt überhaupt keinen Mehrwert, diese Grossflächigkeit, da die Gemeinden, wenn sie Solaranlagen installieren, eh das Maximum herausholen. Zudem hat dieses Kriterium bereits in den Kommissionsberatungen sehr viel Verwirrung gestiftet, was damit gemeint ist. In der Rechtsanwendung wird dies dann ebenfalls der Fall sein, deshalb folgen Sie bitte unserem Antrag.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Ich wollte noch darauf hinweisen, dass es bei dieser Ziffer 1 zwei Minderheitsanträge gibt, die nicht parallel sind, sie betreffen nicht den gleichen Punkt. Ich habe vorhin den Punkt vorgestellt, ob ins Gesetz hineingeschrieben werden soll, ob es geeignet und wirtschaftlich tragbar sein muss. Das ist der eine Minderheitsantrag, über den wir dann abstimmen werden. Jetzt wurde in der Diskussion auch schon der zweite Minderheitsantrag erwähnt und auch vermischt in diesem Sinne. Das ist erklärbar, weil beides die Ziffer 1 betrifft, aber inhaltlich hat das nichts miteinander zu tun.
Beim zweiten Minderheitsantrag geht es darum, dass die Kommissionsmehrheit möglichst grossflächige Solaranlagen vorschreiben möchte und die Minderheit aus FDP und SVP eben nicht.
Ich bitte Sie, diese beiden Punkte, obwohl sie beide Ziffer 1 betreffen, klar zu trennen.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Ja, ich möchte nochmals zum Thema «wirtschaftlich tragbar» sprechen. Ich stelle einfach fest, dass wir Widersprüche im Gesetz haben. Beim Paragraf 8i Absatz 2 geht es um Beschaffungswesen und Bau. Den haben wir vorhin genehmigt, ohne darüber zu diskutieren, und dort steht: «Sie können bei Beschaffungen gezielt Innovationen fördern und neue Technologien zur Marktreife verhelfen.» Wenn wir

jetzt diese Wirtschaftlichkeit überbetonen – und das machen wir, wenn wir die Worte «wirtschaftlich tragbar» in diesen Paragrafen einführen –, dann stellen wir uns selber ein Bein, weil die Gemeinden dann teilweise genau das nicht mehr machen können, was ich vorher zitiert habe. Sie können keine Innovationen mehr fördern, weil sie da immer wieder auf die Wirtschaftlichkeit explizit und übermässig achten müssen. Ich bin sehr wohl auch für wirtschaftliche Tragbarkeit, aber nicht in dieser Überbetonung, und das Wort «geeignet» reicht hier völlig aus.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich spreche hier zu allen Minderheitsanträgen in Paragrafie 8i Absatz 3 gemeinsam: Wir stellen erst mal fest, dass die im Gesetzestext angegebenen Handlungsgebiete auch in ihrem Detaillierungsgrad sinnvoll sind. Insbesondere auch durch das eingefügte «insbesondere» ist diese Liste entsprechend offen gestaltet, was ebenfalls sinnvoll ist. Eine komplette Streichung, wie im ersten Minderheitsantrag von Sonja Rueff vorgeschlagen – wir werden darüber, wie wir bereits gehört haben, am Schluss abstimmen –, hat daher für uns keine Grundlage und ist abzulehnen. Bei den weiteren Minderheitsanträgen werden wir die einschränkenden Anträge der Bürgerlichen ablehnen und dem Minderheitsantrag betreffend Wirtschaftlichkeit zustimmen. Insbesondere im Gebäudebereich ist die Begrifflichkeit der Wirtschaftlichkeit schwierig. Dieser Begriff beinhaltet auch nie die Kosten, falls wir unsere Klimaziele nicht erreichen. Auch ist das Bestreben nach einer wirtschaftlichen Umsetzung allseits im staatlichen Handeln bereits verankert, auch aus diesem Grund ist diese Ergänzung für die AL nicht notwendig.
Ebenfalls macht eine möglichst grossflächige Ausstattung mit Solaranlagen Sinn. Wir gehen davon aus, um wieder auf den vorherigen Punkt Bezug zu nehmen, dass auch bezüglich der Grösse sowieso ebenfalls eine Effizienz- und Wirtschaftlichkeitsabwägung vorgenommen wird.

Abstimmung
Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von David Galeuchet gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 109 : 67 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Abstimmung
Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Sonja Rueff gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 99 : 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

lit. c Ziff. 2

Minderheitsantrag Ueli Bamert, Sarah Fuchs, Ueli Pfister, Sonja Rueff, Paul von Euw, Urs Wegmann:
Ziff. 2 streichen.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Neubauten verbrauchen heute in ihrem Betrieb immer weniger Energie. Dadurch wird der Energieverbrauch bei deren Bau immer relevanter. Deshalb möchte die Kommissionsmehrheit eine Regelung, dass öffentliche Bauten bei ihrem Bau mit möglichst wenig grauer Energie zu erstellen sind. SVP und FDP finden diese Vorgaben unnötig.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Das ist eigentlich in einem Satz zusammengefasst, was Andreas gesagt hat: Wir halten diesen Artikel für unnötig. Es ist einfach eine weitere Einschränkung, die das Bauen verteuert und verkompliziert, wenn man auch noch auf die graue Energie achten muss. Ich glaube, das ist etwas, was die Gemeinden automatisch machen, wenn sie möglichst effizient bauen möchten. Es wird nur abgebrochen, wenn es sich lohnt. Es wird saniert, wenn es sich lohnt. Und wenn sie dann auch noch bei jeder Solaranlage irgendwo einen Herkunftsnachweis brauchen, wie viel graue Energie bei der Herstellung dieser Anlage angefallen ist, dann wird es dann wirklich nicht umsetzbar, und es ist letztlich auch nicht kontrollierbar. Auch hier wieder ein schwammiger Artikel, der unnötig ist. Besten Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Um es vorab klarzustellen, die FDP ist nicht gegen die Thematik der grauen Energie. Also für uns ist es nicht unnötig, wie es der Kommissionspräsident gesagt hat. Wir haben sie auch in eigenen Vorstössen immer wieder zum Thema gemacht, die graue Energie. Aber im ganzen Energiegesetz erscheint der Begriff «graue Energie» kein einziges Mal, und gemäss Verwaltung existiert auch keine gesetzliche Begriffsbestimmung. Ich wünsche daher der Redaktionskommission viel Spass, diesen Begriff dann im Gesetz wirklich für die zweite Lesung vorzubereiten. Es tönt schön, graue Energie, und progressiv, wenn dies nun so gefordert wird in diesem Antrag, dass der Kanton und die Gemeinden ihre Gebäude und weitere Infrastruktur mit möglichst wenig grauer Energie erstellen sollen. Aber es ist nicht klar, was damit gemeint ist. Und für ein politisches Wunschkonzert ist das Energiegesetz der falsche Ort; es ist schon kompliziert genug, dieses Gesetz. Und wenn ein Begriff gesetzlich nicht klar geregelt ist, wird dann in der Anwendung auf bautechnische Normen abgestellt, und diese erlässt zum Beispiel der SIA *(Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein).* Und wir wollen nicht, dass von einem Verband erlassene Normen via Hintertür im Energiegesetz rechtsverbindlich werden. Das

Thema «graue Energie» wird aktuell auf Bundesebene in den entsprechenden Kommissionen beraten. Warten wir dieses Ergebnis ab und dann können wir nochmals über graue Energie sprechen, aber nicht heute und nicht in diesem Zusammenhang. Besten Dank.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Wir sind in diesem Abschnitt beim Thema «Beschaffung». Mit seinen Beschaffungen hat der Kanton eine grosse Hebelwirkung, indem er Dienstleistungen und Güter mit einem geringen CO_2-Ausstoss stärker berücksichtigt. Damit profitieren jene Unternehmen, die bereits Massnahmen zur Dekarbonisierung umgesetzt haben. In Ergänzung zu den besprochenen Bereichen der Fahrzeugflotte, der Gebäudesanierung sowie der Erstellung von Solaranlagen auf kantonalen Gebäuden konnte die GLP zwei wichtige weitere Bereiche einbringen: einerseits die Bestimmung, dass Gebäude und Infrastruktur – dazu gehören auch Strassen – mit möglichst wenig grauer Energie erstellt werden sollen. Denn die Herstellung der für Gebäude und Infrastruktur benötigten Materialien ist sehr energieintensiv und erzeugt somit hohe CO_2-Emissionen. Mit der neuen Bestimmung soll der Kanton stattdessen etwa den Einsatz von Holz, das Recycling und die Wiederverwertung von Baustoffen oder innovative Bauweisen, die weniger Beton benötigen, anwenden. Zweitens soll der Kanton auch ausschliesslich Elektrizität aus erneuerbarer Energie beschaffen. Damit kann er seinen CO_2-Fussabdruck weiter senken und als gutes Beispiel vorangehen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag Ueli Bamert gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 98 : 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

lit. d

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Zunächst zu Frau Rueff: Ich hätte mir selbstverständlich nie erlaubt, der FDP zu unterstellen, sie fände das Thema «graue Energie» nicht wichtig. Ich hatte nur erwähnt – und das ist, glaube ich, schon korrekt –, dass Sie auf die gesetzliche Vorgabe dazu verzichten möchten.
Nun aber zu dieser litera d: Das ist jetzt die letzte Diskussion zum Beschaffungswesen und öffentlichem Bauen, und es liegen drei Varianten vor. Die Kommissionsmehrheit will Kanton und Gemeinden vorgeben, dass ausschliesslich Elektrizität aus erneuerbaren Energien zu beschaffen ist. Grüne und SP als Minderheit möchten zusätzlich, dass diese erneuerbaren Energien, soweit zulässig, möglichst aus einheimischer Produktion zu beschaffen

ist. Und eine zweite Minderheit aus FDP und SVP kann in diesem Punkt ganz auf Vorgaben verzichten.

Minderheitsantrag 1 David Galeuchet, Markus Bärtschiger, Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Florian Meier:
d. … … Energien und soweit zulässig möglichst aus einheimischer Erzeugung zu beschaffen.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): «Aus der Region für die Region» *(Anspielung auf die Marketingstrategie eines Schweizer Detailhandelsunternehmen),* liebe Vertreterinnen und Vertreter der SVP, hier geht es um den Absatz von Schweizer Produkten. Ich denke, wir sind leider der falsche Absender, um Ihnen das schmackhaft machen zu können. Es ist doch aus Ihrer Sicht sicher sinnvoll, dass Schweizer Kartoffeln gegessen werden, in diesem Jahr bei dieser Missernte sicher kein einfaches Unterfangen. Genauso soll es beim Strom auch sein. Damit der Ausbau der erneuerbaren Energien in der Schweiz weiter zügig vorangeht, sollen die Gemeinden und auch der Kanton angehalten werden, Schweizer Strom zu kaufen – der darf sogar von der Axpo *(Schweizer Energieunternehmen)* stammen –, und am besten soll er so lokal wie möglich sein. Dann würden wir wohl erreichen, dass es sich lohnt, auf Bauernhöfen ohne hohen Eigenverbrauch Fotovoltaik-Anlagen zu realisieren.

Minderheitsantrag 2 Sonja Rueff, Ueli Bamert, Paul von Euw, Sarah Fuchs, Ueli Pfister, Urs Wegmann:
lit. d streichen.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Wir möchten litera d streichen. Wir lehnen Einschränkungen bei der Strombeschaffung ab. Es ist zudem auch offen, ob diese Einschränkung, die die Kommission will, nicht gegen das Submissionsrecht verstösst. Und wir haben auch in den Kommissionsberatungen darauf aufmerksam gemacht, dass ein Widerspruch besteht zwischen «anstreben» im Einleitungssatz von Absatz 2 und hier dem Wort «ausschliesslich». Aus diesen Gründen muss litera d gestrichen werden.
Und wirklich, Sie schreiben Sachen in dieses Gesetz, die sind einfach nicht umsetzbar. Es hat gesetzliche Risiken, ob das überhaupt rechtlich zulässig ist. Ich verstehe das wirklich nicht und es macht die Anwendung dieser Vorlage, die wir alle wollen, einfach noch viel komplizierter. Und ich appelliere an die Mitte, ob sie vielleicht irgendwo ihr restliches bürgerliches Empfinden

mal aktivieren und schauen kann, zu was sie hier alles Ja sagt mit der links-grünen Mehrheit. Besten Dank.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Lieber David, ein ziemlich billiger Versuch, uns hier auf dem linken Fuss zu erwischen. Natürlich finden wir es gut, wenn man Schweizer Produkte von Schweizer Landwirten konsumiert, Kartoffeln und so weiter. Du könntest aber auch fordern, wir sollten doch zukünftig auch noch Schweizer Autos kaufen oder wir sollten in Zukunft nur noch Schweizer Handys, Smartphones kaufen. Ich glaube, das gibt es halt einfach nicht, und mit der Energie ist das halt auch so eine Sache. Die ist nun mal in der Schweiz nicht im Überfluss vorhanden, und deshalb sind wir bis auf Weiteres in allen Bereichen auf ausländische Importe angewiesen. Und es ist halt einfach schon ein bisschen ein Wunschdenken, dass wir allen Strom in der Schweiz herstellen können, und dann erst noch erneuerbarer.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Man sieht jetzt ja schon ein bisschen, wie die Lager aufgeteilt sind, wenn es darum geht, ökologisch und klimapolitisch «fürschi» zu machen, und ich muss sagen, der Eiertanz der FDP erstaunt mich jetzt schon ein bisschen. Sie reden wirklich um den heissen Brei herum. Sie wissen ganz genau, dass es gegenwärtig im Gebäudebereich darum geht, die grauen Emissionen, das graue CO_2 zu reduzieren. Das ist ein ganz wichtiges Programm, es wird allerorts gestartet, und Sie tun so, als gäbe es das nicht, als sei das alles viel zu früh und als könne man nicht darüber reden. Es wird ständig darüber geredet, das ist die Zukunft. Und wenn der Kanton Zürich zurückbleiben und wieder zum Schlusslicht in diesen Fragen werden möchte, dann müssen wir die Politik der FDP weiterverfolgen. Von der SVP rede ich schon gar nicht, Sie stellen sich ja überhaupt überall quer, wenn es um solche Sachen geht, auch bei der Förderung des einheimischen Stroms. Am besten fördert man den einheimischen Strom dadurch, dass man ihn kauft, nicht indem man ihn staatlich subventioniert und so weiter. Damit regt man auch Leute an, einheimische Stromproduktionsinstallationen zu bauen, wenn der einheimische Strom eben gekauft wird, wenn eine Nachfrage dafür da ist. Das wissen Sie bestens, Sie verstehen Wirtschaft wahrscheinlich besser als ich. Und eine so einfache Gleichung, dass Nachfrage eben auch dazu führt, dass die Produkte produziert werden, das muss ich Ihnen ja nicht erklären. Also bitte hören Sie auf, hier immer umwelt- und klimapolitisch auf die Bremse zu stehen, der Kanton Zürich wird sonst wieder das Schlusslicht. Gegenwärtig sind wir eher in einer führenden Position, aber mit Ihrer Politik natürlich nicht.

Ruth Ackermann (Die Mitte): Erneuerbar ist sicher erstrebenswert, absolut in allen Bereichen, wenn immer möglich erneuerbar. Warum wir hier mit der die Kommissionsmehrheit stimmen, ist ganz oben in diesem Artikel zu sehen. Es heisst dort «Sie streben insbesondere an» und das gilt auch für die Erneuerbaren. Sie streben an, wenn immer möglich, und das soll so bleiben. Deshalb stimmen wir da mit der Kommissionsmehrheit.

René Isler (SVP, Winterthur): Der Fraktionspräsident der Grünen *(Thomas Forrer)* hat mich jetzt ein bisschen herausgefordert, denn ich bin für einmal der gleichen Meinung. Nur das Leben spielt nicht so. Ich erinnere Sie daran: Wir haben zwar gestern *(in der Volksabstimmung)* verloren bei unserer städtischen Volksinitiative «Ja zur freien und günstigen Stromwahl», da ging es einfach darum, dass jeder Mann oder jede Frau oder jeder Haushalt den Strom beziehen kann, den er will, auch den grauen Strom, weil dieser noch im Netz vorhanden ist. Selbstverständlich, das Volk hat, wenn auch knapp, unser Ansinnen abgelehnt, und jetzt kommt die Moral der Geschichte – nein, nein, einfach mal ganz kurz zuhören –, einfach auch die Ehrlichkeit in der Politik: Als es um das CO_2-Gesetz im Kanton Zürich ging, haben die Stimmberechtigten in Winterthur das damals zu 66,8 Prozent angenommen. 66,8 Prozent, das sind ziemlich viele von diesen Stimmberechtigten. Damals haben aber nur 2,4 Prozent den sogenannten «Goldstrom» bezogen, das ist das, was der Fraktionspräsident der Grünen gemeint hat, nur der rein ökologische Strom. Gestern haben 58,82 Prozent Nein gesagt zur freien Stromwahl und bis gestern Abend haben 5,768 Prozent den «Goldstrom» bezogen. Also man lügt oder schwindelt sich in den linken Hosensack. Man will ökologisch sein, aber niemand nimmt es. Es wird einzelne Vertreter haben, aber es sind 5,768 Prozent aller Haushalte, die den teuersten «Goldstrom» in Winterthur beziehen, nicht mehr und nicht weniger. Und alles spricht von «jetzt will ich reinen Ökostrom», aber kaufen will man das dann halt eben doch nicht. Und man ist einfach froh, denn es geht alles über das Portemonnaie. Eigentlich müsste jetzt die Logik sein nach der gestrigen Abstimmung: Es gibt nur noch eine einzige Stromart, und zwar die teuerste, den «Goldstrom». Da würde ich sogar noch mitmachen, aber Sie müssten dann mal den Aufschrei wieder hören. Dann kann man dann wieder über unfaire Mittel sprechen, auch mit der Abwälzung auf die Mietzinsen, und so weiter und so fort. Also der Wille, was der Fraktionspräsident der Grünen gesagt hat, ist absolut richtig, einfach das Stimmvolk will es dann nicht. Man stimmt zwar dafür, aber man will dann dasselbe nicht selber bezahlen. Ich meine, die 5,768 Prozent, die reinen ökologischen Strom beziehen, das ist nach wie vor sehr, sehr wenig. Er wäre vorhanden, aber man will ihn nicht. Politisch sagt man Ja, aber hinten links

beim Portemonnaie sagt man «nein, nein, da nehme ich dann halt das Günstigste», und da beisst sich doch eigentlich der Hund in den Schwanz.

Abstimmung
Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 1 von David Galeuchet gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 118 : 60 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Abstimmung
Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 2 von Sonja Rueff gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Ratspräsident Jürg Sulser: Nun haben wir Absatz 3 vom Paragraf 8i bereinigt und befinden nun, wie angekündigt, über den Minderheitsantrag von Sonja Rueff auf Streichung des ganzen Absatzes 3.

Abstimmung
Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Sonja Rueff auf Streichung des ganzen Absatzes 3 gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Titel vor Gliederungstitel

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 14a. V. Besondere Massnahmen
Abs. 1
Minderheitsantrag Ueli Bamert, Sarah Fuchs, Ueli Pfister, Sonja Rueff, Paul von Euw, Urs Wegmann:
… in erster Linie ein Produkt aus CO_2-armer Energieerzeugung an.

Minderheitsantrag David Galeuchet, Markus Bärtschiger, Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Florian Meier:
… Produkt aus erneuerbaren Energien an und soweit zulässig möglichst aus einheimischer Erzeugung.

Ratspräsident Jürg Sulser: Zu Absatz 1 liegen neben dem Kommissionsantrag je ein Minderheitsantrag von Ueli Bamert und Mitunterzeichnenden sowie von David Galeuchet und Mitunterzeichnenden vor. Da es sich um gleichwertige Anträge handelt, stimmen wir darüber im Cupsystem ab.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Ich möchte zunächst darauf hinweisen, dass die Kommission noch ein Wort ersetzt hat. Das Wort «Strom» in Absatz 1 haben wir durch «elektrische Energie» ersetzt. Das ist eine reine redaktionelle Sache, das einfach fürs Protokoll. Das ist naturwissenschaftlich korrekter. Unten in Absatz 2 haben wir das noch einmal gemacht, das erwähne ich dann nicht noch einmal.
Jetzt kommen wir zur Diskussion um Atomstrom. Wir haben ja diese Debatte geteilt geführt, das Eintreten Ende Oktober und jetzt die Detaildebatte. Und über Atomstrom haben wir ja in der Eintretensdebatte auch bereits gesprochen. Die Kommissionsmehrheit möchte daran festhalten, dass den Endkundinnen und -kunden in erster Linie ein Produkt aus erneuerbaren Energien angeboten wird. SVP und FDP möchten, dass das primär angebotene Produkt auch Atomstrom enthalten kann. Und ein Antrag der Grünen und der SP will, dass die Endkundinnen und -kunden ein Produkt erhalten, das, soweit zulässig, aus einheimischer Erzeugung besteht.
Die Kommissionsmehrheit lehnt das ab. Falls sie sich jetzt bei diesem letzten Punkt fragen, ob wir darüber nicht bereits abgestimmt haben: Vorhin ging es um eine Vorgabe an Kanton und Gemeinden, obwohl die Diskussion vor allem am Schluss etwas allgemein geführt wurde, Und hier geht es jetzt darum, was den Endkundinnen und -kunden in erster Linie angeboten wird.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Bis anhin steht ja im Gesetz: «Die Stromlieferanten bieten den Endverbraucherinnen und Endverbrauchern im Kanton Zürich in erster Linie ein Produkt aus erneuerbaren Energien an.» Wir stellen den Antrag, den Begriff «erneuerbare Energien» durch «CO_2-arme Energieerzeugung» zu ersetzen. Und hier ein kleiner Einschub: Ich musste mich in der Kommission belehren lassen. Ich hatte ursprünglich gesagt «CO_2-freie Energieerzeugung», da hat man mir gesagt, es gebe keine CO_2-freie Energieerzeugung, es kann nur CO_2-arme sein. Ich denke dann bei der nächsten Debatte über Windräder und so weiter auch wieder an das und erinnere Sie daran. Nun, die Formulierung «CO_2-arme Energieerzeugung» sollte eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein, schliesslich reden wir ja schon den halben Morgen von der Dringlichkeit, den CO_2-Ausstoss zu senken.
Wir können es uns angesichts der schleppend vorankommenden Energiewende schlicht nicht mehr leisten, Energieformen, bei denen im Betrieb kein

CO_2 ausgestossen wird, weiterhin links liegen zu lassen. Sie wissen alle, wovon ich rede, der Herr Kommissionspräsident hat es auch schon angesprochen: Bei der Stromerzeugung mit Atomkraft wird unzweifelhaft kein CO_2 ausgestossen. Und bei der grauen Energie, da befindet sich Atomkraft irgendwo auf derselben Ebene wie Wasser- oder Windkraft oder die Fotovoltaik. Wenn Sie es mit der Dekarbonisierung also wirklich ernst meinen und wenn Ihnen Ihre Glaubwürdigkeit am Herzen liegt, dann können Sie es sich in der heutigen Situation nicht mehr länger leisten, an ihrem Anti-Atom-Dogma festzuhalten.
Und hier noch eine kurze Mitteilung oder eine kurze Bemerkung zu Thomas Forrer: Du hast vorhin gesagt, wir stünden auf die Bremse. Nein, nein, beim Atomstrom stehen wir nicht auf die Bremse, da seid ihr es, die auf die Bremse steht, und Atomstrom – das kann hier drin keiner widerlegen – ist CO_2-frei. Es wäre eine sehr effiziente und gute Art und Weise, den CO_2-Ausstoss einzugrenzen. Ich bin jetzt wirklich gespannt auf Ihre Voten. Vielen Dank.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Nochmals zum Schweizer Strom: Wir müssen diesem einen Wert geben. Für den gebundenen Kunden, also das sind wir, die weniger als 100'000 Kilowattstunden im Jahr brauchen, wird das kaum eine Auswirkung auf den Preis haben, wenn wir Schweizer Strom konsumieren. Und wenn doch, wenn es im Portemonnaie schmerzt, kann man vom Standardprodukt zu einem anderen Produkt wechseln. Das hat sich schon einmal bewährt, und zwar, als gefordert wurde, dass als Standardprodukt erneuerbarer Strom genutzt wird. Herr Isler, damals war der Anteil des erneuerbaren Stroms sehr gering. Heute liegt er im Schweizer Durchschnitt bei 78 Prozent, bei den EKZ *(Elektrizitätswerke des Kantons Zürich)* sogar bei 100 Prozent; also ein grosser Erfolg, in dem man einfach den Mecano geändert hat. Genau diesen Erfolg möchten wir nochmals haben, und zwar, indem wir den Kunden Schweizer Strom zur Verfügung stellen. Falls das zu teuer ist, kann der Kunde weggehen. In der Schweiz wird lediglich 53 Prozent des Stroms aus der Schweiz verkauft. Das bedeutet, dass viel erneuerbarer Strom aus dem Ausland mit Zertifikaten gedeckt wird, anstatt die heimische Wirtschaft und den Aufbau der Produktionsanlagen in der Schweiz zu fördern.
Ein Blick auf die Werke im Kanton ist erschreckend: Bei den EKZ stammen immerhin noch 30 Prozent des Stroms aus dem Inland, während es bei den Werken in Wallisellen nur noch 9,8 Prozent und in Kloten 10 Prozent sind. Sie sehen, hier gibt es also noch viel Luft nach oben für Suisse-Garantie-Strom.

Den Antrag der FDP und der SVP lehnen wir ab. Hier geht es um eine Verharmlosung von Atomstrom. Herr Bamert, wenn Sie sagen, wir kämen nicht vorwärts mit der Energiewende: 6 Terrawattstunden Solarenergie werden in diesem Jahr produziert. Das entspricht mehr als 10 Prozent des verbrauchten Stroms der Schweizerinnen und Schweizer in diesem Jahr. Das entspricht zweimal der Produktion von Mühleberg *(stillgelegtes Atomkraftwerk)* im Jahre 2017. Wir kommen vorwärts, wir machen zügig vorwärts, wir wollen noch schneller vorwärtskommen, Herr Bamert. Atomstrom ist zu teuer und den braucht es nicht, er ist viel zu gefährlich.

Paul von Euw (SVP, Bauma): Ja, Schweizer Strom ist nichts Schlechtes. Und ja, wenn wir zu einem vernünftigen Preis einen vernünftigen Anteil Schweizer Strom produzieren können, ist das nichts Schlechtes. Zu meiner Interessenbindung: Ich habe eine Firma, die PV-Anlagen *(Fotovoltaik-Anlagen)* verkauft, Herr Galeuchet, Ihre Interessenbindungen vermisse ich noch. Ich denke, Sie werden zu Ihrer Tätigkeit, wie Sie Ihr Geld verdienen, auch noch etwas sagen.
Aber wollen wir Deutschland als Beispiel? Wollen wir ein Land als Beispiel nehmen, das nicht mehr in der Lage ist, Strom so zu produzieren, dass seine Firmen zu einem konkurrenzfähigen Preis produzieren können? Möchten wir das? Möchten wir blindlings einem solchen Land hinterherrennen? Möchten wir blindlings PV-Strom produzieren, à gogo, bis zum Geht-nicht-mehr, bis der PV-Strom keinen Wert mehr hat? Wir sind nicht mehr weit weg, im Juni 2024 hat der Marktwert einer PV-Kilowattstunde an der Börse noch 3,4 Rappen betragen. Wie wollen Sie mit diesem Preis die Wirtschaftlichkeit hinbekommen, die hier immer proklamiert wird? Auf der einen Seite müssen wir wirtschaftlich sein, auf der anderen Seite blindlings PV-Anlagen produzieren. Und ich finde PV-Anlagen etwas Gutes, ich verdiene Geld damit. Aber müssen wir solche Anlagen produzieren, die im Sommer abgeschaltet werden? Die EW *(Elektrizitätswerke)* verlangen das heute – also das ist technisch –, dass die Wechselrichter abgeschaltet werden, wenn zu viel Solarstrom ins Netz eingespeist wird. Ja, wie wollen wir denn diese Anlagen überhaupt noch amortisieren? Wollen wir dreimal höhere Strompreise, als wir sie im Jahr 2021 noch hatten? Und auch das ist weder die SVP noch der von Euw, das ist die EPFL *(École Polytechnique Fédérale de Lausanne)* in Lausanne, welche diese Berechnungen erstellt hat.
Und hören Sie auf, immer in Gärtchen zu denken, nur PV-Anlagen – wir kommen wieder in die Wind-Debatte –, nur Windkraft, nur diesen Preis und nur diesen Preis anzuschauen. Beginnen Sie gesamtheitlich zu denken. Beginnen Sie gesamtheitlich zu denken, und wenn Sie gesamtheitlich denken, merken Sie, dass auch die Kernkraft nicht so teuer ist, wie Sie immer sagen,

und dass es Investoren gäbe. Logisch, heute ist die Kernkraft verboten, da investiert kein Mensch in etwas, das verboten ist, das versteht man, dafür muss man nicht einmal die zweite Klasse besucht haben.
Im letzten Juni haben Sie proklamiert, «ja, wir müssen den Solarstrom ausbauen, die Hochalpinen, die bringen es». Die Hochalpinen bringen es gar nicht. Die Axpo hat die Projekte gestoppt, es sei zu teuer. Es sei zu teuer, hat mir letzthin ein hochrangiger, wenn nicht der hochrangigste Vertreter der Axpo gesagt. Also hören Sie auf mit diesen Geschichten, die wir nun langsam genügend gehört haben. Kommen Sie in die Realität, machen Sie Solarstrom, machen Sie vernünftigen Solarstrom, und hören Sie auf, blind in der Welt herumzurennen. Danke schön.

Sylvie Matter (SP, Zürich): Ueli Bamert, du hast mich verwirrt. Zuerst behauptest du, es gebe keinen CO_2-freien Strom, und dann behauptest du, Atomstrom sei CO_2-frei. Bitte aufklären, welche deiner Aussagen Quatsch war, du hast beide getätigt. Und wenn Atomstrom CO_2-frei ist, würde ich gerne wissen, wo Uran abgebaut werden kann und wie es transportiert wird, sodass es CO_2-frei ist.

Ratspräsident Jürg Sulser: Ueli Bamert wurde angesprochen, er hat das Wort.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Ja, ich bin sicher, du hast verstanden, was ich sagen möchte. Ich rede vom Betrieb. Wenn man in einem Atomkraftwerk die Energie aus dem Uran nutzt, dann entsteht kein CO_2, das ist klar; genau gleich wie kein CO_2 entsteht, wenn man das per Windrad macht. Insofern ist das klar. Wenn ich jetzt hier in meinem Votum gesagt habe «frei», ja gut, dann ist das vielleicht nicht ganz 100 Prozent korrekt, das habe ich ja eingangs gesagt: Beim Abbau, bei der Herstellung und so weiter fällt überall CO_2 an. Ich kenne die genauen Zahlen jetzt nicht, aber das ist bei der Atomkraft sicher nicht anders als etwa bei Windkraftanlagen, wo man ganze Wälder roden muss und weiss nicht wie viele Tonnen Beton benutzen muss, und zwar überall. Es ist nicht möglich, so etwas zu bauen ohne CO_2-Ausstoss, aber im Betrieb, im laufenden Betrieb eines Atomkraftwerkes, fällt schlicht und ergreifend kein CO_2 an. Das weisst du auch genauso gut wie ich, genau wie bei der Wasserkraft auch. Wo CO_2 ausgestossen wird, bei einem Kohlekraftwerk zum Beispiel oder einem Gaskraftwerk, das ist klar, da wird ein fossiler Brennstoff verbrannt dafür. Aber ich finde diese Frage ein bisschen billig. Du weisst ganz genau, was ich gemeint habe, und hast jetzt gemeint, du könntest mich hier irgendwie blöd hinstellen. Es ist, glaube ich, klar, was ich gemeint habe.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Mit dieser Gesetzesänderung wollen wir den Klimawandel eindämmen, also müssen wir auf alle CO_2-armen Energieträger setzen. Die FDP ist technologieoffen und wir wollen keine ideologischen Einschränkungen. Wir müssen deshalb alle Mittel nutzen, um die Emissionen zu vermindern. Ich erinnere mich daran, dass Markus Bärtschiger in der Eintretensdebatte die EU lobte. Ich würde mich freuen, wenn die SP hier der nicht mehr ganz so neuen, aber trotzdem immer noch neuen EU-Taxonomie folgen würde.
Zur Minderheit der Grünen und der SP, erneuerbare Energien aus einheimischem Strom: René Isler hat es vorher ausgeführt, in der Stadt Winterthur beziehen dieses Produkt gut 5 Prozent. Das ist wirklich keine Mehrheit der Bevölkerung, die das möchte, und ich würde sagen, die Mehrheit in der Stadt Winterthur gehört eher zu Ihrer Wählergruppe als zu unserer Wählergruppe. Also Sie möchten hier sogar Ihren Leuten etwas aufdrücken, dass sie freiwillig nicht wählen.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Es geht hier um die Frage, welcher Strom im Kanton Zürich an die Endverbraucherinnen und Endverbraucher geliefert werden soll. Die einen wollen hier die Atomenergie wieder ins Spiel bringen, die anderen wollen nur Strom aus einheimischer Erzeugung. Wir Grünliberalen wollen ebenfalls die Erzeugung von erneuerbaren Energien im Inland ausbauen und beschleunigen. Gleichzeitig stehen wir für einen vernünftigen Mittelweg. Der gelieferte Strom soll erneuerbar sein. Er kann aber aus der Schweiz wie auch aus dem Ausland stammen. Beides hat seine Vorteile: Strom aus der Schweiz stärkt unsere Unabhängigkeit vom Ausland und schafft Wertschöpfung hier in der Schweiz. Strom im Ausland kann sehr kostengünstig und je nach Ort mit weniger Auswirkungen auf die Umgebung generiert werden.
Punkto Atomenergie, die hinter dem Begriff CO_2-armer Energieerzeugung versteckt wird: Es macht wirklich keinen Sinn, die Atomenergie jetzt ins Gesetz zu schreiben. Denn in erster Linie gilt es jetzt, alle Kräfte für die Energiewende einzusetzen. Wir müssen die erneuerbaren Energien massiv ausbauen und wir sollten dies entschlossen tun und auch entsprechende Signale an den Markt senden.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach) spricht zum zweiten Mal: Gerne möchte ich mich entschuldigen, dass ich meine Interessenbindungen nicht offengelegt habe, das werde ich gerne nachholen: Ich arbeite für einen Händler für Fotovoltaik-Produkte und bin im Vorstand von Swissolar *(Schweizer Fachverband für Sonnenenergie)*.

Zweitens möchte ich auf Herrn von Euw replizieren: Es gibt eine Gesamtschau, wie man in der Energiepolitik weiterkommen will, und das ist die Energiestrategie des Bundes. Dieser hat die Bevölkerung mit dem neuen Stromgesetz und den neu fixierten Zielen mit 69 Prozent auch zugestimmt. Wenn ich einen Plan der SVP haben möchte, wie es mit der Energie in Zukunft weitergehen soll, tappe ich im Dunkeln, ausser dass Sie AKW wollen; was sonst, ist unklar. Die Solarenergie ist heute akzeptiert, jetzt kämpfen Sie gegen die Windenergie. Sie haben ein neues Feindbild gefunden. Ich glaube, es geht Ihnen mehr ums Nein-Sagen als darum, im Bereich der Energie eine Lösung zu finden. Und Herr von Euw, es ist ja schön, wenn Sie mit Axpo-Leuten sprechen, aber hören Sie ihnen zu, was sie zu den AKW sagen: Viel zu teuer.

Abstimmung im Cupsystem

Ratspräsident Jürg Sulser: Der Kommissionsmehrheitsantrag, der Minderheitsantrag von Ueli Bamert und der Minderheitsantrag von David Galeuchet sind als gleichwertige Anträge zu behandeln, weshalb wir sie im sogenannten Cupsystem einander gegenüberstellen. Wir werden die Türen schliessen, um die Anwesenden ermitteln zu können. Auf den Monitoren werden die Stimmen wie folgt dargestellt: Wer für den Kommissionsantrag ist, drückt die Taste 1 und erscheint grün. Wer seine Stimme dem Minderheitsantrag von Ueli Bamert gibt, drückt die Taste 2, die rot dargestellt wird. Und wer sich für den Minderheitsantrag von David Galeuchet entscheidet, drückt die Taste 3 und wird gelb dargestellt. Erreicht keiner der Anträge die Mehrheit, wird entschieden, welcher der beiden Anträge, die am wenigsten Stimmen erhalten haben, ausscheidet. In der Folge wird das Verfahren fortgesetzt, bis einer der Anträge die Mehrheit erlangt.
Die Türen sind zu schliessen und die Anwesenden drücken bitte die Taste 1.

Anwesende Ratsmitglieder	177
Absolutes Mehr	89 Stimmen
Kommissionsantrag	40 Stimmen
Minderheitsantrag Ueli Bamert	78 Stimmen
Minderheitsantrag David Galeuchet	59 Stimmen

Ratspräsident Jürg Sulser: Keiner der Anträge hat das absolute Mehr erhalten. Ich stelle die beiden Anträge, die am wenigsten Stimmen auf sich vereinigt haben, einander gegenüber.

Kommissionsantrag	118 Stimmen

Minderheitsantrag David Galeuchet	59 Stimmen

Ratspräsident Jürg Sulser: Der Minderheitsantrag von David Galeuchet scheidet aus. Ich stelle die beiden verbleibenden Anträge einander gegenüber.

Abstimmung

Kommissionsantrag	99 Stimmen
Minderheitsantrag Ueli Bamert	78 Stimmen

Der Kantonsrat beschliesst mit 99 : 78 Stimmen, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 14a Abs. 2
Titel vor § 17

Keine Bemerkungen; genehmigt.

II. Das Kantonsratsgesetz vom 25. März 2019 wird wie folgt geändert:
§ 81 lit. e

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Jürg Sulser: Damit ist die Vorlage materiell durchberaten und geht an die Redaktionskommission. An der Redaktionslesung befinden wir auch über Ziffern römisch III bis VI.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

4. Objektkredit für den Neubau einer Busspur auf der 740 Fällanden- und Dübendorfstrasse in der Stadt Dübendorf und der Gemeinde Fällanden

Antrag des Regierungsrates vom 28. Juni 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 29. Oktober 2024
Vorlage 5944 *(Ausgabenbremse)*

Ratspräsident Jürg Sulser: Wir fahren fort *(nach der Pause)*. Eigentlich wollte ich an dieser Stelle mit der Fraktionserklärung der Grünen mit dem Sprecher Thomas Forrer anfangen, aber Thomas Forrer ist ja nicht mal hier.

Ist für mich sehr peinlich, darum fahren wir jetzt halt mit dem Traktandum 4 fort.
Ziffer römisch I der Vorlage untersteht der Ausgabenbremse.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Es geht um einen Objektkredit für den Neubau einer Busspur in Mittellage auf der Verbindungsstrasse Dübendorf–Fällanden. Dadurch soll der Zeitverlust der Busse durch Stau, der am Morgen in Richtung Dübendorf und am Abend in Richtung Fällanden besteht, verringert werden. Das bedeutet, dass die mittige Busspur je nach Tageszeit in die eine oder in die andere Richtung befahren wird. Zusammen mit der Busspur werden weitere Arbeiten ausgeführt, nämlich die allgemeine Instandsetzung der Strasse, verschiedene technische Anpassungen, Erneuerungen und Erweiterungen bei der Verkehrssteuerung und -messung, der hindernisfreie Ausbau einer Bushaltestelle, eine neue Fahrradquerungsstelle und weitere Begleitarbeiten.
Die Kosten des Gesamtprojekts betragen gut 6,5 Millionen Franken. Davon sind rund 1,5 Millionen Franken gebundene Ausgaben für die Erneuerung der bestehenden Infrastruktur, sodass der durch den Kantonsrat zu bewilligende Objektkredit rund 5 Millionen Franken beträgt.
Weil es sich hier um ein Projekt aus dem Agglomerationsprogramm 3. Generation handelt, wird sich der Bund nach Abschluss der Arbeiten an den Kosten beteiligen, und zwar mit maximal 760'000 Franken. Dieser Betrag ist aber im zu beschliessenden Betrag nicht abgezogen. Es handelt sich also korrekterweise um einen Bruttokredit.
Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt Ihnen einstimmig, dem Objektkredit zuzustimmen.

Ratspräsident Jürg Sulser: Völlig überraschend hat sich bis jetzt kein weiterer Redner gemeldet. Melden Sie sich! *(Aus dem Rat wünscht niemand das Wort.)*

Regierungsrat Martin Neukom: Ich sage schon mal etwas, damit Sie noch etwas Zeit haben, um hereinzukommen, bevor die Abstimmung los geht *(Der Ratssaal ist nach der Pause nur spärlich besetzt)*. Es geht um einen Objektkredit für den Neubau einer Busspur zwischen Dübendorf und Fällanden. Zwischen Dübendorf und Fällanden steht der Bus oftmals im Stau und kann daher den Fahrplan nicht einhalten. Ziel dieser Vorlage ist es, eine neue Busspur zu errichten, und zwar in Mittellage. Das ermöglicht eine bessere Verkehrsabwicklung. Es ist vor allem das Ziel, dass die Verlustzeiten des Busses

minimiert werden können. Der Vorteil dieser Busspur in Mittellage ist, dass sie von Bussen von beiden Seiten benutzt werden kann.
Dieses Projekt verbreitert die Strasse. Es beansprucht 2400 Quadratmeter Fruchtfolgeflächen. Diese Fruchtfolgeflächen werden im Rahmen dieses Projekts kompensiert.
Für die Umsetzung dieses Projekts beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Objektkredit im Rahmen von 5 Millionen Franken. Im Namen des Regierungsrates beantrage ich Ihnen, diesen Objektkredit von 5 Millionen Franken zu genehmigen. Besten Dank.

Eintreten
ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress
I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Jürg Sulser: 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 die Ausgabenbremse
Für Ziffer I der Vorlage 5944 stimmen 174 Ratsmitglieder. Das erforderliche Quorum von 91 Stimmen ist erreicht worden.

II.–V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Planungs- und Baugesetz, Parkierung

Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 11. Juni 2024
KR-Nrn. 341a/2019 und 171a/2020

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB): Die parlamentarischen Initiativen haben eine lange und durchaus intensive Beratungszeit hinter sich – einmal mehr, möchte man fast sagen. Die Kommission für Planung und Bau hat beide PI bis zu ihrem jeweiligen vorbehaltenen Beschluss einzeln beraten. Auf die Beratung der PI Schweizer *(Thomas Schweizer, KR-Nr. 171/2020)* entfielen total 17 Sitzungstermine, auf die Beratung der PI Meier *(Florian Meier, KR-Nr. 341/2019)*, deren 14. Jeweils acht Termine wurden der gemeinsamen Beratung gewidmet. Beide Erstinitianten haben ihr Recht auf Anhörung wahrgenommen. Ich gehe zuerst einzeln auf die Historie der Behandlung der beiden PI in der KPB bis zum Erlassentwurf ein.
Das Ziel der PI von Florian Meier war eine Änderung des PBG *(Planungs- und Baugesetz)* zu Paragraf 242. Mit dieser PI sollte aus Sicht der Initianten das Manko wettgemacht werden, dass Veloabstellplätze beim Bauen vergessen gingen. Im Verhältnis zu früher sei das Bedürfnis nach ausreichenden und gut zugänglichen Veloabstellplätzen heute aber durchaus gegeben. Im Laufe der Beratungen kristallisierte sich heraus, dass die KPB das Thema von Abstellplätzen in einer breiteren Auslegeordnung diskutieren wollte. Der Fokus wandte sich von den Veloabstellplätzen hin zu einer gesamtheitlicheren Betrachtung der Parkierungsregelung. Dies führte zu einer Art Rahmenbetrachtung der Paragrafen 242 bis 247 PBG und damit zu ausgedehnten Beratungen mit etlichen Antragsvarianten. Dabei wurde auch diskutiert, dass die 2018 überarbeitete Parkplatzwegleitung der Baudirektion von 1997 zwar sowohl Empfehlungen für Parkplätze für Motorfahrzeuge wie für Veloabstellplätze macht, die Wegleitung aber wegen des damals sehr breiten Widerstandes nie in eine Verordnung überführt werden konnte und dass es damit keine generelle Lösung für Veloabstellplätze oder andere Verkehrsmittel gibt.
Im Moment ist es so, dass die Gemeinden ein Minimum an Parkplätzen festlegen müssen. Ein Maximum festlegen können, aber müssen sie nicht. Gemeinden und Grundeigentümer, die gerne weniger Parkplätze erstellen würden, können dies heute nur über das komplexe Instrument eines Mobilitätskonzeptes machen. Grundsätzlich ist es ja auch so, dass die Anforderungen an Abstellplätze in städtischen oder ländlichen Gemeinden durchaus unterschiedlich sind. Weitere Fragen, die die KPB anschnitt, waren die mögliche Ausstattung von Abstellplätzen, beispielsweise mit Ladestationen, und die Wechselwirkung mit dem öffentlichen Raum, in welchem Fahrzeughalter, wenn sie denn keinen Parkplatz haben, ihre Fahrzeuge oft abstellen. Aufgrund der Diskussion in der Kommission wurden diverse Anträge formuliert, über die konsultativ abgestimmt wurde.

Ein Vorschlag beispielsweise zu Paragraf 244 sollte bewirken, dass die Abstellplätze für Velos und Leichtmotorfahrräder leicht zugänglich und in Eingangsnähe sein müssen. Und ein neuer Absatz 4 sollte bestimmen, dass eine angemessene Anzahl an Stehplätzen mit Stromanschlüssen und für elektrische Motorfahrräder, Leichtfahrräder und Fahrräder mit einem den örtlichen Verhältnissen angemessenen Witterungs- und Diebstahlstutz auszustatten seien. Zudem wurde ein neuer Absatz 5 vorgeschlagen, womit bei stark verkehrserzeugenden Nutzungen eine Bewirtschaftung, eine mehrgeschossige Anordnung sowie Stromanschlüsse vorgeschrieben gewesen wären. Mit diesem Themenfächer war die Betrachtung tatsächlich breit ausgedehnt worden.
Im Anschluss fällte die KPB an ihrer Sitzung vom 5. Oktober 2021 einen vorbehaltenen Beschluss. Sie lehnte die ursprüngliche parlamentarische Initiative einstimmig ab, die Kommissionsmehrheit sprach sich für eine geänderte PI aus. Die PI Meier solle zum Anlass genommen werden, die Paragrafen 242 bis 244 PBG in Bezug auf Parkierungsmöglichkeiten anzupassen. Allerdings führte gerade die breite Auslegeordnung dazu, dass die Anträge in der KPB sehr kontrovers diskutiert wurden. Und es kamen zu den oben referenzierten Anträgen mehrere Varianten in die Vernehmlassung.
Am 25. Mai 2020 hatte Thomas Schweizer die parlamentarische Initiative betreffend «Erweiterung Zweckbindung Parkplatzersatzgabe» eingereicht. Auch das Ziel dieser PI war eine Änderung des PBG, und zwar des Paragrafen 247. Damit sollte die enge Zweckbindung des kommunalen sogenannten Parkplatzersatzabgabefonds erweitert werden. Das Planungs- und Baugesetz verlangt in diesem Paragrafen, dass eine genügende Anzahl Veloabstellplätze geschaffen wird. Und sofern dies nicht möglich ist, soll eben ein Fonds gespiesen werden, der die Parkplatzersatzabgaben aufnimmt. Das ist in Paragraf 247 der Fall. Dieser Paragraf regelt auch, was mit dieser Ersatzabgabe zu geschehen hat.
Die KPB liess sich informieren, wie viele Gemeinden über einen solchen Fonds verfügen, den sie wegen der engen Zweckbindung nur schwerlich nutzen können. So sollen heute momentan circa 28 Millionen Franken ungenutzt auf Fondskonten liegen. Zum besseren Verständnis dieser Fragen hat die KPB Anhörungen durchgeführt. Sie begrüsste den GPV *(Gemeindepräsidienverband),* den HEV *(Hauseigentümerverband),* den VZGV *(Verein Zürcher Gemeindeschreiber und Verwaltungsfachleute)* und Casafair *(Verband für umweltbewusste und faire Wohneigentümerinnen und -eigentümer).*
Insbesondere der für diese Fragestellung zentrale GPV äusserte sich kritisch zum Instrument des Parkplatzabgabenfonds: Die enge Zweckbindung verhindere eine sinnvolle Nutzung und der GPV begrüsse eine Ausweitung des

Nutzungsrahmens. Als problematisch wurde indes die nachträgliche Umwidmung bereits eingelagerter Fondsgelder betrachtet, auch etwas, was in der KPB diskutiert worden ist.
Eine Ausweitung des Fondszwecks fand indes breite Zustimmung und die KPB fällte an ihrer Sitzung vom 10. Mai 2020 den vorbehaltenen Beschluss und stimmte der PI Schweizer mit 8 zu 7 Stimmen zu. Auch aus dieser Beratung kamen mehrere Varianten in die Vernehmlassung. Aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs hatte die KPB auch entschieden, die beiden PI gemeinsam in die Vernehmlassung zu schicken. Das Ziel war, dass sie allenfalls in einer gemeinsamen Vorlage abgehandelt werden könnten. Im Anschluss an die sehr breit angelegte Vernehmlassung hat die KPB denn auch die Beratung in der neuen Legislatur gemeinsam wiederaufgenommen. Diese zweite Beratungsphase startete am 16. Januar 2024. Es musste darauf geachtet werden, dass neue Anträge nur zum Rahmen des bisherigen Betrachtungsgegenstandes, zu welchem die besagte Vernehmlassung durchgeführt worden war, eingereicht werden.
Heute befinden wir also über das Resultat der Beratungen mit dem vorliegenden Antrag der Änderung des PBG. Die Vernehmlassung, um dies nur ganz kurz zu streifen, zeichnete ein sehr heterogenes Bild. Zwar wurde grundsätzlich begrüsst, dass das Thema der Parkierung angegangen wird, inhaltlich aber gingen die Meinungen stark auseinander. Sie reichten von überwiegender Zustimmung für eine moderne Parkierungsvorlage bis zu vehementer Ablehnung, nicht zuletzt wegen der zu erwartenden Vollzugsprobleme. Die KPB hat, wie erwähnt, die beiden PI gemeinsam an acht Sitzungen beraten. In Kenntnisnahme der breiten Vernehmlassung – die Antworten umfassen ein fast 700-seitiges Dokument – und in Kenntnisnahme der Haltung der Regierung zu den einzelnen Anträgen wurden die KPB-Mitglieder aktiv und zogen nach Wiederaufnahme der Beratung diverse Anträge zurück.
Grundsätzlich konnte sich die Kommission auf einige wenige Vorschläge für revidierte Parkierungsregelungen einigen. In wesentlichen Fragen, wie der Flexibilisierung der Erstellungspflicht von Parkplätzen und der Ausdehnung der Wirkung auf alle Verkehrsmittel, herrschte Einigkeit. Zwei wichtige Grundsätze, den Gemeinden mehr Gestaltungsspielraum für Regelungen in ihren BZO *(Bau- und Zonenordnung)* zu geben, konnten erreicht werden. Die Gemeinden sollen neu bei den Vorgaben zur Parkierung mehr Flexibilität und damit die Möglichkeit erhalten, individuelle Lösungen zu erarbeiten. Das wird in Paragraf 242 Absatz 1 neu so geregelt, indem eben neu von «Abstellplätzen für Verkehrsmittel» gesprochen wird, statt dass einzelne Verkehrsmittel herausgehoben werden. Und zweitens bekommen die Gemein-

den beim Einsatz der Mittel aus den Fonds der Parkplatzabgabe mehr Freiheit. Das soll mit dem Mehrheitsentscheid zu Paragraf 247 Absatz 1 erreicht werden.
Aus Sicht der KPB erschien es angezeigt, die erwähnte Flexibilisierung bei der Parkierungsregelung zu ermöglichen. Dies kommt sowohl den Gemeinden wie auch der Bauherrschaft zugute. So hat die bisherige Regelung, pro Wohneinheit ein Parkplatz, mancherorts eine Bauherrschaft vor Probleme gestellt. Solange nicht vom Minimum abgewichen werden konnte oder eben nur mittels eines Mobilitätskonzeptes, mussten auch beispielsweise … *(Der Ratspräsident unterbricht die Votantin.)*

Ratspräsident Jürg Sulser: Frau Franzen, kommen Sie bitte zum Schluss.

Barbara Franzen fährt fort: Namens der KPB beantrage ich Ihnen Eintreten auf die Vorlage und Verabschiedung im Sinne der Kommissionsmehrheit. Ich werde zu den Minderheitsanträgen bei den Paragrafen 244 und 247 nochmals sprechen.

Peter Schick (SVP, Zürich): Die Kommissionspräsidentin hat dieses Geschäft nun ausführlich vorgestellt. Ich möchte mich aber trotzdem bei den jeweiligen Vertretern des Hochbauamts bedanken, die die unzähligen Fragen beantworteten und auch die Anträge aus rechtlicher Sicht prüften. Angefangen hatte es eigentlich, wie schon erwähnt, mit zwei Initiativen, die den Kanton aufforderten, das Parkplatzthema auf Liegenschaften neu zu denken. In der einen Initiative ging es darum, mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auf Kosten der Autoabstellplätze zu schaffen, und in der anderen, den Verwendungszweck der Gelder in den Parkplatzfonds der jeweiligen Gemeinden neu zu regeln. Daraus wurde ein Geschäft, das über drei Jahre lang, inklusive der Vernehmlassungen, in der KPB beraten wurde. Man kann im Nachhinein sagen: Es war ein Parkplatzgeschäft. Hier nun ideologisch, ob links oder rechts, zu denken, führt in eine Sackgasse. Das Thema ist viel zu komplex mit vielen Abhängigkeiten.
Am Anfang waren die Positionen klar bezogen. Man merkte auch, dass man so nicht weiterkommen kann. Es müssen alle von ihren Positionen ein wenig abrücken und offener denken. Die Antworten aus den Vernehmlassungen waren sehr unterschiedlich, von «gar nichts machen» bis zu «man soll etwas machen». Private Verbände waren eher dagegen, was auch begreiflich ist, geht es doch um einen Eingriff ins Eigentumsrecht, ums «nicht mehr machen können, was man will». Die Gemeinden waren mehrheitlich für die Anpassungen, auch wenn auf sie Arbeit zukommen wird bezüglich der BZO-

Anpassungen. So wie die Synopse respektive der KPB-Antrag jetzt zur Abstimmung bereitsteht, ist es ein guter Kompromiss. Man kann sagen, dass der Kanton jetzt einen breit abgestützten Parkplatzkompromiss hat. Ich werde nun zu den einzelnen Artikeln die Meinung der SVP kundtun:
Den Minderheitsantrag zu Paragraf 243 Absatz 2 unterstützt die SVP. Für die SVP ist es wichtig, dass eine Erstellungspflicht für Parkplätze erhalten bleibt. Neu können die Gemeinden auf Antrag der Bauherrschaft diese auch tiefer ansetzen. Dies ist wichtig auch für das Gewerbe. Wo soll dieses sonst parkieren können?
Die Minderheitsanträge zu Paragraf 244 lehnt die SVP ab. Bei diesen Anträgen wird den Gemeinden erlaubt, die Ausführung der Abstellplätze noch genauer zu regeln, wie zum Beispiel überdachte und abschliessbare Abstellplätze für Fahrräder oder eine Erstellungspflicht für Ladestationen. Da würde der Eigentümer zu stark bevormundet werden für etwas, das er vielleicht gar nicht benötigt oder will.
Den Kommissionsmehrheitsantrag zu Artikel 247 unterstützt die SVP. Auf Antrag der SVP können die Gelder in den Parkplatzfonds der Gemeinden neu für die Mobilität verwendet werden. Dass Wort «Mobilität» ist heute ein Begriff, bei dem jedem klar ist, was gemeint ist. Dies trägt den veränderten Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung in den letzten 20 bis 30 Jahren Rechnung. Das gilt natürlich nur für die Gemeinden, die einen Fonds haben. Der Parkplatzfonds respektive die Ersatzabgabe in den Fonds bleibt bestehen und die Baubewilligung kann trotzdem erteilt werden. Die Gemeinden mit einem Parkplatzfonds können jetzt das Geld auch zielgerichteter einsetzen, was, wie schon erwähnt, den veränderten Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung trägt. Den Minderheitsantrag zu Artikel 247 lehnt die SVP ab.
Die SVP steht weiterhin zu Parkplätzen, insbesondere auch für das Gewerbe. Auf privaten Grundstücken müssen auch in Zukunft Abstellplätze erstellt werden. Wir, die SVP, werden uns auch in Zukunft für den Schutz des Eigentums einsetzen: keine ideologische Bevormundung des Eigentümers. Das Planungs- und Baugesetz muss nicht immer mit neuen Artikeln aufgebläht werden, die das Bauen weiter verteuern. Das Gesetz soll möglichst schlank gehalten werden, denn das aktuelle Planungs- und Baugesetz ist ein gutes und erlaubt schon sehr viel. Mit diesem Antrag der KPB wird es ein wenig der heutigen Zeit entsprechend angepasst. Daher stimmen Sie, wie die SVP, dem Antrag der KPB zur Änderung der Parkierung zu. Der sogenannte kantonale Parkplatzkompromiss ist ein guter und passt in die jetzige Zeit hinein und auch in die Zukunft.

Andrew Katumba (SP, Zürich): Ich danke unserer Kommissionspräsidentin für die gute, verständliche Zusammenfassung dieser nicht ganz einfachen Vorlage, die sich über zwei Legislaturen erstreckte. Wir haben über drei Jahre daran gebissen und nun liegt entsprechend auch ein handfester Kompromiss vor.
Die bisherige Regelung zur Parkierung auf privaten Grundstücken ist veraltet und spiegelt nicht mehr die aktuellen Mobilitätsbedürfnisse wider. Die nun vorliegende Kompromisslösung bietet uns die Möglichkeit, die Parkierungsbestimmungen im Kanton Zürich zukunftsorientiert zu reformieren. Peter Schick hat es gesagt, wir haben da unsere Scheuklappen auf allen Seiten öffnen müssen und dafür danke ich auch der Gegenseite.
Die starre Definition der Anzahl Autoparkplätze pro Wohnfläche hat in vielen urbanen Gemeinden zu einem Überhang und Überangebot an Autoparkplätzen und einem Mangel an Abstellplätzen für alternative Fortbewegungsmittel geführt. Dies widerspiegelt nicht mehr die veränderten Mobilitätsgewohnheiten unserer Bevölkerung.
Seit Jahren zeichnet sich ein deutlicher Trend ab: Immer mehr Menschen verzichten auf ein eigenes Auto. Gründe hierfür sind die hervorragenden Alternativen, wie eine gut ausgebaute ÖV-Infrastruktur, Velos, E-Bikes und weitere Carsharing-Angebote. In den Städten Zürich und Winterthur besitzt mehr als die Hälfte der Haushalte kein eigenes Fahrzeug mehr. Dies reduziert den Bedarf an privaten Parkplätzen erheblich und unterstreicht die Notwendigkeit für eine flexible und bedarfsgerechte Parkierung auf Privatgrundstücken.
In der Stadt Zürich liegt der Motorisierungsgrad mit rund 324 Autos pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern deutlich unter dem kantonalen Durchschnitt von 475 Autos pro 1000 Einwohner. Dies sind die Zahlen von vor über vier Jahren, heute hat es sich wahrscheinlich nochmals verändert. Dies verdeutlicht den Bedarf an einer liberalen Flexibilisierung – Sie haben es gehört, einer liberalen Flexibilisierung – der Parkierungssituation, um den tatsächlichen Bedürfnissen der urbanen Bevölkerung gerecht zu werden.
Der nun vorliegende Kompromiss, der die beiden parlamentarischen Initiativen zusammenführt, stellt einen bedeutenden Fortschritt dar, indem der Begriff «Abstellplätze» auf sämtliche Verkehrsmittel erweitert wird. Schaffen wir eine gesetzliche Grundlage, die alle Arten der Fortbewegung einbezieht. Dies ist ein wichtiger Schritt, um der zunehmenden Nutzung von Velos, E-Scooters, Lastenvelos, Rollern und anderen platzsparenden und weniger platzsparenden Verkehrsmitteln gerecht zu werden.
Ein zentraler Aspekt dieser Gesetzesanpassung ist die Förderung des autoarmen Wohnens im gesamten Kanton. Auf Antrag sollen Bauherren künftig die Möglichkeit erhalten, auf ihren Grundstücken weniger Autoparkplätze

zu schaffen und stattdessen mehr alternative Abstellplätze anzubieten. Dies unterstützt nicht nur eine umweltfreundliche Mobilität, sondern trägt auch dazu bei, dass die Kosten für ungenutzte Parkplätze nicht mehr auf alle Mietparteien umgelegt werden müssen. Dadurch können wir ganz konkret preisgünstigeren Wohnraum schaffen und die Lebensqualität in unseren Städten und urbanen Gemeinden erhöhen. Die Hürden für die Erstellung von autoarmen Liegenschaften sollen für die Bauträger grundsätzlich so tief wie möglich sein, daher unterstützt die SP hier explizit den Antrag der SVP. Hierzu werde ich mich dann später in der Detailberatung nochmals äussern.
Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Kompromisses ist die Anpassung der Parkplatzersatzabgabe. Gegenwärtig sind rund – wir haben es gehört – 28 Millionen Franken in zahlreichen gemeindeeigenen Fonds blockiert. Da die Gemeinden aufgrund der eng ausgelegten Fondsbestimmungen nur Parkraum schaffen dürfen, der Platz im öffentlichen Raum hierfür aber oftmals fehlt, sind die Gelder auf den Konten blockiert. Diese Mittel können künftig flexibler eingesetzt werden, um nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen, wie sichere Velo- und Fusswege, auszubauen. Dies fördert eine zukunftsgerichtete Mobilität und unterstützt unsere Bemühungen um eine nachhaltige Siedlungsentwicklung.
Ich komme zum Schluss: Dieser parteiübergreifende Kompromiss ist ein kleiner, jedoch bedeutender Meilenstein im Bauwesen. Er bietet eine ausgewogene und zukunftsorientierte Parkierungslösung, die den aktuellen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht wird und gleichzeitig den Weg für eine nachhaltige Entwicklung ebnet. Die SP-Fraktion begrüsst diese Vorlage ausdrücklich. Wir sind überzeugt, dass die Mobilität im Kanton Zürich dadurch nachhaltiger wird und gleichzeitig die Grundlage für preisgünstigeren Wohnraum geschaffen wird. Besten Dank.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Gesetzesanpassungen bezüglich der Parkierung sind ein heisses Eisen. So wurde ich auch parteiintern darauf hingewiesen, dass man sich daran die Finger verbrennen kann. Die FDP hat sich trotzdem auf die Diskussion auf der Basis der beiden parlamentarischen Initiativen in der KPB eingelassen. Das Ziel der FDP war, eine grundlegende Anpassung im PBG im Sinne einer Liberalisierung, welche nicht mehr von starren Zahlen, sondern von flexibel nutzbaren Flächen ausgeht, zu erreichen.
Der Bedarf an Parkierungsflächen für die verschiedenen Verkehrsmittel ist sehr individuell und auch zwischen Stadt und Land sehr unterschiedlich. Mit einem Velokeller und einer Tiefgarage für Autos wird man heute den Anforderungen nur noch beschränkt gerecht. Ein Lastenvelo braucht eine Rampe und einen ähnlichen Parkplatz wie ein Auto, in einem Velokeller ist man

damit hoffnungslos verloren. Wir brauchen künftig flexibel nutzbare Abstellflächen für unsere Verkehrsmittel.
Diese Gesetzesvorlage bietet den Gemeinden und Städten die Chance, ihre Parkierungsvorschriften gezielt und gemäss ihren Bedürfnissen anzupassen. Es wäre aus meiner Sicht sehr wünschenswert, wenn in Zukunft in den BZO vermehrt flexibel nutzbare Abstellflächen ermöglicht würden. Der Kanton ist aufgefordert, die Richtlinien für die Parkierung zu überarbeiten. Die bereits erwähnte AWEL-Wegleitung *(Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft)* zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen, kann geschreddert werden, zum Glück ist nie eine Verordnung daraus entstanden. Wenn überhaupt noch notwendig, erwartet die FDP eine komplett überarbeitete Version, die der Liberalisierung gemäss dieser Gesetzesanpassung gerecht wird. Dadurch sollen die Gemeinden und Städte mehr Gestaltungsspielraum für flexiblere und liberalere Parkierungsverordnungen erhalten. Wir haben uns in der KBB in einem langen Prozess zusammengerauft und am Schluss auch Kompromissbereitschaft in den wichtigsten Punkten bewiesen. Wir werden in der folgenden Detailberatung trotzdem noch genügend Differenzen ausmehren dürfen.
Die Würze mancher Vorlagen liegt in den nicht mehr enthaltenen Anträgen, in dieser Vorlage ist dies auch so. Die FDP steht zum zäh ausgehandelten Kompromiss, auch wenn er in einigen Punkten schmerzt. Es ist die Aufgabe der Politik, Lösungen zu erarbeiten. Für die FDP steht im Vordergrund, dass wir mit dieser Gesetzesvorlage einen wichtigen Schritt für eine zukunftsgerichtete Parkierung ermöglichen. Die FDP wird auf die Vorlage eintreten.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Die GLP ist in dieser Vorlage für Eintreten. Die Geschichte dieses Vorstosses wurde ja bereits mehrfach erwähnt, und ich möchte auf drei Punkte eingehen, weshalb die GLP findet, dass wir hier eine gute Vorlage haben.
Der erste Punkt ist: Wir werden zukünftig nicht mehr nur von Autoabstellplätzen sprechen, sondern alle Verkehrsmittel aufnehmen. Dies widerspiegelt dann besser die Vielfalt, die heute bezüglich der unterschiedlichen Fahrzeuge besteht. Als zweiter Grund: Es wird für Bauherren und Gemeinden einfacher werden, von den Minimalvorgaben abweichen zu können. Dies kann beispielsweise bei Nachverdichtungen oder bei gut erschlossenen Überbauungen sinnvoll sein. Hier sollte es mehr Spielraum geben, und das Gesetz schafft diesen zusätzlichen Spielraum. Und der dritte Punkt ist: die Gemeindeautonomie stärken. Wir haben im Kanton Zürich eine grosse Vielfalt von kleinen ländlichen Gemeinden und grossen Städten, und die haben unterschiedliche Anforderungen. Diese Vorlage schafft hier schon ein biss-

chen mehr Gemeindeautonomie. Wir sind aber der Ansicht, dass die Gemeinden dies besser vor Ort regeln, und es sollte noch weitergehen. Entsprechend werde ich mich zu diesen Punkten auch bei den Minderheitsanträgen äussern.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Die Grünen haben mit zwei parlamentarischen Initiativen den Anstoss gegeben, die Parkierung im Planungs- und Baugesetz neu zu regeln. Das kann nach der Arbeit in der Kommission als geglückt bezeichnet werden. Einerseits soll dem Thema «Veloparkierung» mehr Gewicht verliehen werden. In einem zweiten Punkt geht es um die Parkplatzerstellungspflicht, welche liberalisiert werden soll, damit eben auch autoarme Nutzungen ermöglicht werden. Und schliesslich soll die Zweckbindung der Parkplatzersatzabgabe erweitert werden.
Bei den grundsätzlichen Anliegen konnte innerhalb der KPB eine Einigung erzielt werden. Es ist ein Kompromiss, und wie es solche Kompromisse an sich haben, fielen einige gute Ideen dann leider wieder weg. Bisher wurde in den kommunalen BZO beziehungsweise den kommunalen Parkplatzreglementen oft nur der Pflichtbedarf an Autoabstellplätzen geregelt. Für Veloabstellplätze gab es vielfach keine Bestimmungen. Mit der Streichung von «insbesondere Motorfahrzeuge» wird der Fokus der Abstellplätze weg vom Auto hin zur zunehmenden Anzahl Velos oder besser zu allen Verkehrsmitteln gelegt. Dabei sind auch E-Bikes, Transportvelos, Veloanhänger und weitere Fahrzeuge zu berücksichtigen. Die Bewilligungsbehörden müssen also alle Abstellanlagen anschauen. Mit der Forderung nach guter Zugänglichkeit der Abstellanlagen sind Veloplätze, welche nur umständlich, zum Beispiel über Treppen, erreicht werden können, nicht mehr bewilligungsfähig. Damit wird dem Anliegen der PI Meier Rechnung getragen.
Neu wird im PBG die Möglichkeit für autoarme Nutzungen geschaffen. Unabhängig von den jeweiligen Bestimmungen in den kommunalen Erlassen, kann im Baubewilligungsverfahren ein Antrag auf eine reduzierte Anzahl Autoabstellplätze gestellt werden. Es liegt dann in der Kompetenz der kommunalen Baubewilligungsbehörde zu definieren, aus welchen Gründen und mit welchen weiteren Massnahmen und Auflagen eine reduzierte Anzahl Autoabstellplätze ermöglicht werden soll. Der Grundsatz, dass keine Verlagerung der Parkierung in den öffentlichen Raum erfolgen darf, wird im Mehrheitsantrag der Kommission explizit festgehalten, im Minderheitsantrag nur implizit. Ich werde zu diesem Punkt nochmals das Wort ergreifen.
Die Regelung orientiert sich an der Regelung in der Stadt Zürich. Hier bestehen Wegleitungen und ein reicher Erfahrungsschatz in der Umsetzung. Davon können auch die übrigen Gemeinden im Kanton profitieren.

Von der neuen Regelung profitieren auch Umbauten, welche eine verdichtete Nutzung anstreben, zum Beispiel durch den Dachstockausbau mit einer neuen Wohnung oder mit dem Einbau einer Einliegerwohnung. In vielen BZO ist dieser Fall heute nur ungenügend geregelt. Solche Veränderungen werden verhindert oder erschwert. Überall dort, wo für jede zusätzliche Wohnung auch ein zusätzlicher Parkplatz erstellt werden muss und aus Platzgründen kein Parkplatz erstellt werden kann, muss eigentlich die Bewilligung verweigert werden. Neu sollen auch diese Bauten bewilligt werden können, vorausgesetzt, die Parkierung wird nicht auf den öffentlichen Grund verlagert.
Die Erweiterung der Zweckbindung des Parkplatzersatzfonds ermöglicht es den Gemeinden, auf dieses Geld zuzugreifen und es sinnvoll einzusetzen. Die Grünen setzen sich dafür ein, dass von dem Geld, neben der bisherigen Zweckbindung, welche bestehen bleibt, neu auch der Fuss- und Veloverkehr profitieren kann. Das Geld soll für die Behebung der Lücken und Schwachstellen im kommunalen Fuss- und Velowegnetz verwendet werden. Mit der von der Mehrheit favorisierten Lösung für die Mobilität wird die Zweckbindung faktisch ausser Kraft gesetzt. Dies widerspricht der Logik eines Fonds mit Zweckbindung. Auch dazu werde ich noch ausführlicher sprechen.

Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch): Wir haben es gehört, die Kommission für Planung und Bau hat beide PI vor vielen Jahren zu Beginn separat beraten und sich anschliessend aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs dazu entschlossen, diese gemeinsam in die Vernehmlassung zu geben und anschliessend zusammen weiter zu beraten. Das Thema «Parkierung» scheint ein sehr emotionales zu sein. Die Diskussionen in der Kommission drehten sich intensiv um Fahrzeugabstellplätze, die Pflicht zur Erstellung solcher Plätze, deren Lage sowie die Ersatzabgaben. Besonders in diesem Bereich gab es zahlreiche Auseinandersetzungen. Umso erfreulicher ist es, dass es im Sommer dieses Jahres gelungen ist, den gordischen Knoten zu lösen, nicht nur durch drastische Massnahmen, sondern eben durch Kompromisslösungen.
Grundsätzlich empfindet die Mitte eine Überregulierung im Planungs- und Baugesetz als nicht erstrebenswert und möchte den Gemeinden eher die Möglichkeit lassen, ihre Bauordnungen selbst zu gestalten. Und so stiegen wir in die Diskussionen ein. Insgesamt ist die Mitte sodann mit der ausgearbeiteten Fassung des Gesetzes bis anhin zufrieden und wir folgen mehrheitlich der Kommissionsmehrheit. Zu den folgenden Artikeln möchte ich noch Ergänzungen hinzufügen, ich mache das jetzt nur hier:
Artikel 243: Grundsätzlich möchten wir die Bauherren nicht unnötig in ihrer Entscheidungsfreiheit einschränken. Allerdings darf die reduzierte Erstellung von Parkplätzen nicht zulasten der Allgemeinheit gehen, insbesondere

dann nicht, wenn verstärkt öffentlicher Grund in Anspruch genommen würde.
Bei Artikel 244 möchte die Mitte die verschiedenen Verkehrsmittel nicht gegeneinander ausspielen. Wir unterstützen sowohl die Anliegen der Velofahrer als auch die der Autofahrer, da je nach Mobilitätsbedarf das eine oder das andere Vehikel jeweils die bessere Wahl ist. In diesem Artikel wird jedoch eine unterschiedliche Betrachtungsweise verlangt, was für uns nicht akzeptabel ist, da wir weder das eine noch das andere bevorzugen wollen.
In Artikel 247 geht es um eine ausreichende Flexibilität, und wir halten es für sehr sinnvoll, dass im Fall eines Bauvorhabens, bei dem nicht genügend Autoabstellplätze geschaffen werden können, Mittel in den entsprechenden Fonds fliessen können. Dass der angesammelte Betrag jedoch ausschliesslich für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- oder Radverkehr verwendet werden soll, ist für uns dann doch schwer nachvollziehbar und kommt so für uns nicht infrage. Die Zweckbindung des Fonds sollte eigentlich gar nicht ausgeweitet werden.
Wir sind gespannt auf die kommenden Diskussionen. Wir danken an dieser Stelle der Präsidentin für die enge Begleitung dieses Geschäfts in der KPB, wir begrüssen diese Vorlage und treten ein. Herzlichen Dank.

Michael Bänninger (EVP, Winterthur): Parkplätze für Motorfahrzeuge werden grossmehrheitlich politisch heiss diskutiert. Ja, Parkplätze sind zentral und wichtig, denn unsere Autos stehen ja im Schnitt mehr als 23 Stunden pro Tag herum. Für die einen gibt es zu wenig Parkplätze, für die anderen zu viele. Dann sollen sie auch noch Versickerungsfläche für das Regenwasser bieten, beschattet und in Gehdistanz sein; nur einige der Aspekte, die Parkplätze erfüllen müssen und wo sich politisch die Geister scheiden können.
Wir von der EVP danken der KPB für die Ausarbeitung dieser kompromissorientierten Vorlage, die aus unserer Sicht wichtige, zeitgemässe Anpassungen mit sich bringt und Parkplätze nicht nur aus der Perspektive des Motorfahrzeuges betrachtet, sondern alle Verkehrsmittel, inklusive des Velos, miteinbezieht, was uns wichtig ist. Besten Dank.

Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf): Die Alternative Liste wird den vorliegenden Kompromiss unterstützen. Dieser Kompromiss musste von der Kommission für Planung und Bau auf der Grundlage der zwei erfolgreichen Vorstösse der beiden grünen Kantonsräte Florian Meier und Thomas Schweizer ausgearbeitet werden. Dieser Kompromiss ist längst überfällig. Es ist an der Zeit, alte Zöpfe abzuschneiden und die Verkehrspolitik nicht mehr einzig und allein auf das Auto auszurichten. Die jahrzehntelange Ausrichtung auf das Auto ist nicht mehr angebracht. Statt Parkplätze, Auto- und Tiefgaragen

brauchen wir angesichts der Klimakrise und zunehmend verdichteter Siedlungsgebiete mehr ökologischen Grünraum, der auch gute Lebensbedingungen für grosskronige, schattenspendende Bäume bietet. Es ist an der Zeit, autoarme und autofreie Siedlungen zu fördern, statt sie mit unnötigen Gesetzen und Vorschriften auszubremsen. Es ist an der Zeit, den öffentlichen Raum nicht mehr nur mit Autoparkplätzen zuzupflastern.
Mit dem Kompromiss erhalten die Gemeinden den nötigen Handlungsspielraum, um den veränderten Mobilitätsbedürfnissen Rechnung tragen zu können. Zudem wird mit dem Kompromiss die Zweckbindung des Parkplatzersatzabgabefonds leicht gelockert werden. Für die Alternative Liste – wir sind hauptsächlich ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer und Fussgängerinnen und Fussgänger – sollen die rund 30 Millionen Franken, welche im Ersatzabgabefonds vor sich hin schlummern, weil sie nicht ausgegeben werden können, auch für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs genutzt werden können. Wir werden darum den entsprechenden Minderheitsantrag der Grünen unterstützen. Auch wenn der Jubel über den Kompromiss heute gross ist, möchte ich festhalten, dass wir mit dem Kompromiss nur ein Mikroschrittchen auf dem Weg zu einer autoarmen Gesellschaft vorwärtsgekommen sind.
Das Auto ist leider nach wie vor eine heilige Kuh. Die aktuellen Zahlen sprechen eine deutliche Sprache. Bei rund 9 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern gibt es 4,7 Millionen Autos, eine enorme Zahl. Babys, Kinder, Jugendliche und Menschen, die kein Auto besitzen, müssen wir abzählen. 4,7 Millionen Autos, die Lärm, Gestank und schlechte Luft hinterlassen, damit leisten wir uns einen enormen Luxus. Im Kanton Zürich sieht das Verhältnis ähnlich aus. Ich beziehe mich dabei auf die Zahlen des Statistischen Amtes des Kantons Zürich aus dem Jahr 2020. Damals waren im Kanton Zürich 729'000 Personenwagen zugelassen. Damals lebten 1,55 Millionen Menschen im Kanton Zürich. Auf 1000 Einwohnerinnen kamen also 474 Autos. Im Furttal kamen auf 1000 Einwohnerinnen 613 Autos, in der Stadt Zürich auf 1000 Einwohnerinnen 324 Autos, also fast die Hälfte gegenüber dem Furttal. 95 Prozent aller Autos hatten einen Benzin- oder Dieselmotor. Diese 729'000 Fahrzeuge machten 70 Prozent aller Motorfahrzeuge aus. Und noch eine andere spannende Zahl aus dem Jahr 2020: Laut Arealstatistik bedecken Strassen und Parkplätze rund 5 Prozent der Fläche des Kantons Zürich. Nochmals, wir leisten uns einen enormen Luxus mit toter Materie.
Es ist also evident, dass wir eine andere Verkehrspolitik anstreben müssen: Mehr ÖV, mehr Velo- und Fussverkehr, mehr Carsharing und vor allem auch eine Umschichtung von Arbeitsplätzen dorthin, wo die Menschen wohnen, und umgekehrt. Der gestrige historische Abstimmungserfolg gegen den Ausbau der Autobahnen *(in der eidgenössischen Volksabstimmung)* ist ein enorm wichtiges Signal, um endlich eine andere Verkehrspolitik in die Wege

zu leiten. Auch der Kanton Zürich hat den Ausbau abgelehnt, dies muss die Volkswirtschaftsdirektorin und Verkehrsministerin künftig ernst nehmen.
Nochmals zusammengefasst: Auch wenn es nur ein Mikroschrittchen hin zu einer anderen Verkehrs- und Mobilitätspolitik ist, wird die Alternative Liste auf den Parkplatzkompromiss eintreten. Wir bedanken uns bei den Grünen, die mit den Vorstössen eine wichtige Diskussion in der Kommission ermöglichten, und natürlich auch der Kommission, welche den vorliegenden Kompromiss ausgearbeitet hat. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal): Wir haben es von Andrew Katumba gehört, wir unterstützen eine Flexibilisierung der Parkplatzregelungen. Die SP unterstützt auch eine Verschlankung des PBG. Bei der Weglassung in Artikel 242 Absatz 2 tun wir dies im Selbstverständnis, dass jedenfalls eine korrekte Interessenabwägung mit den weiteren öffentlichen Interessen gewährleistet ist. Es sind dies die Interessen des Verkehrs, des Schutzes von Wohngebieten, des Schutzes von Natur- und Heimatschutzobjekten und von Luft und Gewässern. Diese Aufzählung ist in den Erwägungen aufzuführen. In der Verdichtung muss dem öffentlichen Raum Sorge getragen werden. Die Akzeptanz der Verdichtung und von dichterer Bebauung hängt von der Qualität der Zwischenräume ab.
Noch eine Bemerkung zu den Unterschieden zwischen Stadt und Land: Die Mobilität entwickelt sich laufend weiter, leider nicht in urbanen Gebieten wie auf dem Land oder umgekehrt. Leider nehmen die Autos pro Einwohner auf dem Land nicht gleichermassen wie in urbanen Gebieten ab. In der Abstimmung von Nutzungsbedürfnissen ist die Differenz zwischen den Mobilitätsbedürfnissen von ländlichen und urbanen Gebieten zu beachten.
Wir von der SP wollen generell keine Überbelastung des öffentlichen Raums. Es gilt für eine zukunftsorientierte Parkplatzregelung eine flexible Möglichkeit zu geben. In diesem Sinne stimmen wir für Eintreten.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Als Initiant einer der beiden parlamentarischen Initiativen möchte ich doch einmal rasch das Wort ergreifen. Wenn Sie eine Initiative mit einem Absatz eingereicht haben und dann etwas mit etwa sieben, acht Absätzen zurückbekommen, dann sind Sie vielleicht schon etwas skeptisch, ob das jetzt gut kommt, was Sie da wollten. Ich kann aber sagen: Der Geist der PI bliebe erhalten, im Gegenvorschlag ist Paragraf 242 so geblieben, wie ich das gedacht hatte. Aber um was geht es denn genau? Eigentlich wollte oder will ich, dass Sie zukünftig nicht mehr Ihr Velo in der Wohnung aufhängen müssen. Ich will, dass die Gemeinden unter «Verkehrsmitteln» nicht nur Autos verstehen, sondern auch Velos, Trottis und sonstige fahrzeugähnliche Geräte, die fäG, wie sie heute auf dem Schulweg häufig

benutzt werden. Wieso will ich das? Das Velo ist das klimafreundlichste Verkehrsmittel, das wir in der Schweiz haben, neben den Füssen natürlich. Zwei Drittel aller Schweizer besitzen ein oder mehr Velos. Die BZO, die Bau- und Zonenordnungen, schreiben aber noch immer zu wenig Platz vor. In manchen oder in vielen Bauzonenordnungen stehen 3 Quadratmeter für Velos pro Wohnung, 3 Quadratmeter. Ich will Sie jetzt nicht mit grossen Zahlen aufhalten oder so, darum bleibe ich bei den kleinen Zahlen: 3 Quadratmeter pro Wohnung, das genügt für ein bis zwei Velos, ein oder 0,9 Velos. Also ein Velo braucht, wenn es perfekt aufgehängt und perfekt eingeteilt ist, 0,9 Quadratmeter. Das ist alles ein bisschen zu technisch, darum: Sie können auf diesem Platz maximal ein bis drei Velos unterbringen. Wenn Sie eine vierköpfige Familie haben, dann bleibt mindestens ein Velo draussen oder in der Wohnung. Wenn der Vater noch ein teures Rennvelo hat, dann sind es fünf, wo stellen Sie die hin? Sie können sich selber ausrechnen, wie viel Platz da noch bleibt, und in vielen der Bau- und Zonenordnungen ist das noch so geregelt. Also mindestens ein Velo muss draussen bleiben, dieser Zustand ist unhaltbar. Es braucht die PI respektive den Gegenvorschlag, damit wir mehr Platz für die Velos bekommen.
Ich unterstütze den Gegenvorschlag daher gerne für einen klimafreundlichen Verkehr, für eine lebensfreundlichere Mobilität, für die nächsten Generationen. Danke.

Regierungsrat Martin Neukom: Zuerst vorneweg, ich finde es bemerkenswert, dass es beim sehr kontroversen Thema «Parkplätze» gelungen ist, in der Kommission einen tragfähigen Kompromiss zu finden, der schlussendlich in der Kommission einstimmig verabschiedet wurde. Hier wurde einiges an politischer Arbeit geleistet, besten Dank.
Ziel dieser Vorlage ist die Flexibilisierung, wenn ich das so zusammenfassen darf, die Flexibilisierung der Parkierungsregelungen im Planungs- und Baugesetz. Heute gibt es Vorgaben an die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, wie viele Parkplätze sie auf ihrem Grundstück errichten müssen. Es geht in dieser Vorlage also nicht um die öffentlichen Parkplätze, wie die blauen Zonen beispielsweise, sondern um die Parkplätze auf dem privaten Grundstück. Die Gemeinden erlassen dann im Rahmen ihrer BZO Vorgaben im Rahmen dessen, wie es das PBG ihnen vorschreibt. Die ursprüngliche Absicht dieser Regelung – sie ist schon älter – war, dass man verhindert, dass die Autos einfach irgendwo im öffentlichen Raum herumstehen. Man hat daher eine Pflicht eingeführt, dass Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer auf ihren Grundstücken dafür zu sorgen haben, dass dort die Fahrzeuge abgestellt werden können. Diese Regelung stammt aus den Neunzigerjahren, es ist klar, dass sich seither gerade die Mobilitätsbedürfnisse stark

geändert haben. Zum Auto sind Fahrräder und Elektrofahrräder und ähnliche Geräte hinzugekommen, der ÖV wurde ausgebaut. Und so ist der Verkehr heute, so kann man sagen, differenzierter, als er das vermutlich in den Neunzigerjahren war. Es gibt heute in urbanen Gebieten Haushalte, die kein Auto haben.
In der Stadt Zürich sind es 50 Prozent der Haushalte, die kein Auto haben. Das ist vermutlich weniger eine Frage der politischen Einstellung, sondern mehr eine Frage des Angebots. Wie gut ist die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr oder wie gut kann man sich zu Fuss oder mit dem Fahrrad fortbewegen? Auf dem Land ist es anders, da haben die allermeisten Haushalte ein eigenes Auto. Es macht daher Sinn – und das ist der Regierung besonders wichtig –, es macht Sinn, differenzierte Regelungen zu ermöglichen. Denn es macht keinen Sinn, in der Stadt und auf dem Land die gleichen Regeln anzuwenden, und deshalb ist es sinnvoll, dass man den Gemeinden hier den Spielraum ermöglicht.
Nun ist es so, dass heute gewisse Hauseigentümer auch dann Parkplätze auf ihren Grundstücken realisieren müssen, wenn sie selber gar kein Auto besitzen. Und gerade im urbanen Raum, dort, wo der Raum knapp ist, muss häufig unterirdisch gebaut werden. Das bringt dann auch sehr hohe Kosten mit sich, wenn Tiefgaragen erstellt werden müssen, die dann nur zur Hälfte benutzt werden, weil der Autoanteil dort geringer ist. Deshalb ist es aus meiner Sicht sinnvoll, dass man diese Vorgaben flexibilisiert, nämlich: Dort, wo die Regelung noch nötig ist, auf dem Land, können die Gemeinden das beibehalten und dort, wo es nicht nötig ist, vielfach in urbanen Gebieten, hat man mehr Flexibilität diesbezüglich. Ich freue mich, dass dieser Kompromiss zustande gekommen ist und in der KPB ein Kompromiss gefunden wurde.
Die Baudirektion hat eine Vernehmlassung durchgeführt, die Kommissionspräsidentin hat das schon erwähnt. Wir haben diese Vorlage der KPB vernehmen lassen. Die Gemeinden und ihre Verbände haben diese Anpassungen mehrheitlich begrüsst, und bei den anderen Teilnehmenden der Vernehmlassung ging es sehr weit auseinander, dort waren die Meinungen etwas weiter auseinander. Ich denke, das hat auch geholfen, nachher den Kompromiss noch so zu gestalten, dass man doch eine gute Mehrheit findet. Der Regierungsrat befürwortet das Eintreten auf diese Vorlage. Besten Dank.

Eintreten
ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Das Planungs- und Baugesetz vom 7. September 1975 wird wie folgt geändert:
§ 242

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 243. II. Erstellungspflicht
Abs. 1

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Abs. 2
Minderheitsantrag Barbara Grüter, Theres Agosti Monn, Jonas Erni, Walter Honegger, Andrew Katumba, Domenik Ledergerber, Peter Schick:
[2] Auf Antrag der Bauherrschaft kann in der Baubewilligung eine tiefere Zahl an erforderlichen Abstellplätzen festgelegt werden.

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der KPB: Paragraf 243 Absatz 2 ist jetzt so ein Fall, bei dem sich die Kommission dann nicht ganz einig war. Grundsätzlich muss es auch in der Meinung der Kommission so bleiben, dass weiterhin keine Verlagerung von Parkplätzen in den öffentlichen Raum stattfinden soll. Nun ist bei Paragraf 243 Absatz 2 die Mehrheit der Meinung, dass die Reduktion der Abstellplätze im Einzelfall durch die örtliche Baubehörde bewilligt werden soll, aber auch nur unter der Voraussetzung, dass keine Verlagerung in den öffentlichen Raum stattfindet.
Eine Minderheit, bestehend aus SVP und SP, erachtet hingegen das Verhindern der Verlagerung in den öffentlichen Raum als bereits genügend geregelt und beantragt den Verzicht auf die aus ihrer Sicht nicht nötige Verdoppelung.
Ich beantrage Ihnen namens der Kommissionsmehrheit die Zustimmung zum Kommissionsantrag.

Barbara Grüter (SVP, Rorbas): Dieses Thema «Parkierung» ist ein diffiziles Thema und wir hatten lange darüber zu debattieren. Es müssen unbedingt Abstellplätze verlangt werden, weil durch das Streichen dieser Pflicht sonst irgendwann keine Abstellmöglichkeiten mehr vorhanden sein werden. Es ist aber auch verständlich, dass es gute Gründe gibt, auf Abstellplätze verzichten zu können. Es soll möglich werden, auf Abstellplätze verzichten zu können, wenn dies vom Bauherrn explizit gewünscht wird und dies auch gut begründet werden kann oder wenn Mobilitätskonzepte vorliegen. Die Ge-

meinden sollen die Kompetenz haben oder neu erhalten, diese Ausnahmebewilligung zu sprechen beziehungsweise Abstellplätze legitim zu reduzieren oder ganz zu erlassen. Der Minderheitsantrag gibt den Gemeinden also eine erweiterte Kompetenz und dies ist in einem föderalistischen System eigentlich kein falscher Weg. Die Gemeinden können ja die Situation und die Lage in ihren Kommunen einschätzen und ihre Gebiete planerisch am besten einschätzen und weiterentwickeln.
Und wenn sie keine Erstellungspflicht mehr haben, wird der Druck auf den öffentlichen Grund aber auch grösser. Und einen Bauherrn im Nachhinein zu mehr Abstellmöglichkeiten zu verpflichten, ist leider auch nicht möglich; nicht nur, weil dann schon fertig gebaut ist, sondern weil dann auch die Eigentumsverhältnisse geändert haben können. Es bringt also eigentlich nichts, dann Scheinlösungen zu präsentieren, die in der Praxis nicht oder nur schlecht umsetzbar sind.
Dieser Minderheitsantrag ist sicher eine gute Kompromisslösung, nicht wünschenswert perfekt, aber eben für einmal ein guter Kompromiss.

Andrew Katumba (SP, Zürich): Gerne gebe ich meine Interessenbindung bekannt: Ich habe ein Auto – das ist zwar auf meine Frau eingelöst –, ich habe ein E-Bike und für beide Verkehrsmittel habe ich keinen Parkplatz. Ich wohne in der Altstadt der Stadt Zürich. Dort gibt es nicht mal eine blaue Zonenkarte, das heisst, ich bin somit gezwungen, sowohl mein Fahrrad ausserhalb des Gebäudes irgendwo auf öffentlichem Grund als auch mein Auto respektive das Auto meiner Frau in einer blauen Zone eines anderen Quartiers abzustellen.
Wir sprechen jetzt also einen relativ wichtigen Konflikt an, etwas, das wir heute nicht lösen können. Hier geht es eigentlich um die Mehrbelastung des öffentlichen Raums versus die Möglichkeit, autoarmes Wohnen zu ermöglichen. Ein Parkplatz in einer Tiefgarage kostet im Durchschnitt zwischen 50'000 und 90'000 Schweizer Franken. Die Kosten für ungenutzte Parkplätze werden auf die Mietenden umgelegt und erhöhen somit die Preise für alle Bewohnerinnen und Bewohner, unabhängig davon, ob sie einen Parkplatz benötigen oder nicht. Dies verteuert insbesondere in urbanen Gebieten, wo viele Menschen – wir haben es mehrmals gehört – kein Auto besitzen, die sonst schon sehr teuren Mieten. Hier haben Sie die Möglichkeit, dies entsprechend mit dem Antrag der SVP abzufedern. Aktuell sind die bürokratischen Auflagen für autoarmes Wohnen erheblich. Bauherren müssen umfangreiche Konzepte einreichen und darin ausführlich darlegen, wie ihre Liegenschaft an den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist und dass der öffentliche Raum nicht übermässig durch Privatfahrzeuge übernutzt wird, wollen sie autoarmes Wohnen ermöglichen.

Bereits in Paragraf 242 Absatz 2 ist der Grundsatz festgehalten, dass Fahrzeuge grundsätzlich auf Privatgrundstücken zu parkieren seien. Es braucht hier – jetzt müssen Sie gut zuhören –, es braucht hier nicht nochmals eine Bekräftigung dieses Grundsatzes. Zudem gilt es, die bereits bestehenden bürokratischen Hürden abzubauen. Es ist im Interesse der SP, dass all jene Bauherren, die eine zukunftsorientierte und nachhaltige Mobilität fördern möchten, dies möglichst einfach und, gerichtet an die Mitte und die FDP, möglichst unbürokratisch tun können.
Ich bin überzeugt, wir werden hier keine Lösung finden. Es ist an den Gemeinden, hier eine vernünftige Regelung zu finden. Sie kennen die Entwicklung in der Stadt Zürich, Sie haben wahrscheinlich von diesem «Bieler Modell» schon gehört, das jetzt in der Stadt Zürich diskutiert wird: Dort erhalten oder sollten nur jene – ich sage jetzt mal Menschen – eine blaue Zonenkarte erhalten, die beweisen können, dass sie auf ihrem Grundstück oder auf dem Grundstück, wo sie leben, keinen Parkplatz haben. Grundsätzlich bin ich der Meinung – es wird wahrscheinlich ein darwinistisches Modell sein –, dass wir den Bauherren ermöglichen müssen, autoarmes Wohnen zu realisieren. Gleichzeitig wird der Druck auf den öffentlichen Grund wahrscheinlich zunehmen. Und es wird jene Gemeinden verpflichten, die heute keine Parkplatzbewirtschaftung haben, auf ihrem öffentlichen Grund eine einzuführen. Also an diesem Weg geht nichts vorbei. Und in einem weiteren Schritt geht es dann in diese Richtung, dass nach der Einführung einer öffentlichen Bewirtschaftung entsprechend auch ein Management stattfindet und die Menge an öffentlichen Parkplätzen auf öffentlichem Grund dann entsprechend reguliert wird. Wir haben es gehört, es gibt gewisse Gemeinden, wo die – ich sage jetzt mal – Einwohnerinnen und Einwohner zwei oder drei Fahrzeuge haben. Es gibt aber auch jene Gemeinden, in denen die Hälfte der Bevölkerung kein Fahrzeug hat. Also ich denke, da braucht es wahrscheinlich dann in den Gemeinden in den kommenden Jahren gewisse Korrekturen. Hier möchten wir ein paar … *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Ich will es kurzhalten: Mit diesem neuen Absatz kann eine Bauherrschaft in einem Baugesuch eine tiefere Anzahl von Abstellplätzen beantragen. Wenn in einem Gebäude der Dachstock ausgebaut wird, fehlen oft die notwendigen Abstellplätze dafür. Wenn heute in einer Gemeinde kein Ersatzabgabefonds besteht, kann deshalb eine sinnvolle innere Verdichtung verwehrt werden. Und das ist der Kern dieses neuen Absatzes.
Der FDP ist es auch wichtig, dass der öffentliche Grund dadurch nicht übermässig durch Parkplätze beansprucht wird, und deshalb unterstützen wir den

SVP- und SP-Minderheitsantrag nicht. Bemerkenswert ist zudem, dass dieser Absatz im PBG ohne eine Anpassung der kommunalen Bauordnung sofort direkt angewendet werden kann. Die FDP stimmt für den Kommissionsantrag und lehnt den Minderheitsantrag ab.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Der öffentliche Grund, von dem wir hier sprechen – das sind in besonderem Ausmass Strassen und Plätze –, muss verschiedenste Aufgaben erfüllen, beispielsweise Verkehrsfläche für die zu Fuss Gehenden, für die Velofahrenden, für die Automobilistinnen, für den Güter- und Lieferverkehr oder auch für den ÖV. Gleichzeitig haben wir die Aufgabe, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Anpassung an den Klimawandel oder bezüglich Klimahitze, bezüglich der Siedlungserhitzung zu korrigieren. All diese Aufgaben muss der öffentliche Raum erfüllen.
Gleichzeitig haben wir den Grundsatz, dass eben die Parkierung, die für diese Gebäude nötig ist, auf den privaten Grundstücken zu erfolgen hat. Wir erleichtern jetzt mit dieser Vorgabe, dass es einfacher werden soll, hier zu reduzieren, wenn man diese Parkplätze nicht braucht, weil es tatsächlich gut sein kann, dass eine Alterssiedlung wesentlich weniger Parkplätze braucht, weil ganz viele Leute, die dort wohnen, gar nicht mehr mit dem Auto unterwegs sind. Es kann auch andere Gründe geben, wie von Stephan Weber erwähnt, um die Parkplätze zu reduzieren.
Hier sind wir aber ganz klar der Ansicht, dass es diese Interessenabwägung braucht, wenn wir davon abweichen: Sind es genügend Abstellplätze oder wie viele sind es dann genau, die Sie dann auf Ihrem privaten Grundstück erstellen müssen? Denn es kann eben nicht noch eine zusätzliche Aufgabe sein, hier im öffentlichen Raum private Abstellplätze zu erstellen. Aus diesem Grund ist die GLP der Ansicht, dass wir diese Ergänzung brauchen, damit die Interessenabwägung sauber gemacht werden kann.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Hier bei diesem Artikel geht es darum, die Bedingungen zu schärfen, wann eine tiefere Zahl an erforderlichen Abstellplätzen bewilligt werden kann, als gemäss lokaler Verordnung vorgesehen wäre. Ausnahmen für autoarme Siedlungen sind heute nur in Gemeinden möglich, welche die Möglichkeit explizit in der BZO vorsehen. Und da war Andrew Katumba eben etwas zu wenig präzise, auch die Kommissionspräsidentin hat von diesen Mobilitätskonzepten gesprochen. Diese gibt es aber nur in wenigen Gemeinden. Mit diesem neuen Paragrafen soll eben in allen Gemeinden eine Unterschreitung möglich sein. Der Grundsatz, dass auf öffentlichem Grund nicht parkiert werden soll, steht schon seit 50 Jahren im PBG. Wenn Sie auf die Strassen schauen, dann ist die Realität eine

andere. Darum verlangen wir, dass dieser Anspruch, dass eben nicht im öffentlichen Raum parkiert wird, explizit auch hier nochmals bei dieser Ausnahme formuliert wird. In der Bewilligung der kommunalen Baubehörde soll dann auch festgelegt werden, was passiert, wenn die Bewilligung erteilt, aber dennoch der öffentliche Raum mit Autos überstellt wird. Wenn es um ein einzelnes Auto geht, ja gut, aber wenn grössere Bauten mit 30, 50 oder 100 Wohnungen bewilligt und nur sehr wenige Autoabstellplätze vorgesehen werden, so sind durchaus Auflagen zu formulieren, welche eingehalten, nachgewiesen und kontrolliert werden. Insbesondere sind einschneidendere Auflagen auch bei Besitzerwechsel sicherzustellen, damit die Bewilligungsvoraussetzungen auch langfristig eingehalten werden. Dies erfolgt idealerweise durch eine Anmerkung im Grundbuch. Damit wird sichergestellt, dass die Auflage auch bei einem Besitzerwechsel noch eingehalten werden muss.

Barbara Grüter (SVP, Rorbas) spricht zum zweiten Mal: Es ist mir einfach noch wichtig zu sagen, dass Sie die Lösung des Kommissionsantrags leider in der Praxis gar nicht umsetzen können. Denn Sie können ja nicht im Nachhinein einen Bauherrn zur Rechenschaft ziehen, wenn dann der Druck auf den öffentlichen Raum zunimmt, wenn keine Parkplätze erstellt werden. Und meistens sind ja dann vielleicht auch schon die Eigentumsverhältnisse anders. Also Sie können das nicht nachträglich korrigieren. Deshalb: Wenn Sie das ins Gesetz schreiben, dass es nachträglich korrigiert werden muss, dann weiss ich nicht, wie man das dann umsetzen will. Die Gemeinden mit einem Abgabefonds können ja weiterhin mit diesem Fonds arbeiten und können den Fonds dann auch dazu verwenden, die Abstellplätze zu erstellen. Dann wächst der Druck auf den öffentlichen Grund nicht, weil ja dann eine Möglichkeit besteht. Und ja, wenn Sie natürlich Bewilligungen sprechen, die die Abstellplätze aufheben, dann gehen Sie das Risiko ein, dass dann tatsächlich der Druck auf den öffentlichen Grund zunimmt. Aber die Gemeinden können diese Lage ja am besten einschätzen und diese Ausnahmebewilligungen dann auch sprechen oder das den Bauherren dann eben erlassen, weil es eine gute Begründung dazu gibt. Und ich glaube, jede Gemeinde wäre auch vernünftig genug, dann ein Mobilitätskonzept oder irgendetwas zu verlangen. Denn die Gemeinde kann ja auch nicht einfach zulassen, dass dann alle Fahrzeuge auf dem öffentlichen Grund stehen. Sie kann aber zum Beispiel auch eine Nachtparkgebühr einführen, dann kann sie dieses Problem auch teilweise beheben. Es ist eine schwierige Diskussion mit diesen Parkplätzen, aber ich denke, mit diesem Minderheitsantrag haben wir sicher einen guten Kompromiss gefunden. Man sieht das ja auch daran, dass es fast eine unheilige Allianz ist. Aber es ist sicher die bessere Lösung als eine Scheinlösung, wo man den Bauherrn im Nachhinein zu irgendetwas verpflichten soll, was

faktisch ja gar nicht mehr möglich sein wird, wenn schon fertig gebaut ist. Danke.

Abstimmung
Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Barbara Grüter gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 84 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 244. III. Lage und Gestaltung
Abs. 1
Minderheitsantrag von Thomas Wirth, Nathalie Aeschbacher, Theres Agosti Monn, Jonas Erni, Andrew Katumba, Thomas Schweizer, Wilma Willi:
[1] Die Abstellplätze müssen gut zugänglich sein und in nützlicher Entfernung zum Baugrundstück liegen. Dabei sind die Verkehrsmittel unterschiedlich zu betrachten.

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Bei Paragraf 244 Absatz 1 bis 4 sind gleich mehrere Minderheitsanträge zu erwähnen, ich spreche im Sinne der Effizienz gleich zu allen dreien.
Es besteht Einigkeit darin, dass Abstellplätze grundsätzlich gut zugänglich und in nützlicher Entfernung zum Grundstück liegen sollen. Hier geht es um Absatz 1. Eine Minderheit aus SP, GLP und Grünen aber wünscht nun, eine Differenzierung nach Verkehrsmittel einzuführen, da die im Gesetz erwähnte nützliche Entfernung je nach Wahl eines Verkehrsmittels unterschiedlich betrachtet werden müsse. Die Kommissionsmehrheit, bestehend aus SVP, FDP und Mitte, erachtet dies indes nicht als notwendig. Dies sei ja sowieso gegeben.
Auch bei Absatz 3 von Paragraf 244 sind die gleichen Mehr- und Minderheiten unterschiedlicher Ansichten. So beantragt die Minderheit aus SP, GLP und Grünen bei Paragraf 244 Absatz 3, dass sich die Verpflichtung für unterirdische oder überdachte Abstellplätze auf Motorfahrzeuge beschränken soll.
Und wiederum die gleiche Minderheit wünscht, einen neuen Absatz 4 einzufügen, welcher die Ausstattungsanforderungen an Abstellplätze erwähnt haben will. Geregelt werden sollen beispielsweise die Anforderungen, wenn es sich um Ladestationen handelt, in den kommunalen BZO. Die Mehrheit erachtet dies nicht als notwendig. Dies sei Sache der Bauherrschaft und eigentlich grundsätzlich State of the Art, so wie man heute baue.
Im Namen der KPB empfehle ich Ihnen Zustimmung zur Kommissionsmehrheit bei den Absätzen 1, 3 und 4 von Paragraf 244.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Ich folge dem Beispiel von Barbara teilweise und spreche zu den Absätzen 1 und 3.
Wir haben heute, wie bereits beim Eintreten erwähnt, eine Vielfalt an Verkehrsmitteln. Wir haben Velos in unterschiedlichster Bauart, beispielsweise dreirädrige Elektrovelos für ältere Personen, die sich damit sicherer fühlen, weil das Fahrrad stabiler ist. Wir haben Lastenräder, die grössere Radstände haben. Wir haben Anhänger, die mit den Fahrrädern unterwegs sind. Wir haben elektrische Kleinfahrzeuge, die mit 30 oder 25 oder 45 Kilometer pro Stunde unterwegs sind. Wie haben die Autos. Wir haben ganz viele unterschiedliche Verkehrsmittel, die benutzt werden, um die Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Und gleichzeitig haben wir Autos, die zu 50 Prozent dazu genutzt werden, um weniger als 5 Kilometer zu fahren. Das heisst, hier gäbe es sicher ein grosses Potenzial, wie man gewisse Autofahrten reduzieren und auf andere Verkehrsmittel umlenken könnte. Um dies zu erreichen, schreibt dieser Paragraf vor, dass die Verkehrsmittel unterschiedlich behandelt werden, dass es eine Förderung durch den Komfort gibt, dass die einfachste und beste Lösung eben die ist, die direkt vor der Tür liegt und komfortabel ist. Und in diesem Sinne bitte ich Sie, stimmen Sie diesem Minderheitsantrag in Absatz 1 zu, damit die Gemeinden genau diese Regelungen auch so machen werden.
Und in Absatz 3 geht es darum, dass eigentlich nur die Autos unter dem Boden, in der Tiefgarage versorgt werden müssen und die anderen Verkehrsmittel nicht. Bitte stimmen Sie deshalb auch diesem Minderheitsantrag zu.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Zu Absatz 1: Die Formulierung gemäss der Kommissionsmehrheit beinhaltet gegenüber dem geltenden Recht eine geringfügige Ergänzung bezüglich der Zugänglichkeit. Die Kommissionsminderheit fordert zudem, dass die Verkehrsmittel unterschiedlich zu betrachten sind. Das kann man ja ohnehin tun. Es bläht die baurechtliche Abklärung unnötig auf und schränkt die Flexibilität ein. Dies ist nicht im Sinne der FDP. Die FDP stimmt für den Kommissionsantrag und lehnt den Minderheitsantrag ab.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Bei diesem Zusatz, dass die Verkehrsmittel unterschiedlich zu betrachten sind, geht es eben insbesondere auch um die Zugänglichkeit für Velofahrende. Denn sie sollen fahrend den Abstellplatz erreichen können und eben nicht das Velo tragen müssen. Bei den Autos ist es eine Selbstverständlichkeit, dass man das Auto nicht in die Garage hinunterträgt, aber bei den Velos eben nicht, und darum muss man das unterschiedlich betrachten.

Wir haben auch von Distanzen gesprochen. Um einen Autoabstellplatz aufzusuchen, sind 300 Meter zumutbar, für einen Veloabstellplatz ist das eben unzumutbar, darum braucht es diese Differenzierung.
Gleich noch zu Absatz 3: Hier geht es darum, den Status quo zu erhalten. Vorher waren Motorfahrzeuge nicht explizit erwähnt, aber eben gemeint, und das haben wir jetzt neu ergänzt.

Abstimmung
Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Wirth gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 88 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

§ 244. Abs. 2

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 244. Abs. 3
Minderheitsantrag Thomas Wirth, Nathalie Aeschbacher, Theres Agosti Monn, Jonas Erni, Andrew Katumba, Thomas Schweizer, Wilma Willi:
[3]Eine angemessene Anzahl Abstellplätze ist an leicht zugänglicher Lage für Besucher vorzusehen. Die nicht für Besucher vorgesehenen Abstellplätze für Motorfahrzeuge müssen unterirdisch angelegt oder überdeckt werden, wenn dadurch die Nachbarschaft wesentlich geschont werden kann, die Verhältnisse es gestatten und die Kosten zumutbar sind.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Zu Absatz 3: Die Kommissionsminderheit will, dass nur Abstellplätze für Motorfahrzeuge überdeckt oder unterirdisch angeordnet werden müssen. Dies widerspricht dem Geist ist dieser Gesetzesrevision, die flexibel nutzbare Abstellflächen für alle Verkehrsmittel ermöglichen soll. Ich kann mir gut vorstellen, dass künftig jede Wohneinheit über eine flexibel nutzbare Abstellfläche in einer Sammelgarage verfügt. Die Abstellfläche dient für Fahrzeuge, Motorräder, Lastenvelos, Fahrräder et cetera, halt einfach für das, was die Bewohner benötigen oder bevorzugen.
Diese Abstellflächen wären flächeneffizient und witterungsgeschützt und der Stromanschluss auch kein Problem. Wir brauchen keine Bevorzugung von einzelnen Verkehrsmitteln bei der Parkierung. Es macht zudem Sinn, dass auch Fahrradabstellplätze für Bewohner überdacht sind. Ich konnte in der Diskussion nie verstehen, was für alte Krämpfe hier noch in den Köpfen der linksgrünen Ratsseite herumgeistern. Die FDP stimmt für das geltende Recht und lehnt den Minderheitsantrag ab.

Ratspräsident Jürg Sulser: Einfach noch zur Information: Wir werden das Geschäft 5 heute fertigmachen, und nachher haben wir noch eine Fraktionserklärung der Grünen.

Abstimmung
Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Wirth gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 88 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

§ 244. Absatz 4 (neu)
Minderheitsantrag Thomas Wirth, Nathalie Aeschbacher, Theres Agosti Monn, Jonas Erni, Andrew Katumba, Thomas Schweizer, Wilma Willi:
[4]In der Bau- und Zonenordnung können die Anforderungen an die Ausstattung der Abstellplätze genauer geregelt werden.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Hier geht es darum, dass die Gemeinden die Möglichkeit bekommen, eine Regelung zu treffen, die eigentlich genau im Sinne des heutigen Traktandums 3 *(Vorlage 5921a)* ist, dass sie also beispielsweise vorschreiben können, dass es Ladepunkte bei gewissen Abstellplätzen braucht. Wir erachten diese Regelung als sinnvoll und zielführend und möchten dies den Gemeinden überlassen, dass sie das diskutieren und beschliessen können, und nicht hier im Kantonsrat grundsätzlich verhindern.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Es ist nicht an der öffentlichen Hand, generell Detailanforderungen an die Ausstattung von Abstellplätzen zu bestimmen. Dies ist ein massloser Eingriff in das Privateigentum, ohne dass ein wesentliches öffentliches Interesse besteht. Die FDP lehnt den Minderheitsantrag ab.

Abstimmung
Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Wirth gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 88 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

§ 247. V. Ersatzabgaben
2. Pflichten der Gemeinden

Ratspräsident Jürg Sulser: Hier liegen neben dem Kommissionsantrag ein Minderheitsantrag 1 von Thomas Schweizer und Mitunterzeichnenden sowie ein Minderheitsantrag 2 von Stephan Weber und Mitunterzeichneten vor. Da

es sich um gleichwertige Anträge handelt, stimmen wir darüber im Cupsystem ab.

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der KPB: Der Kantonsratspräsident hat es bereits erklärt, es gibt bei Paragraf 247 Absatz 1 zwei Minderheitsanträge. Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass die ursprüngliche Absicht, dass mit dem in den Fonds eingelegten Geld in nützlicher Entfernung ein Parkplatz gebaut oder der öffentliche Verkehr gefördert werden soll, nicht mehr zweckmässig sei, da das Geld meist unangetastet im Fondstopf liegenbleibe. Mit der geplanten Gesetzesänderung soll nun der Fonds flexibler genutzt und generell für die Mobilität verwendet werden können. Das ist der Kommissionsmehrheitsantrag.
Eine Minderheit der Grünen hingegen stört sich an der aus ihrer Sicht unklaren Formulierung, da eben nicht definiert sei, was unter «Mobilität» zu verstehen sei. Sie beantragt daher, aufbauend auf dem geltenden Recht, gezielt zu regeln, dass die Fondsgelder zur Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs verwendet werden dürfen.
Eine weitere Minderheit der FDP hingegen lehnt die Neuregelung gänzlich ab. Insbesondere argumentiert sie mit Gründen der Umwidmung der bisherigen Mittel, die nicht einfach zweckentfremdet werden könnten.
Namens der Kommission für Planung und Bau beantrage ich Ihnen Zustimmung zum Kommissionsmehrheitsantrag.

Minderheitsantrag 1 Thomas Schweizer, Wilma Willi:
[1] Die Gemeinden legen die Abgaben in einen Fonds, der nur zur Schaffung von Parkraum in nützlicher Entfernung von den belasteten Grundstücken, zu einem diesen Grundstücken dienenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder zur Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs in der Gemeinde verwendet werden darf.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): In 53 Gemeinden liegen insgesamt 29 Millionen Franken in den Parkplatzersatzfonds. Aufgrund der eng gefassten Zweckbindung besteht oft keine Möglichkeit für eine sinnvolle Verwendung dieses Geldes. Mit der Erweiterung der Zweckbindung soll auf dieses Geld zugegriffen werden können. Wir Grünen beantragen aber, dass die Zweckbindung nur leicht erweitert wird. Die bisherige Zweckbindung soll nach wie vor erhalten bleiben. Zusätzlich sind die Gelder aber auch für Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr einsetzbar. Das macht Sinn, da ja der Verzicht auf einen Parkplatz, welcher die Abgabe ausgelöst hat, dazu führt, dass die Leute vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Sie müssen die Ziele des täglichen Bedarfs besser erreichen können, also die Läden,

die ÖV-Stationen und so weiter. Das ist ja die Voraussetzung, damit sie kein Auto benötigen.
Die Mehrheit will die Zweckbindung so weit erweitern, dass der Fonds für alles, was mit Mobilität zu tun hat, eingesetzt werden kann. Eine solch radikale Öffnung untergräbt die Fondslogik. Faktisch verkommt der Fonds zu einem Durchlaufposten. Ich bitte Sie also, dem Minderheitsantrag 1 zuzustimmen.

***Minderheitsantrag 2 Stephan Weber, Barbara Franzen, Simon Vlk**:*
Abs. 1 gemäss geltendem Recht.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Die FDP will die Verwendung der Fondsmittel nicht erweitern oder zweckentfremden. Die Grundstückbesitzer haben Ersatzzahlungen für fehlende Parkplätze in den Fonds einbezahlt. Die Gelder sollen für den ursprünglich vereinbarten Zweck verwendet werden, nämlich für Parkplätze. Beide Anträge – der Kommissionsmehrheit und der Minderheit 1 – sind schwammig formuliert und haben nur das Ziel, die Gelder der Parkplatzersatzabgabe anderweitig zu verprassen. Mit dem vorhin beschlossenen neuen Paragrafen 243 Absatz 2 kann die geforderte Anzahl Parkplätze auf Antrag der Bauherrschaft herabgesetzt werden. Für die FDP ist es deshalb ohnehin fraglich, ob diese Parkierungsfonds überhaupt noch zeitgemäss sind und benötigt werden. Die FDP stimmt im Cupsystem zuerst für das geltende Recht und, wenn nötig, mit wenig Begeisterung im zweiten Schritt mit der Kommissionsmehrheit.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Ich war in der letzten Legislatur in der KPB und möchte deshalb auch noch kurz das Wort ergreifen und auf einen unserer Meinung nach wichtigen Punkt aufmerksam machen, damit das dann auch im Ratsprotokoll ist. Und zwar stellt sich nun die Frage, was mit den bereits geleisteten Abgaben geschehen soll. Kann der Zweck nachträglich geändert werden? Diese Frage wurde in der Kommission gestellt, beraten und kontrovers diskutiert. Es bestehen unserer Meinung nach zwei Möglichkeiten: Entweder müssen die Gemeinden die teilweise üppigen Fondsmittel gemäss ihrer ursprünglichen Zweckbindung einsetzen oder die bezahlten Abgaben den Grundeigentümern, für deren Liegenschaften entgegen den bisherigen gesetzlichen Vorschriften keine Gegenleistung erbracht wurde, zurückerstatten. Und die dritte Möglichkeit ist: Es muss geklärt werden, ob der Zweck überhaupt nachträglich geändert werden darf.
Ich möchte auf die Rechtsprechung des Bundesgerichts hinweisen, das ist Bundesgerichtsentscheid 124 I 289: Der Rückerstattungsanspruch wurde positiv beurteilt, wenn zweckgebundene Abgaben entgegen ihrer gesetzlichen

Bestimmungen verwendet werden. Es ist auch rechtsstaatlich sehr bedenklich, wenn unter bestimmten gesetzlichen Voraussetzungen verlangte Ersatzabgaben nachträglich für andere Zwecke eingesetzt werden. Ich bin gespannt, wie das Verwaltungsgericht diese Rückforderungsbegehren beurteilen wird, und es ist mir wichtig, dass dieser Punkt im Ratsprotokoll erwähnt wird und festgehalten ist. Besten Dank.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Diese Frage haben wir in der KPB diskutiert und es wurde von der Verwaltung gesagt: Ja, man kann die Zweckbindung erweitern, das ist möglich.

Abstimmung im Cupsystem

Ratspräsident Jürg Sulser: Der Kommissionsmehrheitsantrag, der Minderheitsantrag 1 von Thomas Schweizer und der Minderheitsantrag 2 von Stephan Weber sind als gleichwertige Anträge zu behandeln, weshalb wir sie im sogenannten Cupsystem einander gegenüberstellen. Wir werden die Türen schliessen, um die Anwesenden ermitteln zu können. Auf den Monitoren werden die Stimmen wie folgt dargestellt: Wer für den Kommissionsmehrheitsantrag ist, drückt die Taste 1 und erscheint grün. Wer seine Stimme dem Minderheitsantrag 1 gibt, drückt die Taste 2, die rot dargestellt wird. Und wer sich für den Minderheitsantrag 2 entscheidet, drückt die Taste 3 und wird gelb dargestellt. Erreicht keiner der Anträge die Mehrheit, wird entschieden, welcher der beiden Anträge, die am wenigsten Stimmen erhalten haben, ausscheidet. In der Folge wird das Verfahren fortgesetzt, bis einer der Anträge die Mehrheit erlangt. Die Türen sind zu schliessen und die Anwesenden drücken bitte die Taste 1.

Anwesende Ratsmitglieder	178
Absolutes Mehr	90 Stimmen
Kommissionsmehrheitsantrag	71 Stimmen
Minderheitsantrag Thomas Schweizer	67 Stimmen
Minderheitsantrag Stephan Weber	40 Stimmen

Ratspräsident Jürg Sulser: Keiner der Anträge hat das absolute Mehr erhalten. Ich stelle die beiden Anträge, die am wenigsten Stimmen auf sich vereinigt haben, einander gegenüber.

Minderheitsantrag Thomas Schweizer	90 Stimmen
Minderheitsantrag Stephan Weber	88 Stimmen

Ratspräsident Jürg Sulser: Der Minderheitsantrag 2 von Stephan Weber scheidet aus. Ich stelle die beiden verbleibenden Anträge einander gegenüber.

Kommissionsantrag	111 Stimmen
Minderheitsantrag Thomas Schweizer	67 Stimmen

Der Kantonsrat beschliesst mit 111 : 67 Stimmen, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Ratspräsident Jürg Sulser: Damit ist die Vorlage materiell durchberaten und geht an die Redaktionskommission.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

6. Verschiedenes

Fraktions- und persönliche Erklärungen

Fraktionserklärung der Grünen zu Klima und Verkehr

Ratspräsident Jürg Sulser: Ich bitte Sie, auf den Plätzen zu bleiben *(viele Ratsmitglieder sind dabei, den Saal zu verlassen)* und sich noch die Fraktionserklärung anzuhören. Das ist ein bisschen Respekt.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Danke, Herr Ratspräsident, ich habe das um 9 Uhr angemeldet, und es gab offenbar eine Panne, sonst hätte das schon früher stattgefunden. *(Zwischenrufe, der Votant war nach der Pause, als er zum Verlesen der Fraktionserklärung aufgefordert wurde, nicht im Saal.)*
Die Fraktionserklärung der Grünen trägt den Titel «Es braucht einen klimafreundlichen Verkehr – und Zürich kann das»:
Drei Länder Europas haben im Jahr 2023 etwa gleich viel Klimagase ausgestossen, jedes von ihnen ungefähr 40 Millionen Tonnen, Norwegen, Schweden und die Schweiz. Im jüngsten Klimaschutz-Ranking, dass internationale Umweltverbände letzte Woche veröffentlicht haben, rangiert Norwegen auf dem Platz 9, Schweden auf dem Platz 11, die Schweiz aber ist von Platz 21 auf Platz 33 heruntergefallen. Die Schweiz liegt damit also weit hinter Deutschland, weit hinter Grossbritannien – man reibt sich die Augen –, aber auch weit hinter Österreich und Frankreich, da wird man sich wundern. Wie

kann es sein, dass bei fast gleichem CO_2-Ausstoss und Bevölkerungszahl wie Schweden und Norwegen gerade die Schweiz so weit zurückgefallen ist?
Für das Ranking wurde gemessen, was von diesen Ländern in den nächsten 25 Jahren in der Klimapolitik zu erwarten ist, und da steht die Schweiz nicht gut da. Der politische Wille, die Aufgaben des Klimaschutzes anzupacken und zu erledigen, ist in den beiden nördlichen Staaten bedeutend grösser als in der Schweizer Politik.
Das Klima- und Innovations-Gesetz, das die Bevölkerung im Juni dieses Jahres mit fast 60 Prozent Ja-Stimmen angenommen hat, legt erstmals überhaupt fest, welche Dekarbonisierungsziele wir haben, doch die Etappenziele sind zu wenig ambitioniert. Sie orientieren sich an den Low-Hanging-Fruits und schieben in den Bereichen Verkehr und Industrie die Hauptlast an die kommenden Generationen. Ähnlich unbefriedigend sind die Massnahmen: Während der Kanton Zürich, Sie wissen es, de facto ein Verbot für den Ersatz und Neueinbau von fossilen Heizungen hat, ist im eidgenössischen Klimaschutzgesetz lediglich von entsprechenden Fördermassnahmen die Rede. Und auch sonst mangelt es an wirksamen Massnahmen. Da muss man sich also nicht die Augen reiben, dass internationale Verbände den Erfolg unserer Klimapolitik nicht besonders hoch einschätzen.
Warum reden wir überhaupt von Norwegen und Schweden? Weil sie, anders als die Schweiz, klare klimapolitische Ziele haben, weil sie den Ausbau der erneuerbaren Energien in den nächsten Jahren vorwärtstreiben wollen. Aber auch bei der Effizienz und bei den Energiesparmassnahmen wollen sie «fürschi» machen, und dies, obwohl Schweden und Norwegen gegenwärtig genau gleich weit stehen wie wir. Aber die beiden Länder – und das können wir uns zum Vorbild nehmen – wissen, dass sie selbst genauso wie die Schweiz nicht darüber entscheiden können, wie sie das Klimaziel von global 1,5 Grad Erwärmung erreichen werden. Aber die beiden Länder – und das können wir uns zum Vorbild nehmen – sehen es als ihre Verpflichtung, ihren Beitrag an dieses Ziel zu leisten, und das sollten wir uns in der Schweiz auch dringendst zu Herzen nehmen.
Jetzt komme ich noch zum zweiten Thema: Ein wichtiger Grund für das gestrige Nein zum Autobahnausbau *(in der eidgenössischen Volksabstimmung)* ist der Umstand, dass ein Grossteil der Bevölkerung nicht versteht, warum wir in der Schweiz im Zeitalter der globalen Klimaerwärmung über 5 Milliarden Franken zur Förderung des Autoverkehrs ausgeben sollen. Dass diese Milliarden des Bundes zweckgebunden sind, das kümmert doch die Stimmbevölkerung nicht. Die Menschen in der Schweiz und in unserem Kanton sehen jeden Tag, dass für den Veloverkehr, dass für den Fussverkehr und in gewissen Gebieten auch für den ÖV viel zu wenig gemacht wird. Das Nein

zum Autobahnausbau ist ein klares politisches Signal der Stimmbevölkerung, auch der Stimmbevölkerung im Kanton Zürich. Es ist der Ruf nach einer anderen, fortschrittlichen Verkehrspolitik. Der lautet ungefähr so: Hören Sie endlich mit dem Glauben auf, dass sich die Verkehrsprobleme mit gigantischen Strassenprojekten lösen lassen, und beginnen Sie im Zeitalter der Klimakrise endlich damit, viel mehr für die nachhaltigen Mobilitätsformen zu tun. Das heisst, dass die Verkehrswege kürzer, dass unsere Mobilität insgesamt effizienter, suffizienter, weniger umwelt- und klimabelastend, aber auch gesünder und weniger zeitraubend wird.
Dieser Ruf gilt besonders auch für die Zürcher Regierung. Es ist längst Zeit für die Verkehrswende. Setzen wir im Kanton Zürich also einen starken Schwerpunkt in diesem Bereich und tragen ihn in die Schweiz hinaus. Zürich kann das. Ich danke Ihnen.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Open-Source für den Kanton Zürich analog Art. 9 EMBAG**
  Motion *Felix Hoesch (SP, Zürich), Simon Vlk (FDP, Uster), Tina Deplazes (Die Mitte, Hinwil), Gabriel Mäder (GLP, Adliswil), Benjamin Krähenmann (Grüne, Zürich), Michael Bänninger (EVP, Winterthur)*
- **Verkehrsabgaben mit Lenkungswirkung auf SUVs**
  Motion *Benjamin Krähenmann (Grüne, Zürich), Florian Heer (Grüne, Winterthur), Silvia Rigoni (Grüne, Zürich)*
- **Wie weiter mit der AXPO?**
  Interpellation *Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Paul von Euw (SVP, Bauma), Beat Bloch (CSP, Zürich), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.), Manuel Sahli (AL, Winterthur)*
- **Berufsausübungsbewilligung (BAB) für Pflegefachpersonen in Alters- und Pflegeheimen**
  Dringliche Anfrage *Claudia Frei (GLP, Uster), Markus Schaaf (EVP, Zell), Brigitte Röösli (SP, Illnau-Effretikon), Hans Egli (EDU, Steinmaur), Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon), Josef Widler (Die Mitte, Zürich), Nicole Wyss (AL, Zürich)*
- **Alleebäume zwischen Affoltern am Albis und Hedingen**
  Anfrage *Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.)*
- **Klimaneutralität und Flugreisen an der Universität Zürich**
  Anfrage *Benjamin Krähenmann (Grüne, Zürich), Gianna Berger (AL, Zürich), Nicola Siegrist (SP, Zürich)*
- **Risiken der Künstlichen Intelligenz (KI) im Kanton Zürich**
  Anfrage *Jonas Erni (SP, Wädenswil)*

– **Welche Auswirkungen hat EFAS für die Kostenbeteiligung des Kantons?**
  Anfrage *Renata Grünenfelder (SP, Zürich), Brigitte Röösli (SP, Illnau-Effretikon), Pia Ackermann (SP, Zürich)*
– **Krankheitsbedingte Ausfälle bei der kantonalen Verwaltung**
  Anfrage *Monika Keller (FDP, Greifensee), Reto Agosti (FDP, Küsnacht)*
– **Ersatzmassnahmen bei Erneuerung bestehender Konzessionen für Bauten und Anlagen auf dem Zürichsee**
  Anfrage *Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen), Sarah Fuchs (FDP, Meilen), Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg), Claudia Hollenstein (GLP, Stäfa)*
– **Zuständigkeit für Anpassungen im U-Haft-Regime**
  Anfrage *Michael Biber (FDP, Bachenbülach), Gabi Petri (Grüne, Zürich), Angie Romero (FDP, Zürich)*
– **Was tut der Kanton Zürich für Opfer von Menschenhandel?**
  Anfrage *Mandy Abou Shoak (SP, Zürich), Silvia Rigoni (Grüne, Zürich), Michael Bänninger (EVP, Winterthur), Tamara Fakhreddine (FDP, Bonstetten)*

Rückzug einer KEF-Erklärung

Ratspräsident Jürg Sulser: Für die Budgetdebatte noch die Information: Die KEF-Erklärung zur Leistungsgruppe 5210, Kostendeckungsgrad, wurde zurückgezogen.

Schluss der Sitzung: 12.20 Uhr

Zürich, den 25. November 2024

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann