



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

160. KR-Sitzung, Montag, 29. Juni 2026, 08:15 Uhr

Vorsitz: *Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach)*

Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen3**
 - Antworten auf Anfragen
 - Ratsprotokoll zur Einsichtnahme
 - Zuweisung von neuen Vorlagen
- 2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates4**
 - für Christoph Ziegler
 - KR-Nr. 124/2026
- 3. Lernen aus Femiziden: Standardisiertes indikatorengestütztes Monitoring und interdisziplinäre Reviews5**
 - Postulat Mandy Abou Shoak (SP, Zürich), Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen), Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf), Sabine Arnold (Grüne, Zürich) vom 9. März 2026
 - KR-Nr. 91/2026, Entgegennahme, keine materielle Behandlung
- 4. Koordination der Alterspolitik im Kanton Zürich nachhaltig stärken6**
 - Postulat Markus Schaaf (EVP, Zell), Renato Pfeffer (EVP, Richterswil), Michael Bänninger (EVP, Winterthur) vom 30. März 2026
 - KR-Nr. 135/2026, Entgegennahme, keine materielle Behandlung
- 5. Aktionsplan gegen Gewalt im digitalen Raum, insbesondere Deepfakes6**
 - Postulat Mandy Abou Shoak (SP, Zürich), Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf), Sabine Arnold (Grüne, Zürich), Andrea Gisler (GLP, Gossau), Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen) vom 30. März 2026
 - KR-Nr. 178/2026, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

6. Bedarfsgerechte Versorgung von Menschen mit ME/CFS und Long Covid	7
Postulat Renata Grünenfelder (SP, Zürich), Jeannette Büsser (Grüne, Horgen), Nicole Wyss (AL, Zürich), Michael Bänninger (EVP, Winterthur), Claudia Hollenstein (GLP, Stäfa) vom 11. Mai 2026	
KR-Nr. 193/2026, Entgegennahme, keine materielle Behandlung	
7. Qualitätsanforderungen beim Einsatz von KI in der Verwaltung...7	
Antrag des Regierungsrates vom 30. Oktober 2024 und Antrag der Kommission für Staat und Gemeinden vom 19. September 2025	
KR-Nr. 323a/2022	
8. Gesetz über elektronische Basisdienste (GEB)	11
Antrag des Regierungsrates vom 18. September 2024 und Antrag der Kommission für Staat und Gemeinden vom 19. September 2025	
Vorlage 5985a	
9. Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr»	24
Antrag des Regierungsrates vom 12. März 2025 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. März 2026	
Vorlage 6013a	
10. Teilrevision 2024 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr»	43
Antrag des Regierungsrates vom 19. November 2025 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 17. März 2026	
Vorlage 6061a	
11. Schienengebundene Verbindung von Uster über Volketswil nach Effretikon.....	52
Antrag des Regierungsrates vom 4. Juni 2025 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 2. Dezember 2025	
KR-Nr. 35a/2023	
12. Verschiedenes	58
Fraktions- und persönliche Erklärungen	

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Dies ist nicht der Fall. Wir fahren fort wie vorgesehen.

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf acht Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 115/2026, Transparenz oder Datenleck: Spielen Online-Publikationen gewisser Gemeinden Cyberkriminellen in die Hände?
Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon), Gabriel Mäder (GLP, Adliswil), Claudia Frei (GLP, Uster)
- KR-Nr. 117/2026, Zugang zu Work Zone
Sibylle Jüttner (SP, Andelfingen), Markus Schaaf (EVP, Zell), Gianna Berger (AL, Zürich)
- KR-Nr. 119/2026, Vorgehen bei Ausserbetriebsetzung von Gasanschlüssen
Jonas Pfister (Grüne, Winterthur)
- KR-Nr. 121/2026, Leistungsauftrag Abwassermonitoring
Edith Häusler (Grüne, Kilchberg), Gianna Berger (AL, Zürich), Markus Bärtschiger (SP, Schlieren)
- KR-Nr. 144/2026, Zeitplan Bahnunterführung Winterthurerstrasse Uster
Simon Vlk (FDP, Uster), Patricia Bernet (SP, Uster), Anita Borer (SVP, Uster), Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster)
- KR-Nr. 147/2026, Elektrifizierung des privaten Schiffsverkehrs auf dem Zürichsee – Massnahmen, Konzessionen und Förderinstrumente
Daniel Rensch (GLP, Zürich), Christa Stünzi (GLP, Horgen), Sascha Ullmann (GLP, Zollikon)
- KR-Nr. 149/2026, Wie weiter mit der Kompetenzdelegation an die Städte Zürich und Winterthur auf überkommunalen Strassen?
Ulrich Pfister (SVP, Egg), Marc Bourgeois (FDP, Zürich)
- KR-Nr. 150/2026, Korrekte Verwendung der Staatsbeiträge an private Berufsfachschulen mit kantonalem Leistungsauftrag
Daniel Heierli (Grüne, Zürich), Marion Schmid (SP, Zürich)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 159. Sitzung vom 22. Juni 2026, 8.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Beschluss des Kantonsrates über die Erledigung der Motion KR-Nr. 182/2024 betreffend «Gesetzgebung zu Landwirtschaftsflächen und Feuchtgebieten weiterentwickeln»**
KR-Nr. 182a/2024
- **Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 183/2024 betreffend Flächen für die landwirtschaftliche Produktion und für die Biodiversität**
KR-Nr. 183a/2024
- **Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung der Abrechnung des Rahmenkredits für die Ausrichtung von Subventionen gemäss § 8 des Einführungsgesetzes zum Arbeitslosenversicherungsgesetz in den Jahren 2022–2025**
Vorlage 5728a

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für Christoph Ziegler

KR-Nr. 124/2026

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Wir dürfen heute ein neues Kantonsratsmitglied begrüssen, und zwar anstelle von Christoph Ziegler. Die Direktion der Justiz und des Innern hat uns folgende Verfügung zukommen lassen.

Ratssekretärin Sylvie Matter verliest die Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern vom 9. Juni 2026: «Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis XV, Winterthur Land, wird für das per 22. Juni 2026 zurücktretende Mitglied Christoph Ziegler (Liste 04, Grünliberale – GLP) als gewählt erklärt:

Viviane Kägi, geboren 1997, Sekundar-/Berufsschullehrerin, wohnhaft in Turbenthal.»

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Ich bitte, die Gewählte eintreten zu lassen. Viviane Kägi, die Direktion der Justiz und des Innern hat Sie als Mitglied des Kantonsrates als gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraph 4 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde

zu leisten. Ich bitte, die Türen zu schliessen. Die Anwesenden im Saal erheben sich. Ich bitte die Ratssekretärin, das Amtsgelübde zu verlesen.

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

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Viviane Kägi, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen: «Ich gelobe es.»

Viviane Kägi (GLP, Turbenthal): Ich gelobe es.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Ich danke Ihnen und heisse Sie herzlich willkommen. Sie können Ihren Platz einnehmen. Sie können sich wieder setzen, die Türen können geöffnet werden.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Lernen aus Femiziden: Standardisiertes indikatorengestütztes Monitoring und interdisziplinäre Reviews

Postulat Mandy Abou Shoak (SP, Zürich), Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen), Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf), Sabine Arnold (Grüne, Zürich) vom 9. März 2026

KR-Nr. 91/2026, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Anita Borer (SVP, Uster): Wir verlangen Diskussion.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Es ist Ablehnung des Postulats beantragt. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

4. Koordination der Alterspolitik im Kanton Zürich nachhaltig stärken

Postulat Markus Schaaf (EVP, Zell), Renato Pfeffer (EVP, Richterswil), Michael Bänninger (EVP, Winterthur) vom 30. März 2026

KR-Nr. 135/2026, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat KR-Nr. 135/2026 ist überwiesen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Aktionsplan gegen Gewalt im digitalen Raum, insbesondere Deepfakes

Postulat Mandy Abou Shoak (SP, Zürich), Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf), Sabine Arnold (Grüne, Zürich), Andrea Gisler (GLP, Gossau), Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen) vom 30. März 2026

KR-Nr. 178/2026, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Der Regierungsrat ist auch hier bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Es wird ein anderer Antrag gestellt?

Anita Borer (SVP, Uster): Auch hier verlangen wir Diskussion.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Es ist Ablehnung des Postulats beantragt. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

6. Bedarfsgerechte Versorgung von Menschen mit ME/CFS und Long Covid

Postulat Renata Grünenfelder (SP, Zürich), Jeannette Büsser (Grüne, Horgen), Nicole Wyss (AL, Zürich), Michael Bänninger (EVP, Winterthur), Claudia Hollenstein (GLP, Stäfa) vom 11. Mai 2026

KR-Nr. 193/2026, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat KR-Nr. 193/2026 ist überwiesen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Qualitätsanforderungen beim Einsatz von KI in der Verwaltung

Antrag des Regierungsrates vom 30. Oktober 2024 und Antrag der Kommission für Staat und Gemeinden vom 19. September 2025

KR-Nr. 323a/2022

Priska Lötscher (SP, Winterthur), Präsidentin der Kommission für Staat und Gemeinden (STGK): Am 12. September 2022 reichten Gabriel Mäder und Mitunterzeichnende von SP, Grünen, Mitte, FDP und SVP ein Postulat betreffend «Qualitätsanforderungen beim Einsatz von KI in der Verwaltung» ein. Mit dem Vorstoss verlangten die Unterzeichnenden vom Regierungsrat, die qualitativen, rechtlichen und ethischen Anforderungen an die unterschiedlichen Kategorien von KI-Systemen in der kantonalen Verwaltung darzulegen.

Der Regierungsrat schrieb in seinem Bericht, dass ein entsprechendes Projekt eingeleitet sei, und verwies auf Erkenntnisse aus einer von der Staatskanzlei in Auftrag gegebenen KI-Studie mit dem Titel «Einsatz Künstlicher Intelligenz in der Verwaltung: rechtliche und ethische Fragen». Aufgrund dieser Studie wurde bei der laufenden Totalrevision des Gesetzes über die Information und den Datenschutz, bekannt als IDG, auch eine Bestimmung aufgenommen, die vorsieht, dass öffentliche Organe offenlegen, welche grundrechtlich relevanten algorithmischen Entscheidungssysteme (*AES*) sie nutzen. Gestützt auf diesen Bericht, beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat Nr. 323/2022 als erledigt abzuschreiben.

Die Kommission für Staat und Gemeinden beantragt dem Kantonsrat einstimmig, das Postulat von GLP, SP, Grünen, Mitte, FDP und SVP betreffend «Qualitätsanforderungen beim Einsatz von KI in der Verwaltung» als erledigt abzuschreiben. Zu bemerken ist allerdings, dass die Einstimmigkeit der Abschreibung nicht darauf beruht, dass alle Kommissionsmitglieder mit den Resultaten aus dem Bericht zufrieden sind. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Der Regierungsrat ist sich der Bedeutung der Qualitätssicherung und auch der Transparenz beim Einsatz von künstlicher Intelligenz sehr wohl bewusst. Es wurde bereits im Februar 2021 im Auftrag der Staatskanzlei eine Studie zu den rechtlichen und ethischen Aspekten von KI erstellt, also uns ist dieses Thema wichtig. Diese KI-Studie betont auch die Bedeutung eines Verzeichnisses der algorithmischen Entscheidungssysteme. Bereits heute setzt der Kanton Zürich künstliche Intelligenz ein, der Einsatz erfolgt aber hauptsächlich in Pilotprojekten, welche die Grundrechte nicht tangieren. Ein breiterer Einsatz von AES-Systemen in der Verwaltung ist nicht zu erwarten. Ein öffentliches Verzeichnis zu den im Kanton Zürich eingesetzten AES wird somit immer relevanter, und auch die Schaffung von Transparenz über KI-Systeme ist für uns sehr wichtig. Dieses Verzeichnis ist ein wichtiges Instrument auch der demokratischen Kontrolle und der Vertrauensbildung der Öffentlichkeit gegenüber unserer Verwaltung. Der nächste Schritt in der KI-Qualitätssicherung sind also die grundrechtlichen Folgenabschätzungen nach Paragraph 36 des totalrevidierten IDG, wie es die Kommissionspräsidentin bereits gesagt hat. Für die Umsetzung dieses Instruments hat unsere Staatskanzlei bereits im Frühling ein entsprechendes Projekt gestartet. Und somit sind wir natürlich auch dankbar für die Abschreibung des Postulates. Besten Dank.

Gabriel Mäder (GLP, Adliswil): Geschätzte Regierungspräsidentin, in Ihrem Votum gerade eben haben Sie einmal mehr die Transparenz in den Vordergrund gestellt. Die Transparenz ist wichtig, und wir haben sie mit dem Transparenzregister im IDG im Gesetz verankert. In diesem Postulat hingegen geht es darum, die zentralen Punkte für den Einsatz von KI zu klären. Wer entscheidet wann, wie, worüber und trägt die Verantwortung? Ohne die Klärung dieser Fragen ist ein verantwortungsvoller Einsatz von KI nicht gewährleistet. Der Bericht des Regierungsrates zum Postulat bringt in diesem Punkt keine neuen Erkenntnisse und beantwortet die zentralen Fragen unseres Postulates nicht. Obwohl der Rat, wie Sie erwähnt haben, das Thema bereits früh auf die Agenda gebracht hat, bekommen wir nun unsere Fragen

einfach nur zurückgespiegelt. Deshalb möchte ich mich auch gar nicht länger damit aufhalten.

Immerhin hat sich seit der Veröffentlichung an anderer Stelle etwas bewegt: Mit dem neuen IDG und dem Verzeichnis der algorithmischen Entscheidungssysteme, AES, wird das Transparenzprinzip deutlich gestärkt. Künftig sollen das verantwortliche Organ, Zweck und Einsatzbereich, Systemlogik, Grundrechtsauswirkungen sowie die teilweise verwendeten Daten offengelegt werden. Auch eine regelmässige Überprüfung und Aktualisierung der Registerangaben ist vorgesehen. Damit geht die Zürcher Verordnung weiter als jene anderer Kantone, was wir ausdrücklich begrüssen.

Das ist ein Fortschritt, aber Transparenz allein ist noch keine Governance. Es fehlen weiterhin verbindliche qualitative Standards zu Genauigkeit, Robustheit, Fairness und Nachvollziehbarkeit. Rechtliche und ethische Risiken werden zwar dokumentiert, aber nicht unabhängig geprüft. Es bleibt offen, welches Gremium über den Einsatz eines Systems entscheidet, wer Zweckänderungen genehmigt und wer bei Mängeln eingreifen kann. Und Paragraph 4 der Verordnung schafft zwar ein Monitoring der Registerangaben und der Grundrechtsauswirkungen, aber noch keine umfassende Kontrolle der tatsächlichen Systemqualität im laufenden Betrieb.

Da meine Zeit langsam zu Ende geht, werde ich noch ein zweites Votum halten. Danke.

Leandra Columberg (SP, Dübendorf): Wir haben es gehört, das Postulat hat den Regierungsrat beauftragt, die qualitativen, rechtlichen und ethischen Anforderungen an die verschiedenen Kategorien von KI-Systemen in der Verwaltung darzulegen. Die Antwort des Regierungsrates zeigt zwar, dass die Bedeutung der Thematik grundsätzlich gesehen wird, gleichzeitig wird aber auch deutlich, dass wir im Kanton Zürich beim Umgang mit KI in der Verwaltung doch noch einiges vor uns haben. Trotz des bestehenden Berichts zum Einsatz von KI ist die Ausgangslage in vielen Bereichen weiterhin relativ unkonkret. Insbesondere bleibt offen, welche Systeme tatsächlich geprüft werden sollen, welche Vorteile erwartet werden und gerade auch, welche konkreten Risiken im Raum stehen. Aus Sicht der SP braucht es mehr als nur eine Auslegeordnung, es braucht klare Leitlinien für den verantwortungsvollen Einsatz von KI in der Verwaltung und insbesondere auch verbindliche Qualitätsanforderungen und klare Zuständigkeiten.

Wir stimmen der Abschreibung zu, weil ein Ergänzungsbericht an dieser Stelle wohl keinen wesentlichen Mehrwert bringt und auch diverse andere Vorstösse hier dann bereits gefolgt sind. Gleichzeitig ist für uns klar, dass eine Strategie für eine verantwortungsvolle KI-Governance in der kantona-

len Verwaltung wirklich auch den Fokus auf die Transparenz, den Datenschutz, die Nachvollziehbarkeit von staatlichem Handeln legen muss. Uns ist wichtig, dass die demokratische Verantwortung hier auch wahrgenommen wird und gerade auch dem Schutz und den Rechten der Bevölkerung genügend Gewicht gegeben wird. Wir werden der Abschreibung in diesem Sinne zustimmen.

Benjamin Krähenmann (Grüne, Zürich): Die Grünen stimmen der Abschreibung des Postulats zu, und ich kann mich grundsätzlich meinen Vorrednerinnen und Vorrednern anschliessen. Wir Grüne begrüssen, dass ein Verzeichnis über die AES, über die algorithmischen Entscheidungssysteme, die unsere Grundrechte tangieren, veröffentlicht wird. Die neu geplante Verordnung über das Verzeichnis der AES, die sich aktuell in der Vernehmlassung befindet, zielt grundsätzlich in die richtige Richtung. Sie ist klar verständlich, benutzer- und benutzerinnenfreundlich sowie übersichtlich gestaltet. Aber die abgeschwächte Formulierung, dass die Art und die Herkunft der zur Programmierung und Entwicklung verwendeten Informationen nur soweit möglich veröffentlicht werden sollen, sehen wir Grüne äusserst kritisch. Für die Nachvollziehbarkeit der behördlichen Entscheide ist es eben gerade unabdingbar, dies transparent zu machen. Auch fehlen im AES-Verzeichnis Informationen zum Ort der Speicherung der bearbeiteten Daten und über den Datenfluss.

Die Staatskanzlei gibt an, dass mit einem AES-Verzeichnis Transparenz, demokratische Kontrolle und Vertrauensbildung gefördert werden. Dem stimmen wir natürlich zu, diese hehren Ziele erreichen wir aber nur mit einer griffigen Qualitätssicherung. Die Verordnung über das AES-Verzeichnis hat diesbezüglich zwei offensichtliche Mängel: Erstens ist nicht klar definiert, wer die Angaben im Verzeichnis in welchem Zeitraum überprüft und aktualisiert, und zweitens sollen nicht mehr verwendete Systeme aus dem Verzeichnis entfernt werden, eine Archivierung ist nicht geplant. Damit erreichen Sie Ihre Ziele nicht, und die Vertrauensbildung kann nicht gefördert werden. Wir Grüne werden diese und allfällige weitere Punkte in unserer Stellungnahme zur Vernehmlassung festhalten sowie kritisch begleiten, wie dieses AES-Verzeichnis künftig gepflegt und aktuell gehalten wird.

Abschliessend sind wir Grüne der Auffassung, dass ein AES-Verzeichnis zwar ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung ist, alleine aber noch nicht ausreicht. Darum erwarten wir, dass der Regierungsrat eine griffige kantonale KI-Governance erarbeitet, wie wir dies im Postulat KR-Nr. 325/2025 fordern. Besten Dank.

Gabriel Mäder (GLP, Adliswil) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte mich meinem Vorredner gleich anschliessen und komme nochmals darauf zurück, weshalb ein zweites Postulat für eine kantonale KI-Governance auf den Weg geschickt werden musste: Das AES-Transparenzregister weist noch einige Lücken auf. Gerade bei den grundrechtsrelevanten Anwendungen darf die einsetzende Stelle nicht alleinige Entwicklerin, Prüferin und Zulassungsinstanz sein. Eine unabhängige Prüf- oder Zertifizierungsstelle könnte hier Fachwissen bündeln und risikoreiche Systeme vor und während des Einsatzes beurteilen. Ein Blick über die Landesgrenzen hinaus zeigt, wie diese Funktion gewährleistet werden könnte. Mit ETH und Universität Zürich sind wir hier bestens aufgestellt, um AES-Systeme beurteilen zu können, wenn wir dies denn wollen.

Wir möchten nochmals betonen, dass Qualitätskontrolle kein Hindernis für KI, sondern eine zentrale Grundvoraussetzung für deren Einsatz ist. Nur wenn wir heute verlässliche Strukturen schaffen, können wir in einem nächsten Schritt verantwortungsvoll darüber reden, dass algorithmische Systeme eines Tages nicht nur Entscheide vorbereiten, sondern tatsächlich autonom treffen. Wir bezweifeln, dass ein Ergänzungsbericht diese Lücken schliessen könnte, deshalb haben wir ein neues Postulat eingereicht. In diesem Sinne schreiben wir ab.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Das Wort wird weiter nicht mehr gewünscht. Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulats vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 323a/2022 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Gesetz über elektronische Basisdienste (GEB)

Antrag des Regierungsrates vom 18. September 2024 und Antrag der Kommission für Staat und Gemeinden vom 19. September 2025

Vorlage 5985a

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Der Kommissionsantrag lautet, auf die Vorlage nicht einzutreten. Weiter liegt ein Minderheitsantrag von Leandra Columberg vor, die Vorlage an die Kommission für Staat und Gemeinden (STGK) zurückzuweisen. Dieser Minderheitsantrag ist einem Antrag auf Eintreten gleichzusetzen.

Priska Lötscher (SP, Winterthur), Präsidentin der STGK: Die Kommission für Staat und Gemeinden beantragt dem Kantonsrat mit 9 zu 6 Stimmen, auf die Gesetzesvorlage über die elektronischen Basisdienste nicht einzutreten. Deshalb hat die Kommission das Gesetz auch nicht im Detail beraten. Sie diskutierte den Datenschutz im Zusammenhang mit dem digitalen Arbeitsplatz, weiter diskutierte sie über die Neutralität der Technologie und über Schnittstellenlösungen und schlussendlich über mögliche Auswirkungen für Gemeinden sowie den Nutzen der gesetzlichen Grundlage für die Basisdienste. Wiederholt tauchte die Grundsatzfrage auf, ob es denn überhaupt eine neue gesetzliche Regelung benötigt. Schliesslich werden bereits heute das Zürikonto und das Behörden-Login AGOV verwendet, und der digitale Arbeitsplatz ist ausgerollt.

Zu den verschiedenen Themen hat die Kommission sieben Anhörungen durchgeführt. Sie kam zum Schluss, dass sie ein rasches Vorwärtskommen bei der Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung unterstützt und auch anerkennt, dass dafür leistungsfähige und sichere digitale Basisdienste zentral sind. Gewisse Interoperabilitätsstandards sowie der digitale Arbeitsplatz sollen geregelt sein. Dafür braucht es aus Sicht der Mehrheit der Kommission jedoch kein neues Gesetz. Der Kanton soll den Weg über die Spezialgesetzgebung weiterverfolgen. Basisdienste wie das Zürikonto oder AGOV könnten im kürzlich erlassenen Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRG, verankert werden. Ein zusätzliches Gesetz wäre zudem mit dem Risiko verbunden, dass bestehende Plattformen verfestigt werden und Innovation gehemmt wird. Deshalb beantragt die Kommission dem Kantonsrat, nicht auf das Geschäft einzutreten.

Eine Minderheit der Kommission hingegen erachtet es mit Blick auf eine sich rasch entwickelnde Digitalisierung als zielführend, die elektronischen Basisdienste kompakt in einem Querschnittsgesetz zu verankern und die Spezialgesetzgebung zu entlasten. Dies einerseits, um Rechtssicherheit und eine gute Ausgangslage für die Weiterentwicklung digitaler Anwendungen zu schaffen, denn die Anwendungen werden zahlreicher und komplexer; und andererseits, um die gesetzlichen Grundlagen zu sammeln, statt sie aus verschiedenen Spezialgesetzen zusammenzutragen zu müssen. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Minderheitsantrag Leandra Columberg (in Vertretung von Nicola Yuste), Michèle Dünki-Bättig, Florian Heer, Marzena Kopp (in Vertretung von Tina Deplazes), Benjamin Krähenmann, Davide Loss (in Vertretung von Isabel Bartal):

Auf das Gesetz über elektronische Basisdienste (GEB) wird eingetreten. Die Vorlage wird an die Kommission für Staat und Gemeinden zur Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfs zurückgewiesen.

Leandra Columberg (SP, Dübendorf): Wieso sollten wir eine einfache, zentrale Lösung wählen, wenn es auch bürokratisch und aufwendig geht? Zu diesem Schluss ist offenbar die STGK-Mehrheit, die Nichteintreten auf diese Vorlage beantragt, gekommen. Mit dem Gesetz über elektronische Basisdienste sollte ein kompakter Rechtsrahmen für die digitale Verwaltung geschaffen werden. Es ist auch nicht ein abstraktes Digitalisierungsprojekt, sondern für einmal ging es um ganz konkrete Grundlagen für elektronische Basisdienste: Zugangsportale, Authentifizierungslösungen, gemeinsame technische Dienste und insbesondere auch die Zusammenarbeit zwischen Kanton, Gemeinden und weiteren Behörden. Es wäre im Sinne der Rechtssicherheit und der Weiterentwicklung digitaler Anwendungen wichtig, eine kompakte gesetzliche Grundlage zu haben, und es ist weder für Gemeinden noch für Private besonders anwendungsfreundlich, wenn man jeweils in verschiedenen Spezialgesetzen zusammensuchen muss, welche Rechtsgrundlage nun für welchen digitalen Dienst gilt.

Aus Sicht der SP gäbe es auch in dieser Gesetzesvorlage noch ein paar Verbesserungspunkte, gerade beim Datenschutz, insbesondere bei der Weitergabe von besonderen Personendaten. Das wäre jedoch im Rahmen der Gesetzesberatung behebbar gewesen – und unkomplizierter als im Rahmen divergierender Spezialgesetze. Das hat sich auch schon gezeigt bei der Plattform für elektronische Verfahrenshandlungen im Zivil- und Strafprozess. Eigentlich hätte die Beteiligung des Kantons Zürich an dieser Plattform im vorliegenden Gesetz, auf das wir wohl heute nicht eintreten werden, geregelt werden sollen. Bei Nichteintreten muss nun stattdessen ein separates Spezialgesetz geschaffen werden. In einem Fall ist das vielleicht nicht ein grosses Problem, aber wie gesagt, ist es für die Anwendbarkeit für die Bevölkerung, für die Gemeinden, für Private nicht besonders sinnvoll, wenn wir etliche weitere Spezialgesetze haben.

Die Gesetzesvorlage wäre also eine sinnvolle, niederschwellige Lösung auf dem politischen Parkett für Rechtssicherheit im Bereich der digitalen Basisdienste. Umso unverständlicher, dass die rechte Ratsseite und gerade auch die selbsternannte Digitalisierungspartei GLP anstelle einer schlanken, einheitlichen gesetzlichen Grundlage lieber auf die aufwendige bürokratische Option mit diversen Spezialgesetzen setzt. Die SP will eine klare und einheitliche Rechtsgrundlage für elektronische Basisdienste, deshalb beantragen wir Ihnen Eintreten auf die Vorlage und Rückweisung an die STGK.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Der Regierungsrat hat zur Umsetzung der Motion betreffend «Digitale Grundleistungen Kanton und Gemeinden» (KR-Nr. 158/2021) und im Einklang mit der Strategie des Kantons im Bereich der digitalen Verwaltung eine schlanke Vorlage zuhänden des Kantonsrats verabschiedet. Wir haben es gehört: Die STGK hat beschlossen, nicht auf die Vorlage einzutreten, und es bestand ja schon Uneinigkeit darüber, ob man mit der Gesetzesvorlage überhaupt den richtigen Weg wählt oder ob es über Anpassungen des bestehenden Rechts geht; also wir sind uns schon in der Grundsatzfrage nicht einig.

Der Regierungsrat bleibt bei seiner Auffassung, dass diese Gesetzesvorlage für eine rechtssichere Weiterentwicklung der digitalen Verwaltung wichtig wäre. Ich kann es auch mit einem Beispiel sagen: Das Zürikonto ist für den Kanton Zürich von grosser Bedeutung, und die Gesetzesvorlage schafft den Rechtsrahmen, um es entlang der Bedürfnisse der Bevölkerung und auch der Wirtschaft voranzutreiben. Das Gesetz stellt sicher, dass auch die Gemeinden ihre Leistungen über das Zürikonto anbieten können, also wir tun nicht nur Gutes für den Kanton Zürich, sondern auch für alle Zürcher Gemeinden. Der Kanton Zürich setzt sich auch seit Beginn für AGOV, den Authentifizierungsdienst der Schweizer Behörden, ein. AGOV ist eine schweizweit einheitliche Login-Lösung und ein wichtiges Element der E-ID. Aber für eine flächendeckende Verwendung von AGOV in den Gemeinden sieht die Gesetzesvorlage ergänzend zum Bundesrecht eben kantonale Rechtsgrundlagen vor. Denn die bestehenden Rechtsgrundlagen in den einzelnen Fachgesetzen genügen einfach nicht. Wir wollen in der Gesetzesvorlage einen gemeinsamen Rechtsrahmen für Basisdienste weiterentwickeln, für einen zeitgemässen Service public.

Was passiert, wenn wir das nicht machen? Ohne Gesetze ist mehr Regulierung zu erwarten. Warum? Weil die Nutzung von Basisdiensten in jedem Einzelfall geprüft und in einem Spezialgesetz oder Fachgesetz – wie man das nennen will – angepasst werden muss. Und von diesen Gesetzen haben wir viele. Die Folge davon ist also nicht weniger, sondern mehr Regulierung und vor allem Rechtszersplitterung und Unsicherheit in der Rechtsanwendung. Wir verstehen einfach nicht, warum wir Sie mit diesen Argumenten nicht überzeugen konnten. Und deshalb beantrage ich Ihnen halt trotzdem, nachdem ich dies noch einmal gesagt habe, dem Minderheitsantrag der STGK zu folgen, eben auf dieses Gesetz einzutreten und damit Bürokratie und viele Regulierungen und Rechtsunsicherheit in einzelnen Gesetzen zu vermeiden. Ich danke.

Roman Schmid (SVP, Opfikon): Jawohl, die SVP/EDU-Fraktion lehnt das Gesetz über elektronische Basisdienste ab. Warum? Nicht, weil wir gegen

Digitalisierung wären, im Gegenteil, der Sprechende ist absolut dafür. Eine moderne, effiziente Verwaltung und eine anwenderfreundliche elektronische Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern liegt auch in unserem Interesse. Aber Digitalisierung braucht nicht zwingend ein neues Übergesetz, genau darin liegt im Moment unser Hauptkritikpunkt bei dieser Vorlage.

Die rechtlichen Grundlagen für den elektronischen Geschäftsverkehr, den Datenschutz, die Informationssicherheit und die Organisation der Verwaltung bestehen bereits heute. Der Kanton verfügt über ausreichende gesetzliche Instrumente, um digitale Dienstleistungen anzubieten und weiterzuentwickeln. Was heute funktioniert, muss nicht mit einem zusätzlichen Gesetz überreguliert werden. Mit dem GEB schaffen wir neue gesetzliche Strukturen, obwohl kein rechtlicher Handlungsbedarf nachgewiesen wurde. Statt bestehende Rechtsgrundlagen gezielt anzupassen – und ja, ich spreche hier von der Spezialgesetzgebung –, wird ein umfassendes Rahmengesetz geschaffen, dessen praktischer Mehrwert für uns im Moment unklar bleibt. Gute Gesetzgebung zeichnet sich dadurch aus, dass sie nur dort neue Regeln erlässt, wo diese tatsächlich notwendig sind. Dieses Erfordernis ist hier unseres Erachtens nicht gegeben.

Die Anhörungen in der Kommission haben es gezeigt: Rein juristisch gesehen, benötigen wir dieses Gesetz nicht. Wir haben dazu Fragen gestellt, die Fragen eingereicht und die Personen eingeladen, welche uns diese Fragen beantwortet haben. Und diese haben uns gesagt, nein, aus rein juristischer Sicht brauche es dieses Gesetz nicht. Und das ist im Moment unser Hauptkritikpunkt.

Hinzu kommt, dass die Digitalisierung einem rasanten Wandel unterliegt, ein Gesetz hingegen eher schwerfällig ist. Was heute modern erscheint, kann in wenigen Jahren bereits überholt sein. Es besteht die Gefahr, dass wir technische Entwicklung gesetzlich festschreiben und damit unnötige Bürokratie schaffen, anstatt später flexibel auf neue Herausforderungen reagieren zu können.

Aus Sicht des Regierungsrates und der Staatskanzlei kann ich persönlich die Ausarbeitung einer Gesetzesvorlage absolut verstehen – ja, das kann ich. Die Gemeinden warten auch auf digitale Prozesse, die sie nutzen können, und vielleicht – Kritik an mich – habe ich mich auch ein wenig zu wenig dafür eingesetzt. Nun bin ich aber nicht Regierungsrat, sondern Kantonsrat. Ein Beispiel: Das VRG hätte am 1. Januar 2026 digital live gehen sollen, das Projekt VRGo wurde auf den 1. Januar 2027 verschoben. 800 Prozesse müssen durchgängig von A bis Z gedacht werden und bei der Einführung funktionieren. Uns wäre es höchst dienlich, wenn dieses riesige Digitalisierungsprojekt Anfang nächstes Jahr dann wirklich in allen Belangen funktioniert

und alle Beteiligten damit zufrieden sind. Wir haben hier gerade einige Fragezeichen, Priorisierung ist im Moment angesagt.

Über die Zentralisierung der geplanten Massnahmen kann gerne diskutiert werden; wir werden heute höchstwahrscheinlich nicht eintreten, darum verschiebt sich das. Mit den vorgesehenen elektronischen Basisdiensten und dem Zürikonto – es wurde auch schon erwähnt – werden immer mehr digitale Prozesse gebündelt. Das mag aus Sicht der Verwaltung praktisch erscheinen, gleichzeitig können aber grössere Abhängigkeiten von zentralen Systemen entstehen. Fällt ein solches System aus oder weist es Sicherheitslücken auf, sind gleich zahlreiche Verwaltungsleistungen betroffen. Diese wichtigen Punkte müssen zu Ende gedacht werden.

Der Sprechende spricht jetzt halt leider aus Erfahrung: Im Moment ist AGOV für mich nicht aufrufbar, warum auch immer. Ein Ticket wurde vor über 70 Stunden erstellt – falls mir jemand helfen kann, ich nehme selbstverständlich sehr gerne Hilfe an. Im Moment bin ich digital nicht erreichbar, kann meine Steuererklärung nicht ausfüllen, kann meinen digitalen Pflanzenschutzpass nicht abrufen, ich stehe sozusagen ein wenig im Sumpf.

Schliesslich stellt sich auch hier noch die Kostenfrage. Neue gesetzliche Grundlagen führen erfahrungsgemäss zu zusätzlichen Projekten, neuen organisatorischen Strukturen und weiterem administrativem Aufwand. Digitalisierung soll den Bürgerinnen und Bürgern dienen, sie muss pragmatisch, schlank und wirtschaftlich erfolgen. Dafür braucht es nicht zwangsläufig ein neues Gesetz, sondern eine konsequente Umsetzung der bereits bestehenden Möglichkeiten. Aus diesen Gründen beantragt die SVP/EDU-Fraktion, nicht auf das Gesetz einzutreten beziehungsweise es abzulehnen. Ich danke Ihnen.

Michael Biber (FDP, Bachenbülach): Auch wir haben es uns mit diesem Geschäft nicht einfach gemacht, und eines möchte ich in aller Deutlichkeit vorausschicken: Wir sind ganz klar für das Vorantreiben der Digitalisierung. Konkret heisst dies: Das Zürikonto braucht es, AGOV ist der richtige Weg, Interoperabilitätsstandards sind sinnvoll, und der digitale Arbeitsplatz soll ausgerollt und geregelt sein. In all diesen Punkten sind wir mit dem Regierungsrat einig. Auch verfolgt der Regierungsrat, da schliesse ich mich meinem Vorredner an, ein nachvollziehbares Ziel, indem er mit dem Gesetz mehr Koordination, einen einheitlichen Rahmen und Rechtssicherheit für die Basisdienste erlangen will. Sie hören es: Bei uns geht es heute nicht um das Ob, sondern vielmehr um das Wie. Der Inhalt stimmt, das Gefäss allerdings nicht.

Darum sagen auch wir Nein beziehungsweise treten nicht auf das Gesetz ein. Denn die nötigen Rechtsgrundlagen sind bereits vorhanden oder müssen einfach nachgeschärft werden. Dazu sollten wir uns den historischen

Kontext in unserem Kanton anschauen, neben der Bundesgesetzgebung natürlich. Unsere Digitalgesetze, wenn ich sie mal so nennen darf, sind bereits über die Jahre gewachsen, namentlich das VRG, aber auch die Verordnung dazu, die VEVV (*Verordnung über elektronische Verfahrenshandlungen im Verwaltungsverfahren*), das IDG oder das Auslagerungsgesetz (*Gesetz über die Auslagerung von Informatikdienstleistungen*) und auf Stufe Bund das EMBAG (*Bundesgesetz über den Einsatz elektronischer Mittel zur Erfüllung von Behördenaufgaben*). Einen zusätzlichen Mehrwert bringt da ein geplanter Mantelerlass einfach nicht. Diese Frage haben wir intensiv gewälzt in der Kommission, und es wurde uns so bestätigt. Es wäre eben einfach etwas bequemer.

Dazu kommt, dass ein solches neues Gesetz die bestehenden Strukturen verfestigt und damit durchaus die Innovation auch hemmen kann. Ebenfalls lohnt sich ein Blick auf die Realität: Das Zürikonto und AGOV, die laufen heute schon, es gibt rund ein Dutzend Dienstleistungen auf dem Zürikonto. Und der digitale Arbeitsplatz ist bereits ausgerollt, das bestätigt ja auch der Regierungsrat. Diese Dienste stehen auf bestehenden Rechtsgrundlagen, das heutige Angebot funktioniert. Nun wird eingewendet, ohne das Gesetz sei der Ausbau nicht mehr möglich. Doch wo ein Ausbau eine neue Grundlage braucht, genügt eben eine punktuelle Regulierung, etwa im VRG, es braucht kein komplett neues Gesetz.

Zudem ist das Gesetz, gelinde gesagt, auch materiell etwas schwach. Sein zentraler Begriff nämlich, derjenige der digitalen Basisdienste, bleibt undefiniert, und dies trotz ausdrücklicher Forderung aus der Vernehmlassung. Offen bleiben die Abgrenzung zum Fachrecht, die Zuständigkeiten, der Leistungsumfang und auch die Kosten. Wichtige Querschnittsdienste fehlen ganz. Sicherer Datenaustausch, Stammdaten, API-Katalog (*Application Programming Interface*), Geodienste, sie werden eben bloss wieder dem Fachrecht vorbehalten, und die Interoperabilität soll einfach an den Regierungsrat delegiert werden. Das ist dann eher ein Blankoscheck als Klarheit.

Dann möchte ich gerne noch auf gewisse Einwendungen eingehen, die gerade auch von der Kommissionsminderheit kamen. Erstens sagt diese, ohne Gesetz drohten mehr Regulierung und Rechtszersplitterung. Das Gegenteil ist der Fall. Ein Rahmengesetz mit unklarem Kernbegriff und lauter Verweisen auf das Fachrecht schafft eben keine Klarheit. Es legt nur eine Etikette über Regeln, die ohnehin in Verordnungen und Fachrecht stehen. Da bleiben wir lieber auf unserem bewährten Weg. Zweitens will die Minderheit eintreten und die Vorlage an die STGK zurückweisen. Auch ein überarbeiteter Entwurf bliebe ein Mantelgesetz, und die Redundanzen zum bestehenden Fach- und Organisationsrecht würden bestehen bleiben, der Grundsatz bleibt. Ebenfalls wurde im Vorfeld gesagt, der Kanton habe doch

schon sehr viel investiert. Das ist absolut richtig, aber Investitionsschutz per se ist nicht einfach Gesetzgebungsgrund, und, eben, der Betrieb läuft ungehindert weiter.

Wir lehnen in dem Sinne nicht einfach ab, wir zeigen auch einen besseren und zielführenderen Weg auf. Zürikonto und AGOV lassen sich im neuen VRG verankern, und dort kann, wo nötig, eben einfach punktuell nachgeschärft werden. Standards, Interoperabilität kann der Kanton über Organisationsrecht oder allenfalls Verordnungen verbindlich erklären. Zielführender für die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden sind standardisierte Leistungsvereinbarungen für Zugang, Login, Kosten und Support. Und schliesslich darf die Macht des Faktischen nicht unterschätzt werden: Stellen der Kanton und der Bund Dienste bereit, dann schliessen sich die Gemeinden in der Regel ohnehin an und erfinden das Rad nicht einfach unbegründet von sich aus neu.

Ich möchte noch etwas zu Ziffer II der Vorlage sagen: Wir schreiben diese Motion ab. Ich sage dazu etwas, weil die Motion von uns ist. Sie ist aber zwischenzeitlich fünf Jahre alt, und in der Digitalisierung, das wissen Sie selbst, sind fünf Jahre Welten. Was 2021 erst eine Forderung war, ist heute in Erarbeitung oder bereits Realität, namentlich das Zürikonto und AGOV. Ich komme zum Schluss: Wir wollen den digitalen Service public als echtes Angebot, unbestritten, aber nicht einfach in Form dieser Hülle. Und wir möchten den bewährten Weg konsequent weitergehen und regeln das Offene dort, wo es hingehört, im Spezialrecht.

Gabriel Mäder (GLP, Adliswil): Die GLP unterstützt digitale Basisdienste ausdrücklich: Zürikonto, AGOV oder später E-ID. Medienbruchfreie Prozesse, Interoperabilität und einfache digitale Behördendienstleistungen sind richtig und wichtig. Doch ein neues Gesetz ist schnell beschlossen, aber selten schnell wieder aufgehoben. Es schafft neue Zuständigkeiten, neue Schnittstellen und, seien wir ehrlich, neue Bürokratie. Darum gilt für uns Grünliberale: so viel Recht wie nötig, aber nicht mehr.

Und genau das ist der zentrale Schwachpunkt beim GEB: Das zwingende Argument, weshalb dieses Gesetz so unumstösslich ist, dass wir es unbedingt einführen sollten, konnte in den vielen Stunden, die wir damit verbracht haben, von keiner Partei beigebracht werden. Das GEB ist ein neues Spezialgesetz für freiwillige Basisdienste, ohne dass daraus eine eigentliche Digitalisierungspflicht entsteht. Die Vorlage selbst hält fest, dass keine Pflicht besteht, Leistungen elektronisch anzubieten, Vorgaben dafür bleiben im Verfahrensrecht oder in der Fachgesetzgebung. Damit droht ein neues Gesetz, das Infrastruktur, Zuständigkeiten und Datenbearbeitung regelt, aber den ei-

gentlichen Nutzen, mehr digitale Leistungen, nicht garantiert. Ob Spezialgesetze wie das GEB wirklich der Königsweg sind, wie hier von der Minderheit behauptet wird, ist in der Fachwelt durchaus heftig umstritten. Spezialerlässe sind es, die zu Rechtszersplitterungen führen und Rechtssicherheit und Effizienz erschweren und so zu einem Hemmschuh für Behörden werden. Und genau diese Gefahr besteht hier, denn das GEB ersetzt die bestehenden Gesetze nicht, sondern ergänzt sie bloss.

Besonders deutlich präsentiert sich das bei Paragraph 17 zum digitalen Arbeitsplatz. So ist unklar, ob für cloudbasierte digitale Arbeitsplätze überhaupt eine solche gesetzliche Grundlage nötig ist. Zudem reguliert Paragraph 17 nur einen Teilbereich der digitalen Arbeitsplätze. Fachapplikationen bleiben, wie erwähnt, ausgeklammert. Auch die IT-Fachverbände hielten bereits in der Vernehmlassung fest, dass Paragraph 17 gesetzgeberisch nicht notwendig sei und gestrichen werden solle – bestehende Grundlagen im IDG, in der IDV (*Verordnung über die Information und den Datenschutz*) und im Auslagerungsrecht genügten. Und für die Datenschutzbeauftragte (*Dominika Blonski*) ist klar, dass Paragraph 17 kein Freifahrtschein für Microsoft-365-Lösungen ist und dass VRG und IDG weiterhin Vorrang haben.

Das GEB schafft somit nicht mehr Klarheit, sondern generiert im Gegenteil neue Bruchstellen und Zuständigkeitsprobleme. Auch die Finanzkontrolle empfiehlt ausdrücklich, organisatorische und technologische Verankerungen im Gesetz zu vermeiden und den Umfang der benötigten Personendaten im Gesetz auf das Minimum zu beschränken. Genau das spricht für eine schlanke gesetzliche Grundnorm und technische Konkretisierung auf Verordnungs- und Vollzugsebene. Vorbehalte bestehen auch auf der Gemeindeebene: Kleine Gemeinden benötigen einfache Werkzeuge, keine jährlichen Grundkosten, um teure Basisdienstleistungen zu teilen, faire modulbasierte Preise, medienbruchfreie Prozesse, bestehende Gever-Lösungen (*Geschäftsverwaltung*) statt Microsoft-Zwang und lokale Datenbearbeitung. Das zeigt: Das Gesetz löst die praktischen Vollzugsfragen nicht, sondern verschiebt sie in die Umsetzung.

Die Befürworter nennen Rechtssicherheit, gemeinsame Standards, klare Zuständigkeit, Unterstützung der Gemeinden und Raum für neue digitale Dienste als Vorteile. Diese Anliegen sind berechtigt, aber keines davon verlangt zwingend ein neues Spezialgesetz. Elektronische Verfahren gehören ins VRG, Datenschutz und Datenbearbeitungen ins IDG, IT-Auslagerung ins Auslagerungsgesetz und konkrete Digitalisierungspflichten in die jeweiligen Fachgesetze. Verbindliche Standards lassen sich mit einer schlanken Delegationsnorm schaffen, und technische Standards lassen sich auf Verordnungsstufe ausgestalten.

Das GEB ist deshalb nicht alternativlos, es schafft eine zusätzliche Rechtsebene, ohne mehr digitale Angebote, tiefere Kosten oder medienbruchfreie Verfahren zu garantieren. Die Notwendigkeit dieses Gesetzes ist nicht gegeben. Wir sagen Ja zur Digitalisierung, aber Nein zu einem Gesetz, das keine zusätzliche Wirkung erzielt. Ein Nein beim GEB bedeutet keinen Stillstand, wie wir das bereits gehört haben. Die Digitalisierung läuft über die Strategie Digitale Verwaltung 2025+, das revidierte VRG, die VEVV, das Zürikonto, AGOV und die laufenden Projekte weiter. Der bessere Weg ist, die tatsächlich bestehenden Lücken gezielt zu schliessen, im VRG, im IDG und im Auslagerungsrecht. Technische Standards gehören auf Verordnungsstufe, offene Schnittstellen, Interoperabilität und die pragmatische Einbindung der Gemeinden müssen verbindlich abgesichert werden. Aus diesem Grund treten wir nicht auf das Geschäft ein.

Benjamin Krähenmann (Grüne, Zürich): Was die Kommissionsmehrheit und damit wohl auch die Ratsmehrheit heute hier betreibt, das grenzt schon fast an Arbeitsverweigerung, anders lässt sich dieses Nichteintreten auf das Gesetz über elektronische Basisdienste nicht erklären. Was hat uns die Digitalisierung nicht schon beschäftigt und sie wird es auch weiterhin tun. Zahlreiche Diskussionen in den Kommissionen und im Rat zeugen davon, und auch die vielen Vorstösse, meist überparteilich breit abgestützt, zeigen dies. Wir können auch sagen, dass bei den grossen Linien der Digitalisierung relativ viel Einigkeit herrscht: Zum einen soll der Kanton seine Dienstleistungen grundsätzlich digital anbieten; hier gibt es auch einen gewissen Nachholbedarf, da sind wir uns ebenfalls einig. Und zum anderen müssen wir die Abhängigkeiten von ausländischen Anbietern sowie Staaten verringern und unsere Daten schützen.

Und gleichzeitig steht aktuell auch die Forderung nach einer neuen Digitalisierungskommission im Raum. Genug zu tun hätte diese sicherlich, wenn wir an die komplexen und weitreichenden Projekte, die jetzt auch schon in der Debatte erwähnt wurden, denken. Und auch die Aufsicht über die Einhaltung der Informationssicherheit und des Datenschutzes gemäss neuem IDG wäre ein wichtiges Betätigungsfeld. Sie sehen also: Die Digitalisierung der kantonalen Verwaltung – und digitale Basisdienste sind ein wichtiger Bestandteil davon – ist ein hochaktuelles Politikfeld, und dafür braucht es wie in jedem anderen Bereich auch gesetzliche Grundlagen.

Und damit komme ich zur diskutierten Vorlage zurück. SVP und FDP haben sich in der Vernehmlassung positiv zu dieser Vorlage geäussert. Nun wollen sie aber nicht mal auf die Vorlage eintreten, das ist doch mehr als erstaunlich. Die Devise, das nehme ich auch aus der Debatte mit, scheint zu sein: «Hauptsache, ein Gesetz weniger, der Inhalt ist sekundär.» Dabei

wäre es aus Sicht der Rechtsetzung eben genau empfehlenswert, die Grundsätze in einem solch schlanken, technologieoffenen Querschnittsgesetz zu verabschieden. Wir Grüne haben jedoch grosse Fragezeichen, ob die Regelung der elektronischen Basisdienste in Spezialgesetzen wirklich effizienter ist, so wie Sie das hier postulieren. Übersichtlicher wäre es bestimmt nicht. Und genau dafür brauchen wir dieses Gesetz, das die Grundlagen über elektronische Basisdienste kompakt verankert, da gehe ich auch mit der Regierungspräsidentin einig.

Dann noch kurz zum Inhalt, wobei wir in der Diskussion ja nicht auf die Vorlage eingetreten sind und damit auch keine Detailberatung gemacht haben. Mit dem vorliegenden modularen Aufbau des Gesetzesentwurfs wird dem Umstand Rechnung getragen, dass sich digitale Basisdienste laufend weiterentwickeln. So weit, so gut, das unterstützen wir auch.

Kritisch sehen wir Grüne jedoch insbesondere Paragraf 17 und den Zugriff von Dritten auf Personendaten und besondere Personendaten in Applikationen digitaler Arbeitsplätze der Behörden. Hier braucht es eine griffige Regelung, damit keine ausländischen Staaten unter Umgehung der Rechtshilfe auf unsere intimsten Daten zugreifen können. In diesem Sinne sind alle Informationen des DAP (*digitaler Arbeitsplatz*) unter strengen Vorgaben zu verschlüsseln.

Diese Diskussion würden wir gerne in der Kommission weiterführen und treten darum auf das Gesetz ein. Kommen Sie, geschätzte Anwesende von GLP, FDP und SVP, also zur Besinnung und treten Sie auf die Vorlage ein, damit wir dieses so wichtige Querschnittsgesetz beraten und verabschieden können. Denn damit schaffen wir eine übersichtliche gesetzliche Grundlage, werden diesem so wichtigen Thema gerecht und bringen den Kanton Zürich in der Digitalisierung auf Kurs.

Tina Deplazes (Die Mitte, Hinwil): Das Gesetz über elektronische Basisdienste schafft eine klare gesetzliche Grundlage für zentrale elektronische Basisdienste. Damit werden Standards vereinheitlicht, Zuständigkeiten geklärt und kann die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden nachhaltig verbessert werden. Ohne diese Grundlage besteht die Gefahr einer fragmentierten Entwicklung, bei der jede Stelle eigene Insellösungen schafft und so zig Spezialgesetzgebungen weiter erstellt werden müssten. Dies ist ineffizient, teuer und langfristig kaum wartbar. Die Digitalisierung ist kein Zukunftsprojekt, sondern eine dringende Notwendigkeit. Der Kanton Zürich steht in der Verantwortung, den Gemeinden und der Bevölkerung eine moderne, effiziente und interoperable digitale Infrastruktur bereitzustellen.

Genau hier setzt das vorliegende Gesetz an. Besonders hervorzuheben ist, dass das Gesetz nicht nur technische Fragen regelt, sondern auch Rechtssicherheit schafft. Elektronische Identitäten, Basisdienste und digitale Schnittstellen erhalten damit eine verbindliche Struktur. Dies stärkt das Vertrauen, sowohl innerhalb der Verwaltung als auch gegenüber der Bevölkerung.

Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen, und die Grundrichtung stimmt. Selbstverständlich müssten die Details in der Umsetzung weiterentwickelt werden, aber ohne gesetzliche Grundlage bleibt die digitale Transformation unkoordiniert. Das Gesetz soll den Betrieb und die Nutzung der elektronischen Basisdienste der kantonalen und kommunalen Behörden regeln. Die elektronischen Basisdienste sollen bewusst in einem Querschnittsgesetz verankert werden, um die Spezialgesetzgebung zu entlasten. Es bietet besonders Gemeinden, aber auch Privaten den Vorteil, dass alles in einem Gesetz geregelt ist und nicht die gesetzlichen Grundlagen aus verschiedenen Spezialgesetzen zusammengetragen werden müssen. Aus diesen Gründen wird die Mitte-Fraktion auf die Vorlage eintreten und hofft, dass die anderen Parteien dies ebenso tun.

Andrea Grossen-Aerni (EVP, Wetzikon): Für die EVP ist klar: Wir wollen eintreten, zurückweisen und sorgfältig ausarbeiten. Die digitale Verwaltung braucht ein tragfähiges Fundament und kein Flickwerk aus verstreuten Spezialregelungen. Die Kommission soll die Vorlage so überarbeiten, dass sie technologieoffen, praxistauglich und gemeindefreundlich wird.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Staatliches Handeln braucht eine gesetzliche Grundlage, oder andersherum: Ohne eine gesetzliche Grundlage ist es dem Staat nicht erlaubt, das volle Potenzial der Digitalisierung zu nutzen. Für die Staatskanzlei ist es entsprechend wichtig, über solche gesetzlichen Grundlagen zu verfügen, denn sie ist innerhalb der kantonalen Verwaltung ein wichtiger Player, wenn es um Digitalisierungsbestrebungen geht; beispielsweise eben für die zentrale und koordinierte Login-Lösung AGOV mit Anbindung der E-ID – sie wurde schon oft zitiert –, die für alle Behörden und Gemeinden gültig sein soll. Oder auch Paragraph 18 der Gesetzesvorlage, der regelt, unter welchen Voraussetzungen elektronische Basisdienstleistungen ohne besondere Rechtsgrundlage betrieben werden können, ist interessant.

Das vorliegende Gesetz würde zentrale Regeln zusammenfassen, statt dass diese an x verschiedenen Stellen zu finden wären. Solche zersplitterten gesetzlichen Grundlagen sind dann auch schwieriger zu lesen – und sind entsprechend Futter für Juristen und Bürokraten. Und nicht zuletzt bedeutet dieser Umweg, dass nun wieder neue Spezialgesetze verfasst werden müssten,

auch wieder mehr Bürokratie, liebe Bürgerliche. Dies führt zu Verzögerungen und Umwegen.

Und da erlaube ich mir, kurz Roman Schmid zu antworten: Gute Gesetzgebung zeichnet sich dadurch aus, dass sie einfach lesbar ist. Mit dieser Rückweisung schaffen Sie aber Unsicherheiten und schlechter lesbare gesetzliche Grundlagen. Wir auf jeden Fall wollen die Verwaltung hier unterstützen mit diesem Gesetz und klare gesetzliche Grundlagen schaffen und werden dem Rückweisungsantrag zustimmen. Denn nur so können Sie sich wirklich mit diesem Gesetz beschäftigen und allenfalls auch Punkte, die Sie nun plötzlich stören, entsprechend korrigieren.

Auch wenn es mit dem Nichteintreten auf dieses Gesetz sicher auch weitergeht, heisst dies nicht, dass dieser Weg sauberer und nachher auch einfacher zu lesen ist. Und alles nur, damit Sie sich am Ende loben können, ein unnötiges Gesetz versenkt haben – gratuliere; nur damit dies dann wieder in verschiedenen Spezialgesetzen und Verordnungen im Nachhinein geregelt wird. Die Alternative Linke zieht hier den Weg über ein Gesetz auf jeden Fall vor und wird dem Rückweisungsantrag zustimmen.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Ich danke Ihnen für diese engagierte Debatte, möchte aber trotzdem noch einmal festhalten, dass wir es ausserordentlich bedauern, dass es heute kein Eintreten gibt, dass Sie diese Vorlage nicht einmal diskutieren wollen. Ich habe es Ihnen beim Eintreten gesagt: Wir brauchen dieses Gesetz für die E-ID, wir brauchen es für Basisdienstleistungen auch für die Gemeinden, für einen einheitlichen rechtlichen Rahmen. Und schauen Sie, mit diesem Entscheid geben Sie uns keinen Digitalisierungsbooster, sondern Sie schicken uns jetzt in die einzelnen Gesetzgebungen. Und das ist dann nicht eine einfache Sache, wie es gesagt wurde, im Sinn von «man kann schnell ein Gesetz ändern». Sie wissen es alle: Eine Gesetzesänderung muss in den Erlassen ausgearbeitet werden, Sie haben ja verschiedene Erlasse schon erwähnt, vom VRG über das IDG et cetera. Das sind langwierige Prozesse. Wir brauchen eine Vernehmlassung, diese muss ausgewertet werden. Das heisst, Sie machen es einfach langsamer und länger. Wir als Kanton Zürich wollen das eigentlich nicht. Wir wollen vorbildlich sein, wir wollen gute, sorgfältige Grundlagen haben. Und wenn ich an die Diskussion zum Postulat bezüglich KI (*vorangegangenes Traktandum, KR-Nr. 323a/2022*) denke – und ich habe Ihnen aufmerksam zugehört –, dann erwarten Sie ja von uns, dass wir sehr detailliert und ganz genau sagen, wie wir in der Technik vorgehen. Und in diesem Sinne noch einmal: Geben Sie doch diesem Gesetz wenigstens eine Chance. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Leandra Columberg gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 79 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und auf die Vorlage nicht einzutreten.

II.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr»

Antrag des Regierungsrates vom 12. März 2025 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. März 2026

Vorlage 6013a

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Noch eine Vorbemerkung zur Organisation: Neue Anträge sind nicht zulässig, wenn sie die im Richtplanverfahren vorgesehenen Mitwirkungsrechte der betroffenen Gemeinden verletzen und nicht von der Kommission vorberaten worden sind.

Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt, somit ist Eintreten beschlossen. Wir führen vorab eine Grundsatzdebatte, hier gelten die normalen Sprecherzeiten. Anschliessend folgt die Detailberatung, diese wird nach dem Inhaltsverzeichnis des Richtplantextes geführt. Und schliesslich erfolgt die Schlussabstimmung über die bereinigte Vorlage. Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Vorgehen einverstanden sind.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Mit dieser Teilrevision des Richtplans werden Aktualisierungen in den Themen Strassenverkehr, öffentlicher Verkehr und Güterverkehr beschlossen. Beim Strassenverkehr werden verschiedene Vorhaben entweder neu aufgenommen oder angepasst oder gestrichen. Zudem wird nachgeführt, dass einige Vorhaben unterdessen realisiert sind. Ich beleuchte hier lediglich zwei umstrittene Änderungen:

Im aktuellen Richtplan ist vorgesehen, dass die Glatttalstrasse zwischen Zürich Seebach und Opfikon Glattpark verlängert werden soll, um die Schaffhauserstrasse in Seebach und Opfikon zu entlasten und dort die Lärmemissionen substanziell zu verringern. Gemäss neuerer Beurteilung kann dieses

Ziel nicht erreicht werden, und zudem würde die Strassenverlängerung einen Gewässerraum erheblich beeinträchtigen und zu einer neuen eigenen Lärmquelle werden. Es ist deshalb vorgesehen, die Verlängerung der Glatttalstrasse zu streichen und als Ersatz dafür den Ausbau der wenig weiter nördlich gelegenen Stelzenstrasse neu aufzunehmen. Dazu liegen zwei Minderheitsanträge vor: Einerseits beantragt die SVP, diesen Eintrag – er hat die Nummer 8 – unverändert beizubehalten, also weiterhin die Verlängerung der Glatttalstrasse vorzusehen und die Stelzenstrasse nicht auszubauen. Andererseits beantragen SP und Grüne, den Eintrag Nummer 8 ersatzlos zu streichen, also weder die Glatttalstrasse zu verlängern noch die Stelzenstrasse auszubauen.

Auch die zweite umstrittene Änderung im Thema Strassenverkehr betrifft das Gebiet der Stadt Zürich, wo auf der Richtplankarte die Kreuzbühl- und die Falkenstrasse zur Abklassierung vorgesehen werden sollen. Grund dafür sind die bestehenden Nutzungskonflikte zwischen Strassenverkehr, Güterumschlag, öffentlichem Verkehr sowie Langsamverkehr im Raum Bahnhof Stadelhofen–Falkenstrasse. Das soll gelöst werden, indem der Strassenverkehr auf der Kreuzstrasse konzentriert wird. Dieser Punkt wurde in der KEVU kurz beleuchtet, jedoch ging dazu kein Antrag ein. Sie haben aber heute den Antrag der SVP dazu vorliegen, er war im letzten Ratsversand. Die Vorlage soll in diesem Punkt an die KEVU zurückgewiesen werden, um die Situation noch einmal zu beraten.

Die Änderungen beim öffentlichen Verkehr gehen auf eine 2022 überwiesene Motion zurück, mit der verlangt wird, die internationale Anbindung des Wirtschaftsraums Zürich an möglichst viele europäische Wirtschaftsräume durch direkte Zugverbindungen sicherzustellen und zu verbessern. Das Anliegen wird jetzt im Richtplan abgebildet, wobei unterschieden wird einerseits zwischen Verbindungen zu nahen europäischen Zentren im Bereich von 100 Kilometern Distanz und andererseits zu Städten mit bis zu 1000 Kilometern Entfernung.

Schliesslich wurde das Thema Güterverkehr völlig überarbeitet. Anlass dafür war die Feststellung, dass die nachhaltige Gestaltung der Logistik, die neben dem Transport auch das Lagern und Sortieren von Waren einschliesst, immer anspruchsvoller wird. Die neuen Herausforderungen ergeben sich zum einen aus einer weiterhin wachsenden Bevölkerung und zum anderen aus der gewollten raumschonenden Siedlungsentwicklung nach innen. Dadurch entstehen Herausforderungen, namentlich in den urbanen Räumen des Kantons, die im überarbeiteten Güterverkehrskapitel aufgenommen sind.

Per Abschluss der Beratungen in der KEVU beantragte diese, die Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans festzusetzen, den Erläuterungs- und Mitwirkungsbericht zur Kenntnis zu nehmen und ebenfalls zur Kenntnis zu

nehmen, dass damit die Motion KR-Nr. 167/2020 betreffend «Internationale Anbindung des Wirtschaftsraumes Zürich durch direkte Zugverbindungen» erledigt ist.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Bevor ich das Wort unserer Regierungspräsidentin übergebe, begrüsse ich auf der Tribüne noch zwei Klassen mit Schülerinnen und Schülern des Bildungszentrums Zürichsee sowie der Baugewerblichen Berufsschule Zürich. Herzlich willkommen hier bei uns im Rat. Es geht um richtungsweisende Angelegenheiten heute, um den Verkehr, der Sie ja auch betrifft. Viel Spass bei der Debatte!

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Der Regierungsrat hat Ihnen ja die Anpassungen von drei Kapiteln des kantonalen Richtplanes «Verkehr» – also es geht um Mobilität – zur Festsetzung beantragt. Worum geht es?

Zunächst geht es im Kapitel 4.2, «Strassenverkehr», darum, bereits realisierte Vorhaben oder Anpassungen von Vorhaben im Zusammenhang mit Bundesnetzbeschlüssen nachzuvollziehen. Das hat einen konkreten Namen: Es geht um die Oberlandautobahn, ein wichtiges Projekt, und den Hirzeltunnel. Neu haben wir auch die Standards, die das Tiefbauamt der Baudirektion für Strassenbauten erarbeitet hat, bezüglich Gestaltung, aber auch im Zusammenhang mit dem Dialog mit den Gemeinden konkretisiert.

Beim Kapitel 4.3, «Öffentlicher Verkehr», geht es darum, dass wir die am 24. Oktober 2022 überwiesene Motion mit dem Titel «Internationale Anbindung des Wirtschaftsraumes Zürich durch direkte Zugverbindungen» im Richtplan erfüllt haben und Ihnen auch entsprechende Anträge stellen.

Und dann zum letzten dieser drei Schwerpunkte: «Logistik ist Leben», das ist ein Satz, den ich sehr oft sage, denn Logistik ist ja häufig nicht auf Anhieb auf dem Radar der Bevölkerung und auch unserer Arbeit; dies aber zu Unrecht, denn sehr, sehr vieles wird über Logistik geregelt. Wir haben deshalb ein neues Kapitel 4.6 eingefügt unter dem Titel «Güterverkehr», und darin wurde insbesondere unser Güterverkehrs- und Logistikkonzept übernommen. Und ganz konkret auch für die jungen Leute auf der Tribüne: Es geht etwa darum, dass wir unsere Päckli-Flut – man macht einen Klick auf dem Handy, und es kommt ein Päckli, und dies in aller Regel mit einer Einzelfahrt – irgendwie kanalisieren, bündeln können, dass wir diese gut abwickeln können. Bei den Güterumschlagsanlagen – auch ein Thema, das man nicht vernachlässigen sollte – geht es darum, die strategischen Flächen für den Güterverkehr zu sichern, und zwar vor allem auch in den urbanen Räumen. Weil wir zu wenig Flächen für den Güterverkehr und auch für den Güterumschlag haben, müssen wir dringend die Flächen sichern, die wir haben. Und dann noch etwas – auch für das Gewerbe: Es geht auch darum, dass Gemeinden

bezüglich Haltestellen, Parkierungsflächen entsprechende Angebote machen müssen, auch in den urbanen Räumen. Sie wissen, wie schwierig es ist, ein Baustellenmanagement oder eine Zulieferung für den Detailhandel zu bewerkstelligen. Ich bitte Sie, die beiden Anträge bei der Glatttalstrasse abzulehnen, also weder den ganzen Eintrag abzulehnen noch dem Antrag auf Veränderung zuzustimmen. Bitte stimmen Sie, wie der Regierungsrat Ihnen beantragt hat.

Und dann zum Rückweisungsantrag betreffend den Bereich Kreuzbühl-/Falkenstrasse: Dieser Richtplaneintrag ist durch die Stadt Zürich angestossen worden und er legitimiert diese, ein entsprechendes Projekt weiter auszuarbeiten, das heisst, die formellen Schritte zu durchlaufen. Und es ist ganz klar, dass bei diesen formellen Schritten dann die Prüfung erfolgen muss, ob das Projekt zum Beispiel mit Artikel 104 der Kantonsverfassung, dem sogenannten Anti-Stau-Artikel, vereinbar ist. Wenn Sie diesen Sachverhalt noch einmal genau anschauen wollen, ist das, wie gesagt, Ihre Entscheidung. Aber die Angelegenheit hat keine Projektreife, sondern die Vorgaben, insbesondere der Kantonsverfassung, aber auch der Strassengesetze, müssen selbstverständlich bei einem Projekt berücksichtigt werden. Ich bin froh, wenn Sie nur diesen Eintrag zurückweisen und nicht die ganze Vorlage, für die ich Ihnen im Namen der Regierung beantrage, zuzustimmen und den Richtplan entsprechend festzusetzen. Vielen Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Der Kommissionspräsident und die Regierungspräsidentin haben die Eckpunkte der Teilrevision 2022 des Richtplans aufgezeigt. Wir unterstützen die Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans und damit auch die Vorlage 6013a grundsätzlich. Sie schafft wichtige Grundlagen für eine koordinierte und zukunftsgerichtete Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Kanton Zürich. Gerade angesichts des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums braucht der Kanton eine vorausschauende Planung. Wir werden unsere abweichende Haltung in der Detailberatung bei den entsprechenden Abschnitten einbringen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Dann mache auch ich zunächst einmal nur ein grundsätzliches Eintreten und erwähne, was uns hier alles wichtig ist. Es ist für mich ein bisschen komisch, dass im Richtplan viel mehr Strassen- als Eisenbahnprojekte gestrichen werden. Das ist aber ganz einfach: Die Strassenprojekte werden vom Kanton Zürich halt prioritär umgesetzt, bei der Eisenbahn geht es ein bisschen länger. Das ist für mich die falsche Priorität, aber wir arbeiten daran; die nächste ZVV-Strategie (*Zürcher Verkehrsverbund*) kommt bestimmt.

Beim Fernverkehr sind wir froh, dass unsere Forderungen so in den Richtplan eingetragen werden. Ich bin auch sehr froh zu hören, dass sich einiges tut, insbesondere bezüglich London oder jetzt auch hinsichtlich neuer Nachtzüge von Brüssel nach Mailand, die durch die Schweiz und durch Zürich – oder mindestens durch Aarau, also durch die Nähe – fahren. Das sind gute Anzeichen, es tut sich einiges.

Dass das Kapitel Güterverkehr komplett neu geschrieben wurde, begrüßen wir sehr, es ist wirklich viel besser so. Der Kanton Zürich ist sich der Versorgungsproblematik bewusst. Wir kennen die Ziele, wir kennen die Probleme, wir machen die Raumsicherung, das ist alles sehr wichtig und richtig. Für mich ist noch interessant, dass das Thema Cargo sous terrain mit keinem Wort erwähnt wird, denn Cargo sous terrain wird wohl ein Traum bleiben, zumindest im Zürcher Richtplan sind wir noch nicht so weit. Ich weiss nicht, ob Cargo sous terrain irgendwann kommt, es ist aber sicherlich richtig, es in dieser Richtplanvorlage nicht zu erwähnen. Und ich halte es wie Ueli Pfister – auch ich werde erst später zu den einzelnen Anträgen sprechen. Herzlichen Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Der Richtplan ist sehr wichtig, denn er ist die Grundlage für alle weiteren gesetzlichen Regelungen und kleinere Projekte sowie Grossprojekte. Die Teilrevision 2022 enthält viele kleine, aber teilweise eben auch sehr bedeutungsvolle Anpassungen und Änderungen. Insgesamt kann man sagen, dass der Richtplan mit der Teilrevision bei den Themen «öffentlicher Verkehr» und «Güterumschlag und Güterverkehr» an das gesteigerte Mobilitätsbedürfnis angepasst wird.

Es ist beispielsweise richtig, dass die internationale Anbindung durch Zugverbindungen aufgenommen wird. Der Wirtschaftsraum Zürich soll an die benachbarten Metropolitanräume, aber auch an weiter entfernt liegende Destinationen angebunden werden. Dieser Ergänzung können wir zustimmen, da das Angebot nicht nur attraktiv, sondern auch nachfragegerecht sein soll. Da die Angebote aber je nach Marktbedürfnissen ändern können, ist es zweckmässig, dass keine konkreten Reiseziele in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden.

Auch dass der gewerbliche Güterumschlag im Richtplan geregelt wird, ist in unserem Interesse. Dabei geht es um das Verladen oder Ausladen von Sachen, die nach Grösse, Gewicht oder Menge die Beförderung durch ein Fahrzeug nötig machen. Diese Definition entspricht der bundesgerichtlichen Rechtsprechung. Wir sind froh, dass der Regierungsrat den gewerblichen Güterumschlag realistischer betrachtet und die Zukunft nicht nur bei den Lastenvelos sieht.

Der Richtplan ist das Instrument, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken, er ist die Grundlage für die weiteren Regelungen. Es ist daher wichtig, dass man alle Änderungen genau überprüft. Es gibt solche, die kleine, aber auch solche, die grosse Auswirkungen haben. In den Kommissionsberatungen ist es manchmal schwierig, den Überblick zu behalten, daher waren uns insbesondere die Auswirkungen der Anpassung im Bereich Kreuzbühl-/Falkenstrasse in Zürich nicht bewusst. Deshalb haben wir zusammen mit der SVP einen Antrag am Bock (*beim Ratspräsidium*) eingereicht, zu dem später Ueli Pfister votieren will. Die FDP hat beim Güterverkehr einen Antrag gestellt, damit, gestützt darauf, allfällige gesetzliche Grundlagen nicht zu weitreichend sind, doch dazu dann auch später mehr. Bei den einzelnen Anträgen werden wir nochmals votieren, im Gesamten stimmt die FDP dem Richtplan zu.

Daniel Rensch (GLP, Zürich): Der Richtplan ist unser zentrales Instrument für die räumliche Entwicklung, und gerade im Verkehrsbereich müssen wir ihn regelmässig aktualisieren, sonst planen Gemeinden, Bund und Infrastrukturträger auf unterschiedlichen Grundlagen. Wir machen das heute mit zwei Vorlagen, zuerst mit der Teilrevision 2022 und danach (*im folgenden Traktandum*) mit der Teilrevision 2024 (*Vorlage 6061a*). Die Teilrevision 2022 bringt Klarheit. Sie aktualisiert die Infrastrukturvorhaben auf dem übergeordneten Strassennetz und ordnet sie in eine Gesamtstrategie ein, welche die Strasse, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr koordiniert.

Für uns als GLP ist es wichtig, dass der Richtplan «Verkehr» nicht einfach eine Wunschliste von Strassenprojekten ist, sondern ein Instrument, um die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu fördern und die Belastungen zu reduzieren. Die vorliegende Revision ist ein Schritt in diese Richtung, sie schafft den Rahmen für eine CO₂-ärmere Mobilität, für einen effizienteren Einsatz der bestehenden Infrastruktur sowie dafür, den öffentlichen Verkehr zu stärken und den Langsamverkehr besser einzubinden.

Diese Aktualisierung ist auch aus Sicht der Gemeinden zentral. Viele kommunale Richt- und Nutzungsplanungen sowie Agglomerationsprogramme des Bundes bauen auf dem kantonalen Richtplan auf. Wenn wir hier nicht klar sind, entsteht ein Flickenteppich. Gemeinden investieren Zeit und Geld in Planungen, während auf kantonaler Ebene noch immer mit veralteten Grundlagen gearbeitet wird.

Die Änderungsanträge in der Stadt Zürich – ich sage es jetzt schon – lehnen wir ab. Die angesprochenen offenen und strittigen Punkte im Bereich Seebach und des Bahnhofs Stadelhofen lassen sich im Rahmen der weiteren Be-

arbeitung sachgerecht lösen. Dafür stehen auf Projekt- und Nutzungsplanungsebene die nötigen Instrumente zur Verfügung. Zudem ist der Richtplan ein rollendes Planungsinstrument, er ist nicht in Stein gemeisselt, sondern er wird laufend weiterentwickelt. Wir müssen uns daran gewöhnen, ihn regelmässig nachzuführen, statt mit Rückweisungen zurückzustellen und so die Planungssicherheit zu gefährden. Das gilt, ich habe es bereits mehrfach gesagt, besonders im Verkehrsbereich. Denn jeder Aufschub heisst, dass wir mit alten Karten in eine Zukunft steuern, in der die Ansprüche an Klimaschutz und Lebensqualität deutlich gestiegen sind.

Die GLP dankt dem Regierungsrat und der Verwaltung ausdrücklich für die sorgfältige Arbeit an dieser Teilrevision. Wir sehen in der Vorlage einen ausgewogenen Schritt, der die Steuerungsfähigkeit des Kantons stärkt, die Planungssicherheit erhöht und die Grundlage für eine nachhaltigere Mobilität legt. Wir lehnen die Anträge und die Rückweisung ab und stimmen der Teilrevision zu.

Jonas Pfister (Grüne, Winterthur): Der Regierung und der Verwaltung gebührt Dank für die gewissenhafte und genaue Erarbeitung der vorgelegten Richtplanrevision, Kapitel 4 «Verkehr». Sie ist umfassend und pragmatisch. Ich spreche aktuell nur zum Güterverkehr, da dort keine Anträge vorliegen, zu den anderen Themenbereichen spreche ich bei den entsprechenden Anträgen.

Aus Sicht der Grünen ist besonders positiv hervorzuheben, dass die Gesamtüberarbeitung des Güterverkehrs einen unübersehbaren Schwerpunkt auf die Stärkung des schienengestützten Güterverkehrs setzt: Umschlagpunkte und Anschlussgleise, Erhalt wie Ausbau. In der Feinverteilung ist der Lastwagen auf der Strasse nicht zu ersetzen, das ist klar. Jedoch ist der Anteil der Güterverkehrsfahrten auf der Strasse im Grundsatz auf ebendiese kleinräumigen Verteilfunktionen zu begrenzen. Ich habe Verständnis dafür, dass zeitkritische Güter mit Kühlbedarf mit dem LKW effizienter punktgenau von A nach B gebracht werden können als mit der Bahn. Im Umkehrschluss hingegen gibt es aber speziell ein Gut, das heute aus reiner Bequemlichkeit viel zu oft auf der Strasse befördert wird, obwohl es weder zeitkritisch ist noch Kühlbedarf hat: Ich spreche von Aushub. Das ist wohl eine der grössten Mengen, die wir im Kanton Zürich transportieren. Der Nachvollzug aus dem PBG (*Planungs- und Baugesetz*) ist hier richtig und wichtig.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Besten Dank für die Einführung zu dieser Teilrevision von unserem KEVU-Präsidenten und von Ihnen, Frau Regierungsrätin. Besten Dank für diese notwendige und sorgfältige Teilrevision des Richtplans. Ich komme gleich zu den Details.

Die Anpassung im Teilkapitel «Strassenverkehr» zur Entfernung der geplanten Verlängerung der Glatttalstrasse mit Ersatz durch den Ausbau der Stelzenstrasse ist für die Mitte-Fraktion angebracht. In dieser Region gibt es Engpässe, die behoben werden müssen. Die Mitte-Fraktion lehnt die zwei Anträge zu diesem Eintrag ab.

Unser Platz ist beschränkt, besonders in den Städten. Das hat auch einen grossen Einfluss auf den gewerblichen Güterumschlag. Dennoch sollen die Flächen von privaten Eigentümern geschützt werden. Zu diesem Zweck überzeugt uns der Formulierungsvorschlag der Regierung.

Die Mitte-Fraktion unterstützt die Rückweisung des Richtplaneintrags Kreuzbühl-/Falkenstrasse. Wir verstehen, dass in der Kommissionsberatung etwas untergehen kann. Der Eintrag im Bereich Bahnhof Stadelhofen zur Verkehrssituation und zu notwendigen Massnahmen ist sehr entscheidend für dieses Gebiet. Es ist gerechtfertigt, dass dieser Eintrag in der Kommission vertieft geprüft wird und die offenen Fragen beantwortet werden.

Die Mitte-Fraktion stimmt der Teilrevision 2022 so oder so zu, wir wollen keine Verzögerung dieser Teilrevision.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Richtplanrevisionen sind manchmal so eine prickelnde Lektüre wie ein Telefonbuch aus der Jugendzeit meiner Grosseltern. Bei der vorliegenden Revision ist das allerdings klar anders. Warum? Weil buchstäblich entscheidende Zeichen und Weichen im Bereich des Verkehrs gestellt werden.

Zuerst der Güterverkehr: Wir haben es verschiedentlich gehört, Ziel ist dort eine sichere, flächensparende und klimafreundliche Versorgung. Die Änderungen optimieren die Erreichbarkeit, stärken den Bahnanteil und reduzieren den Ressourcenverbrauch sowie Belastungen für Mensch und Umwelt. Besonders überzeugend: die neu festgelegte Bahntransportpflicht für Kies und Aushub – ein Gewinn für Ökologie und Logistik, denn niemand freut sich über laute und staubige Lastwagenkonvois durch Dörfer und Städte.

Als zweiten Punkt hervorheben möchte ich den öffentlichen Verkehr und die europäische Anbindung. Mit den Anpassungen im Richtplan unterstreichen wir die Bedeutung des Wirtschaftsraumes Zürich als Knotenpunkt für direkte Verbindungen zu europäischen Wirtschafts- und Metropolregionen. Das ist strategisch und zukunftsweisend und hilft den ÖV-Unternehmen, attraktive Angebote aufzubauen.

Eine ebenso wichtige Anpassung im Richtplan betrifft das Hauptverkehrstrassennetz. Hier geht es um die Entschärfung von Nutzungskonflikten. Ein Beispiel ist das genannte Projekt Kreuzbühl-/Falkenstrasse in Zürich. Dazu ist zu sagen: Weil der Bahnhof Stadelhofen auf vier Gleise ausgebaut wird, steigen die Fahrgastzahlen in den nächsten Jahren oder ab Betrieb dieses

vierten Gleises um 50 Prozent, von 80'000 auf 120'000 Personen täglich. Damit das reibungslos funktioniert, braucht es mehr Tramlinien und mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende.

Gleichzeitig muss der überkommunale Durchgangsverkehr reduziert werden, um ein Verkehrschaos zu vermeiden. Der Gegenverkehr in der Kreuzstrasse sorgt dafür, ohne die Leistungsfähigkeit des Hauptnetzes einzuschränken. Wichtig ist aber aus unserer Sicht, dass bei solchen Eingriffen in das Gesamtverkehrskonzept der Kanton Zürich einbezogen ist und kantonale Gesetze eingehalten werden. Beides ist hier der Fall. Und wie die Volkswirtschaftsdirektorin korrekt festhält, findet die stufengerechte Beurteilung an der konkreten Projektvorlage stand.

Diese und alle anderen Anpassungen im Richtplan bringen einen echten Mehrwert für den Verkehr, den Klimaschutz und die Regionen. Die EVP unterstützt deshalb die Teilrevision des Richtplans und lehnt den Rückweisungsantrag ab. Und beim Eintrag 8 folgen wir staatstragend der Regierung.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Die Alternative Linke unterstützt die Vorlage 6013 und damit die Teilrevision des Richtplans ebenfalls. Es ist wohl wichtig zu sagen, dass in der Teilrevision sehr viele kleine, auch unbestrittene Änderungen enthalten sind, während sich die Diskussion hier am Ende nur um ein paar wenige Dinge und Details beziehungsweise Strassen drehen wird. Den Rest der ganzen roten Texte in der Vorlage – diese markieren die Änderungen im Richtplan, vielleicht eine kurze Erklärung auch für die Tribüne – werden wir hier wohl einfach überspringen. Dies liegt wohl am Ende am Charakter eines Richtplans, kommt doch die Diskussion um konkrete Projekte erst sehr viel später.

Allgemein lässt sich sagen, dass wir die genauer definierten internationalen Bahnverbindungen begrüssen und ebenso, dass nun darin auch explizit die Nachtverbindungen aufgenommen wurden. Auch begrüssen wir die Überarbeitung des Kapitels «Güterverkehr». Ich kann hier wohl festhalten, dass uns die Verwaltung eine gelungene Überarbeitung des Richtplans vorlegt. Den Minderheitsantrag, der sich hauptsächlich gegen die Stadt Zürich richtet, werden wir ablehnen. Auch sind wir der Meinung, dass der Strassenausbau massvoll erfolgen sollte und viel mehr Gewicht auf den ÖV gelegt werden soll, wir werden bei den Minderheitsanträgen entsprechend stimmen. Gegebenenfalls werde ich mich nochmals zu den einzelnen Anträgen äussern.

Detailberatung

4.2 Strassenverkehr

4.2.1 Ziele

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

4.2.2 Karteneinträge

Objekt Nr. 8: Ausbau Stelzenstrasse, Zürich und Opfikon statt Verlängerung Glatttalstrasse, Zürich

Minderheitsantrag Ulrich Pfister, Ueli Bamert, Paul von Euw, Urs Wegmann:

Eintrag Nr. 8 unverändert beibehalten.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Ich spreche hier zu unserem Antrag, dem Verzicht auf die Streichung der Glatttalstrasse aus dem Richtplan, und zum Antrag der SP und der Grünen zur Streichung des neuen Eintrags «Stelzenstrasse». Uns ist bewusst, dass der Regierungsrat gewichtige Gründe für die beantragte Streichung anführt, insbesondere weist er darauf hin, dass eine Realisierung aufgrund des Eingriffs in den Gewässerraum sehr schwierig wäre und ein wenig beeinträchtigtes Gebiet betroffen würde. Trotzdem erachten wir es zum heutigen Zeitpunkt als verfrüht, diese langfristige Entwicklungsoption endgültig aus dem Richtplan zu streichen. Die betroffenen Gemeinden und die Region Zürich Nord haben sich klar dafür ausgesprochen, den Handlungsspielraum zu erhalten und die Option erst nach einer vertieften Gesamtbetrachtung aufzugeben.

Uns ist bewusst, dass zwei Richtplaneinträge für dieselbe Verkehrsaufgabe grundsätzlich nicht der üblichen Planungssystematik entsprechen. In der besonderen Situation in Zürich Nord halten wir dies jedoch für vertretbar. Solange nicht abschliessend geklärt ist, welche Lösung langfristig die zweckmässigste und realisierbarste ist, erscheint es sinnvoll, beide Optionen im Richtplan zu belassen. Damit wird kein Bauentscheid gefällt, sondern lediglich der notwendige planerische Spielraum erhalten. Sollte sich zu einem späteren Zeitpunkt zeigen, dass die Glatttalstrasse aufgrund verschiedener Kriterien tatsächlich nicht realisierbar ist, kann der Richtplan entsprechend bereinigt werden, sofern die Stelzenstrasse die Anliegen der Anrainergemeinden ausreichend berücksichtigt. Mit der Streichung der Glatttalstrasse und der Stelzenstrasse laufen wir Gefahr, ein verkehrliches Chaos zu provozieren. Wir nehmen uns bewusst zwei wichtige Planungsoptionen aus der Hand, ohne eine gleichwertige Lösung zu haben. Die Folge wäre, dass sich die Stadt Zürich verkehrlich weiter einigelt, während der Druck auf das bestehende Strassennetz weiter zunimmt. Das kann nicht das Ziel einer weit-sichtigen Richtplanung sein. Aus diesem Grund lehnen wir die Streichung

der Glatttalstrasse wie auch der Stelzenstrasse im Interesse der Region Zürich Nord ab.

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, David John Galeuchet, Rosmarie Joss, Jonas Pfister:

Eintrag Nr. 8 ersatzlos streichen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Eines vorneweg, Ueli Pfister, die Stadt Zürich unterstützt die Einträge, die die Regierung vorschlägt, also das muss schon klar sein, Zürich Nord unterstützt das. Aber jetzt spreche ich aus Zürich Nord als Vertreter der SP Zürich 11, und wir unterstützen genau dies eben nicht. Wir freuen uns, wenn Strassen überkommunaler Bedeutung oder Kantonstrassen im Richtplan gestrichen werden. Wir freuen uns immer, wenn wir solche Sachen nicht mehr drin haben. Wir sind überzeugt: Auch die Gemeinden können das selber. Die Stelzenstrasse ist eine funktionierende Strasse, wir wollen aber nicht, dass diese im Richtplan noch zusätzlich eingetragen wird und der Kanton dann noch direkt die Planung macht und direkt genau sagt, wie das an der Seite Schaffhauserstrasse auf der Westseite sein muss. Es ist schon lustig, wir haben zuerst den Antrag gestellt, die Stelzenstrasse nicht in den Richtplan einzutragen, und dann ist die SVP im Beiboot mit der Stadt Opfikon gekommen und hat unseren Antrag einfach um 180 Grad verdreht. Das ist einfach ihre rückwärtsgewandte und rücksichtslose Politik, die unterstützen wir nicht. Bitte unterstützen Sie unseren Antrag, die Stelzenstrasse nicht einzutragen. Die Glatttalstrasse über dem Katzenbach wird sicherlich nie gebaut, das ist im Gewässerraum, das kommt sowieso nie. Also dieser Antrag kann sicher gestrichen werden. Herzlichen Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Da braucht man gute Ortskenntnisse, um diese Strassen auseinanderhalten zu können. Der Regierungsrat hat unter Einbezug der Städte Zürich und Opfikon eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt, und mit dem Ausbau der Stelzenstrasse sind die Bedürfnisse für Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr umsetzbar. Die Überlegungen sind für uns nachvollziehbar. Der Regierungsrat hat eine Gesamtschau gemacht. Die Minderheitsanträge der SVP und der SP betreffen entweder lokale Interessen oder ideologische, weil es um Strassen geht. Die FDP wird beide Minderheitsanträge nicht unterstützen und setzt sich für den Regierungsratsantrag ein.

Jonas Pfister (Grüne, Winterthur): Die von der Regierung unterbreiteten Streichungen und Anpassungen sind generell zweckmässig, mit einer Ausnahme, über die wir hier sprechen. Die Streichung von Eintrag Nummer 8

«Verlängerung Glatttalstrasse, Zürich» zugunsten eines neuen Eintrags Nummer 8 «Ausbau Stelzenstrasse, Zürich und Opfikon» können wir in der Summe nicht mittragen. Die Streichung des bestehenden Eintrags ist aus unserer Sicht alternativlos. Der heutige Eintrag führt längst durch den Gewässerraum des Katzenbachs und tangiert das Unterwerk der SBB.

Eine Umsetzung des Eintrags wäre schlicht nicht möglich, und hier appelliere ich an die SVP: Warum sollten wir diesen Eintrag drinbehalten, wenn er absolut nicht umsetzbar ist? Einen neuen Richtplaneintrag via Stelzenstrasse sehen wir nicht als zweckdienlich. Ja, die Situation für Fussgänger und Velofahrer ist verbesserungswürdig, das könnte man in diesem Umfang vornehmen; doch ein Ausbau der Stelzenstrasse auf das Niveau einer Hauptverkehrsstrasse würde aufgrund der Durchfahrtshöhe unter der SBB eine Strassenabsenkung erfordern, zusammen mit einem Ausbau der Bahnunterquerung in der Breite. Hierzu muss man sich bewusst sein, dass wir je nach Zählweise – es sind diverse Weichenbereiche oben auf dieser Unterführung – von acht bis zehn Gleisen sprechen. Der Aufwand, diese Stelzenstrasse entsprechend auszubauen, ist aus unserer Sicht schlicht nicht gerechtfertigt. Wir wollen hier schlicht keine zusätzlichen Strassen säen, um noch mehr MIV (*motorisierter Individualverkehr*) zu ernten, wir sehen den Bedarf an dieser Verbindung ganz grundsätzlich nicht.

Abstimmung 1

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ulrich Pfister gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 122 : 39 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Abstimmung 2

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 113 : 58 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

K4–6: Anpassung Hauptverkehrsstrassennetz im Bereich Kreuzbühl-/Falkenstrasse, Stadt Zürich: Sperrung Kreuzbühl- und Falkenstrasse, Gegenverkehr Kreuzstrasse

Antrag Ulrich Pfister, Marc Bourgeois:

Rückweisung der Anpassung des Richtplaneintrages HVS-Netz im Bereich Kreuzbühl-/Falkenstrasse, Stadt Zürich (Kartenausschnitt K4-6 auf Seite 41 des Richtplandokuments) an die KEVU.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Wir haben anlässlich der Kommissionsberatung die Tragweite dieses Richtplaneintrages unterschätzt. Wir anerkennen die anspruchsvollen verkehrlichen Verhältnisse im Umfeld des Bahnhofs Stadelhofen. Aus diesem Grund lehnen wir diese Änderung des Richtplanes nicht grundsätzlich ab, sondern wollen, dass dies in der Kommission vertieft beraten wird. Es ist entscheidend, dass Änderungen an der übergeordneten Verkehrsplanung sorgfältig und nachvollziehbar erfolgen.

Die Auswirkungen der vorgesehenen Verkehrsführung sind im Grundlagenpapier der Stadt Zürich aus unserer Sicht nur ungenügend aufgezeigt. Insbesondere fehlt eine nachvollziehbare Darlegung, wie sich die Massnahme auf die Verkehrsströme, die Erschliessung sowie das umliegende Strassennetz auswirkt.

Das Grundlagenpapier lässt grundsätzliche Fragen offen, hier nur einige nicht abschliessende Beispiele: Die Seefeldstrasse soll stadtauswärts als Einbahn geführt werden, wobei die konkrete Ausgestaltung ausdrücklich noch offen ist. Auch die Zu- und Wegfahrt zur Mühlebachstrasse soll gewährleistet bleiben, wäre jedoch deutlich umständlicher als heute. Hinzu kommen ungelöste Detailfragen bei den Knoten. So wäre der gewünschte Rechtsabbieger von der Kreuzbühl- in die Kreuzstrasse gemäss den vorliegenden Unterlagen lediglich für Personenwagen möglich, für grössere Fahrzeuge reichen die Schleppkurven nicht aus, sofern der geschützte Garten nicht tangiert werden soll. Ebenso wäre der Linksabbieger vom Zeltweg in die obere Kreuzstrasse wohl für Personenwagen und Solo-Lastwagen befahrbar, nicht jedoch für Anhängerzüge.

Das Grundlagenpapier hält selbst fest, dass verschiedene Varianten im Rahmen der Vorstudie weiter zu prüfen sind und dabei auch die Vereinbarkeit mit der Kantonsverfassung zu beurteilen ist. Gerade diese Aussage zeigt, dass die Planung noch nicht den Reifegrad erreicht hat, der eine Anpassung des behördenverbindlichen Richtplans rechtfertigen würde.

Zudem werden die zahlreichen Planungen im Umfeld des Kreuzplatzes aufgezeigt. In der weiteren Beurteilung wird jedoch lediglich pauschal festgehalten, diese hätten nur einen marginalen Einfluss auf die Verkehrskapazität. Eine nachvollziehbare Herleitung oder ein belastbarer Nachweis dafür fehlt. Angesichts der Vielzahl gleichzeitiger Projekte genügt diese Begründung den Anforderungen an eine fundierte Entscheidungsgrundlage nicht.

Solange diese Fragen nicht beantwortet sind, scheint eine Abklassierung von Kreuzbühl-/Falkenstrasse verfrüht. Der Richtplan ist behördenverbindlich und sollte erst angepasst werden, wenn die zukünftige Verkehrsführung vollständig aufgezeigt, auf ihre Auswirkungen überprüft und nach-

vollziehbar begründet worden ist. Aus diesem Grund weisen wir diesen Abschnitt zur Überarbeitung an die Kommission zurück, es besteht keine zeitliche Dringlichkeit.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Das ist ein lustiger und viel zu später Antrag. Ich hatte mir die Richtplanvorlage genau angeschaut und natürlich auch diese Änderung gesehen, aber für uns von der SP ist diese Änderung eben gut. Die Stadt Zürich hat hier vernünftige Grobpläne für die stauanfällige Situation an der Falkenstrasse rund um den Bahnhof Stadelhofen und das Opernhaus. Ich sass schon mehrmals draussen vor dem Restaurant Tibits und habe den Strassenverkehr genau beobachtet: Der Rückstau bei der Einfahrt zum Parkhaus Opernhaus ist gewaltig, ab und zu kommen da bei der Grünphase von oben her nur ein, zwei Fahrzeuge durch. Und wie Daniel Sommer beim Eintreten schon gesagt hat: Durch den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen werden noch mehr Fussgängerinnen und Fussgänger kommen, es ist also wichtig, dass hier eine Lösung gefunden wird.

Zurück zum Antrag: Ich hatte sofort gedacht, dass diese Änderung der Regierung nicht im Sinne der Autolobby ist, so war ich dann doch leicht erstaunt, dass in der KEVU dazu überhaupt nichts gesagt wurde. Nun denn, nun ist es das, vielleicht auch dank der Tribüne haben wir einen Antrag, und es ist nun allen aufgefallen. Wir haben diesen Antrag in der SP-Fraktion nicht besprechen können, darum haben wir hier implizit eine Stimmfreigabe, aber ich hoffe doch sehr, dass wir den Spontanantrag geschlossen ablehnen. Herzlichen Dank.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Verkehrsplanung erfordert vernetztes Denken über Verkehrsknoten und über Grenzen hinaus. Die Stadt Zürich tut sich oft schwer damit, wie man etwa beim Neumühlequai gesehen hat. Sie hat dort eine Situation geschaffen, bei welcher der Kanton gemäss Verwaltungsgericht nicht nur eingreifen durfte, sondern eingreifen musste. Die Stadt hat diesen klaren Rüffel inzwischen akzeptiert.

Gerade die Kreise 7 und 8 – und, Felix Hoesch, ich spreche hier jetzt auch als Local, als Lokalvertreter von 7 und 8 – wurden bereits schwer von der städtischen Planlosigkeit getroffen. Etwa mit dem weggefallenen Linksabbieger am Kreuzplatz in Richtung Hottingen und Witikon, gepaart mit einem geplanten Abbau des Rechtsabbiegers am Heimplatz, ebenfalls in Richtung Hottingen und Witikon. Zwei Projekte, die nicht zusammen gedacht wurden, denn den Verkehr kann man nicht wegplanen. Die Hauptroute vom Bellevue nach Hottingen und Witikon wird künftig über die Plattenstrasse laufen, eine Tempo-30-Quartierstrasse mit mehreren Rudolf-Steiner-Schulhäusern. Das kann niemand wirklich wollen.

Mit dem vernetzten Denken tut sich die Stadt auch bei der vorliegenden Revision schwer, insbesondere eben im Fall Kreuzbühl-/Falkenstrasse. Es ist unbestritten, und da gebe ich Felix Hoesch recht, dass die Situation, wie sie heute ist, an der Falkenstrasse unbefriedigend ist. Es ist auch unbestritten, dass das Passagieraufkommen sich mit dem zusätzlichen Gleis am Stadelhofen steigern wird. Und damit ist auch unbestritten, dass es Handlungsbedarf gibt – aber nicht so.

Mit dem neuen Eintrag wird das Kind mit dem Bade ausgeschüttet. Wird der Verkehr stadteinwärts von der Kreuzbühl- und der Falkenstrasse mit einem grossen U-Turn auf die Kreuzstrasse umgeleitet, so steht an der Kreuzung Bellerive-/Kreuzstrasse, also unten am See, nur noch eine Spur zur Verfügung, um in die Bellerivestrasse einzufädeln. Bei der Falkenstrasse sind es heute zwei Spuren.

Da die Grünzeiten begrenzt sind, werden entweder der Verkehr vom Kreuzplatz her oder der Verkehr von der Bellerivestrasse her oder beide deutlich weniger Grünzeit erhalten. Um das zu erkennen, muss man nicht Verkehrsingenieur sein. Zugleich wird der ganze Verkehrsstrom im Seefeld umpflügt, was zu grossen Umwegen und damit letztlich zu mehr Verkehr und mehr Lärm führen wird. Es verlieren alle.

Es bringt nichts, Richtplaneinträge zu beschliessen, die vom Schiff aus nicht verfassungskonform sind. Wir planen nicht für eine Ponyhof-Welt, sondern für eine reale Welt, und in dieser gilt nun mal Artikel 104 Absatz 2^{bis} der Kantonsverfassung, der berühmte Anti-Stau-Artikel. Übrigens, die Stadt Zürich verweist ja gerne darauf, dass kantonale Regeln bei ihr nicht so ganz gelten, wenn die Stadtbevölkerung anders gestimmt hat als die Kantonsbevölkerung. Nun, als Vertreter von Zürich 7 und 8 verweise ich darauf, dass meine Kreise den Anti-Stau-Artikel angenommen haben und übrigens auch die Mobilitätsinitiative.

Wir wollen das also nicht. Wir fordern deshalb vom Regierungsrat, dass er beschlossenes Recht bei einem konkreten Projekt mit aller Konsequenz durchsetzt. Die vorliegende Richtplanänderung ist losgelöst von verkehrspolitischen Realitäten, weshalb sie an die Kommission zurückzuweisen ist. Ich weiss ja nicht, wie oft die städtische Tiefbauvorsteherin Simone Brander und ihre Verkehrsplaner, die auffällig oft nicht aus Zürich stammen, als Verkehrsteilnehmer in unseren Quartieren unterwegs waren, vermutlich noch nie.

Und noch zum Schluss: Der Verkehr geht eh und richtigerweise in Richtung CO₂-Neutralität. Diese wird schneller erreicht sein als die meisten Bauprojekte, über die wir heute reden. Und dass ein Tram mit drei Passagieren in Randzeiten wirklich CO₂-ärmer und leiser unterwegs ist als drei elektrische Individualfahrzeuge, möchte ich sehr bezweifeln.

Daniel Rensch (GLP, Zürich): Als Schwamendinger habe ich jetzt fast etwas Mitleid mit dem armen, verkehrsgeplanten Kreis 7/8, aber eben nur fast. Wir sind jetzt auf kantonaler Richtplanebene und wir schaffen hier bewusst die Voraussetzung dafür, dass die Stadt Zürich die heutige, wirklich unbefriedigende Situation am Stadelhofen verbessern kann; das ist wirklich ein Verkehrschaos, auch wenn ich nicht so oft dort bin. Die Situation muss verbessert werden, die Velovorzugsrouten müssen umgesetzt werden, und wir müssen dort den Raum aufwerten. Im Rahmen der Mitwirkung zu diesem Richtplan gab es genau eine Rückmeldung gegen diese Änderung, Sie können das lesen, die wir jetzt heute noch im Nachhinein bekommen.

Eine Rückweisung heute würde die dringend notwendige Aktualisierung verzögern, ohne dass wir damit qualitativ bessere Lösungen bekämen. Es geht um den Richtplan, es geht nicht um Detailplanung. Wir haben noch viele Schritte vor uns in diesem Bereich und wir müssen der Stadt Zürich die Möglichkeit geben, dort etwas zu ändern. Das heisst, wir müssen, wir dürfen die Planung für die Stadt Zürich nicht unnötig erschweren und die betroffene Bevölkerung rund um den Stadelhoferplatz schwächen. Eine Rückweisung löst keine Probleme, sie verschiebt sie nur. Der Richtplan ist ein rollendes Planungsinstrument, er ist nicht in Stein gemeisselt.

Felix Hoesch (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Geschätzter Marc Bourgeois, ich finde es anmassend, zu sagen, dass die städtische Verwaltung die Gegebenheiten nicht anschauet, also das musst du wirklich zurücknehmen. Natürlich gehen die Leute auf der Stadtverwaltung die lokale Situation anschauen und arbeiten nicht nur am Arbeitsplatz; das ist unterste Schublade, was du da gesagt hast. Und zweitens: Es freut mich, dass die CO₂-Problematik wirklich angekommen ist, aber Autoverkehr ist nicht nur eine CO₂-Problematik, Autoverkehr ist Platzverbrauch, ist Feinstaub, ist Lärm, ist Sicherheit, es sind so viele Probleme mit diesem Autoverkehr verbunden. Und darum fordern wir, dass der Autoverkehr in der Stadt und im ganzen Kanton, insbesondere auch in den Agglomerationen, abnimmt und nicht zunimmt, und darum brauchen wir hier moderne, zukunftsgerichtete Lösungen. Herzlichen Dank.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Lieber Daniel Rensch, ich danke für das Mitleid. Ich brauche kein Mitleid, ich wäre aber froh, wenn du etwas mehr von deiner Arbeit halten würdest: Das ist nicht irgendein «Plänli», das keine Bedeutung hat, das ist ein behördenverbindlicher Plan, den du hier unterstützt. Und der Plan ist in den Grundzügen ganz klar, und zwar: Kreuzstrasse einspurig. Das heisst, es ist völlig klar, wie der

Knoten dort aussehen wird, es geht nämlich baulich gar nicht anders, es gibt auch keine zwei Spuren, die man auffächern kann. Und damit hat man eigentlich genügend Grundlagen. Vielen Dank.

Und, Felix Hoesch, du hast zwar kein Mitleid mit mir, möchtest aber eine Entschuldigung. Ich verweise auf einen Ort ganz, ganz in der Nähe von dort, nämlich auf den umgebauten Kreuzplatz. Dort hat man eine Spur weggenommen und die Möglichkeit, nach links abzubiegen stadtauswärts Richtung Römerhof. Wir haben damals bei den Planaufgaben gesagt, das werde im Quartier zu Schleichverkehr führen. Die Stadt hat gesagt: «Nee, wird es nicht.» Und heute, du kannst gerne schauen gehen, hat es gelb-rote Latten, weil es eben genau Schleichverkehr gegeben hat – weil die Locals vielleicht eben wissen, wie die Leute fahren werden. Genau das, was wir vorausgesagt haben, ist passiert: Der Verkehr hat sich in die Tempo-30-Zone rund um die St.-Anton-Kirche ergossen. Nun, auch die gelb-roten Latten nützen nichts, denn die Leute fahren jetzt einfach 100 Meter weiter, drehen auf der Forchstrasse in gefährlichen Manövern, fädeln wieder ein und fahren dann ins Quartier. Das ist die Realität. Ich weiss, du hasst Autoverkehr, aber man kann ihn sich nicht wegplanen. Der Autoverkehr existiert, er ist da und er muss möglichst stadtverträglich geführt werden.

Und wenn Daniel Rensch sagt, wir hätten jetzt ein Riesenchaos dort, dann sage ich: Ja, wir haben ein Riesenchaos, aber das, was ihr da plant, das ist das gigantische Chaos, das ist der Super-GAU von Chaos, und das wollen wir im Quartier nicht. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 87 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Antrag von Ulrich Pfister abzulehnen.

Restliches Unterkapitel 4.2.2 Karteneinträge

4.2.3 Massnahmen

4.3 Öffentlicher Verkehr

4.6 Güterverkehr

4.6.1 Ziele und 4.6.2 Karteneinträge

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

4.6.3 Massnahmen

c) Gemeinden, 3. Absatz: Die Verfügbarkeit von Halte- und Parkierungsflächen für den gewerblichen Güterumschlag ist insbesondere in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften stufengerecht mittels geeigneter Massnahmen sicherzustellen.

Minderheitsantrag Sonja Rueff-Frenkel, Ueli Bamert, Sarah Fuchs, Ulrich Pfister, Paul von Euw, Urs Wegmann:

Ergänzung 3. Absatz: In bestehenden Siedlungsstrukturen sollen private Grundstücke sowie bestehende öffentliche Parkierungsflächen nur in Ausnahmefällen dafür beansprucht werden.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Bei diesem Antrag geht es um Halte- und Parkierungsflächen, insbesondere in Stadtlandschaften. Diese sollen stufengerecht mittels geeigneter Massnahmen sichergestellt werden. Eine KEVU-Minderheit beantragt eine zusätzliche Bestimmung, nämlich dass dafür in bestehenden Siedlungsstrukturen private Grundstücke und bestehende öffentliche Parkplätze nur in Ausnahmefällen beansprucht werden. Die KEVU-Mehrheit lehnt diese Einengung des Spielraumes ab.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Im Richtplan soll, wie von unserem Kommissionspräsidenten gesagt, sichergestellt werden, dass Halte- und Parkierungsflächen für den gewerblichen Güterumschlag, insbesondere in städtischen Gebieten, sichergestellt werden. Grundsätzlich unterstützen wir diese Absicht, aber gerade in städtischen Gebieten sind der Bedarf an gewerblichem Güterumschlag und die fehlende Fläche ein grosses Problem. Auch der Regierungsrat hat in den Kommissionsberatungen erkannt und zugegeben, dass die Flächenkonkurrenz aufgrund des Bevölkerungswachstums für die Ver- und Entsorgung sowie für die Orte zum Wohnen und Arbeiten zunimmt. Aufgrund dieser Flächenkonkurrenz und zum Schutz des privaten Eigentums, der bestehenden Grundstücknutzung und der immer weniger werdenden öffentlichen Parkierungsflächen haben wir unseren Antrag eingereicht. Mit der Präzisierung, dass die Forderung in unserem Antrag nur bei bestehenden Siedlungsstrukturen gelten soll, weisen wir eben auf diese Schwierigkeit hin. Bei Neubauten können Halte- und Parkierungsflächen für den gewerblichen Güterumschlag in die Planung mit einbezogen werden. Aber bei bestehenden Strukturen sollen Anpassungen und neue Auflagen nicht zulasten der bereits überbauten und genutzten Grundstücksfläche und nicht zulasten der öffentlichen Parkierungsfläche gehen. Da der Richtplan die Grundlage für die weiteren kommunalen Regelungen ist, ist es uns wichtig, dass private Grundstücke nur in Ausnahmefällen beansprucht werden können. Zuerst muss immer geprüft werden, ob der öffentliche Grund dafür bestimmt werden kann.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Sonja Rueff hat schon fast alles gesagt. Wir grüssen grundsätzlich die Sicherung der Standorte. Dabei ist es richtig, dass

innerhalb bestehender Siedlungsstrukturen private Grundstücke sowie bestehende öffentliche Parkierungsflächen nur in begründeten Ausnahmefällen beansprucht werden. Private Grundstücke und öffentliche Parkierungsanlagen dürfen nicht geopfert werden. So wird dem Schutz des Eigentums und der bestehenden Nutzung Rechnung getragen, ohne die langfristige Entwicklung der Infrastruktur unnötig einzuschränken. Wir unterstützen diesen Antrag der FDP.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir von der SP wollen Parkierungsflächen für den Güterumschlag primär auf privaten Grundstücken und nur in Ausnahmefällen im öffentlichen Raum, also genau umgekehrt als die FDP und eigentlich so, wie die Regierung das auch vorgeschlagen hat. Der öffentliche Raum ist doch viel zu wertvoll für Güterumschlag. Dort können Bäume gepflanzt werden – gerade jetzt merken wir doch, wie wichtig das ist –, es können Velo- und Busspuren erstellt werden, die unter Umständen blockiert sind durch irgendwelche Flächen für Güterumschlag. Wir können Cafés wie das Tibits draussen an der Strasse erstellen – das ist doch viel besser für die Menschen. Genau diese Menschen, das sind die, die wir uns in den Städten vorstellen, und halt nicht die privaten Grundbesitzenden, die alles maximieren wollen und kein bisschen Gemeinwohl für Güterumschlag auf ihren Flächen haben wollen. Nein, das soll, wenn möglich, im privaten und nur in Ausnahmefällen im öffentlichen Raum passieren. Wir lehnen ab. Herzlichen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Sonja Rueff-Frenkel gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 86 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Restliches Unterkapitel 4.6.3 Massnahmen

4.9 Grundlagen

Erläuterungsbericht zu den Einwendungen

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 174 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), Ziffer I der Vorlage 6013a zuzustimmen und die Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr», festzusetzen.

II.–VI.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Teilrevision 2024 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr»

Antrag des Regierungsrates vom 19. November 2025 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 17. März 2026

Vorlage 6061a

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt, somit ist Eintreten beschlossen.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Bei dieser Richtplan-Teilrevision geht es um einen einzigen Punkt im Kapitel «Verkehr». Das bisher geplante Vorhaben Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden wird ersetzt durch ein redimensioniertes Vorhaben, das einen Ausbau auf vier Streifen zwischen dem Autobahnende Bülach Nord und dem Kreisel Chrüzstrasse umfasst. Zudem wird aufgrund einer anstehenden Sanierung die Umfahrung Glattfelden von einer Hochleistungsstrasse in eine Hauptverkehrsstrasse abklassiert, und die Anzahl der erforderlichen Fahrspuren wird überprüft. Durch diese Abklassierung werden 12 Hektaren Land frei, die teilweise als neue Fruchtfolgefläche und teilweise als ökologisch hochwertiger Lebensraum für Tiere und Pflanzen hergerichtet werden können, eine im Kanton Zürich äusserst seltene Chance. Die KEVU hat den regierungsrätlichen Antrag kritisch geprüft, insbesondere auch auf die Vereinbarkeit mit dem Anti-Stau-Artikel (*Artikel 104 Absatz 2^{bis} der Kantonsverfassung*), und beantragt einstimmig, diese Teilrevision festzusetzen sowie den Erläuterungs- und den Mitwirkungsbericht zur Kenntnis zu nehmen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Man könnte dieses Vorhaben als klein, aber fein und wahrscheinlich – vom Thema her – auch als etwas unerwartet bezeichnen. Konkret, und eben für viele überraschend, schlagen wir Ihnen die Abklassierung einer Hochleistungsstrasse bei der Umfahrung Glattfelden vor. Sie soll eine neue Hauptverkehrsstrasse werden. Und, glauben Sie mir, als ich zum ersten Mal davon gehört habe, das ist jetzt schon eine Weile her, habe ich zuerst auch gedacht: Das ist jetzt speziell, dass man etwas abklassieren will. Dann habe ich aber auch schnell erkannt, welche Opportunities wir damit erreichen können, welche künftigen Handlungs-

optionen für den Kanton Zürich wir damit schaffen können – zum Beispiel für dringend benötigte Fruchtfolgeflächen. Wir brauchen Fruchtfolgeflächen für alle künftigen Strassen- und Infrastrukturausbauten. Sie sind im Kanton Zürich sehr, sehr rar, und es ist immer eine grosse Herausforderung, sie kompensieren zu können. Also wir schaffen Opportunitäten. Dann schaffen wir auch ökologische Ausgleichsflächen, die wir beim Infrastrukturausbau der Zukunft ebenfalls brauchen. Und schlussendlich geht es jetzt auch darum, zu entscheiden, welche Aufwände wir beim Unterhalt und Betrieb dieser grossen Flächen betreiben.

Das Viadukt selber bleibt bestehen, wir können es ja nicht einfach halbieren, aber wir erhalten Sicherheit, wie wir es dann sanieren. Natürlich habe ich auch sofort gefragt: Und wie ist das jetzt mit dem Verfassungsartikel vereinbar? Wir haben sogar ein Rechtsgutachten bestellt, weil wir natürlich ganz sicher sein wollten, dass wir mit dieser Vorlage keinen Verfassungsbruch begehen. Das Rechtsgutachten ist klar zum Resultat gekommen, dass die Vereinbarkeit gegeben ist und dass wir noch genügend Kapazität haben, auch in Zukunft. Wir haben ja für das Jahr 2040 eine durchschnittliche Werktagsbelastung von 9000 Fahrzeugen berechnet, und da sind auch zwei Spuren immer noch völlig ausreichend und immer noch sehr, sehr gut dotiert. In diesem Sinne habe ich mich gefreut, dass wir sogar einen einstimmigen Beschluss in der Kommission erzielen konnten, weil ich auch überzeugt bin, dass die Chance, die wir dadurch gewinnen, viel grösser ist und nichts an der Kapazität passiert. Nun gibt es trotzdem Anträge. Ich bitte Sie, diese aber abzulehnen und dem Antrag des Regierungsrates sowie dem einstimmigen Kommissionsantrag zuzustimmen. Vielen Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Die SVP hat der Abklassierung der Umfahrung Glattfelden in der Kommission noch zugestimmt. Seither hat sich die Ausgangslage jedoch verändert. Nach der Abstimmung über die Nachhaltigkeitssinitiative (*eidgenössische Abstimmung über die Volksinitiative «Keine 10-Millionen-Schweiz! [Nachhaltigkeitsinitiative]» vom 14. Juni 2026*) ist klar geworden, dass die starke Zuwanderung ungebremsst weitergeht. Damit steigen auch die Anforderungen an unsere Verkehrsinfrastruktur. Der Druck auf Strassen und Siedlungsräume nimmt weiter zu.

Hinzu kommt, dass die Umfahrung Glattfelden für den regionalen Verkehr nach wie vor eine wichtige Funktion erfüllt. Insbesondere aufgrund des hohen Anteils an Schwerverkehr im Zusammenhang mit den Kiesgruben ist eine leistungsfähige Strasseninfrastruktur weiterhin notwendig. Eine Abklassierung sendet ein falsches Signal aus. Vor diesem Hintergrund ist es aus unserer Sicht nicht der richtige Zeitpunkt, bestehende Verkehrsflächen

oder langfristige Infrastrukturreserven aufzugeben. Im Gegenteil: Wir werden in Zukunft jede leistungsfähige Verkehrsverbindung benötigen, um die Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft sicherzustellen. Der Richtplan ist auf eine langfristige Perspektive ausgerichtet. Gerade deshalb sollten wir keine Infrastruktur vorschnell abklassieren, deren Bedeutung in Zukunft wieder zunehmen könnte. Was einmal aus dem Richtplan gestrichen oder abklassiert ist, lässt sich später nur mit erheblichem Aufwand wieder aufnehmen. Aus diesen Gründen lehnt die SVP die Abklassierung der Umfahrung Glattfelden heute ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir freuen uns über jede gestrichene Autobahn im Richtplan, vor allem wenn eine bereits gebaute Autobahn im Richtplan gestrichen und dann auch mittelfristig zurückgebaut wird; wobei dieses kurze Stück eigentlich kaum Autobahn genannt werden kann, aber das wird es ja nun auch nicht mehr sein. Leider bleibt die grosse Brücke über die Glatt bestehen. Das macht statisch wohl Sinn, aber wird in Zukunft schon Zeuge eines sehr sinnlosen Projekts sein. Wir hoffen, dass auch auf der Brücke nur noch auf einer Seite die zwei Fahrspuren verbleiben. Dann kann die andere Hälfte für einen tollen Veloweg eingesetzt werden. Dies soll im regionalen Richtplan hoffentlich so eingetragen und dann im Rahmen des Umbaus umgesetzt werden. Durch die schmalere Strasse werden natürlich Flächen frei, diese können als Fruchtfolgeflächen der Landwirtschaft dienen oder als Naturflächen Sinn machen und natürlich einen tollen Veloweg dem Rhein entlang ermöglichen. Wir stimmen zu.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Die Vorlage wurde Ihnen bereits von unserem KEVU-Präsidenten und der Frau Regierungspräsidentin erläutert. Hier möchte ich einfach zwei Punkte hervorheben, die für die FDP-Fraktion relevant sind: Einerseits zeigt die Verkehrsprognose, dass es auch in Zukunft für die heutige Einteilung der Strasse keinen Bedarf gibt und deshalb eine Abklassierung möglich ist. Und zweitens zeigt uns das Rechtsgutachten, das die Regierung in Auftrag gegeben hatte und das der Kommission vorlag, dass diese Abklassierung mit dem Anti-Stau-Artikel der Kantonsverfassung vereinbar ist. Die FDP-Fraktion wird daher der Vorlage zustimmen, auch wenn es nicht per se der beliebteste Beschluss ist, eine Strasse abzuklassieren. Aufgrund meiner beiden Vorredner muss ich sagen: Ein Wermutstropfen bleibt mir. Bis anhin empfand ich die Diskussion in der Kommission als sehr sachlogisch, jetzt kam leider die Ideologie dazu, auf beiden Seiten. Das finde ich sehr schade; manchmal darf man auch einfach nur pragmatisch sein. Danke schön.

Daniel Rensch (GLP, Zürich): Die GLP-Fraktion unterstützt diese Anpassung im Kapitel 4 «Verkehr» ausdrücklich. Sie schafft eine sachgerechte planerische Grundlage für die Weiterentwicklung im Raum Bülach–Glattfelden und sorgt dafür, dass die Verkehrsinfrastruktur entsprechend ihrer tatsächlichen Funktion eingeordnet wird. Besonders wichtig ist für uns die Abklassierung der Umfahrung Glattfelden. Sie eröffnet die Möglichkeit, die künftige Ausgestaltung mit mehr Augenmass zu prüfen und auf überhöhte Ausbaustandards zu verzichten, wo sie nicht notwendig sind.

Das ist nicht nur verkehrlich sinnvoll, sondern auch aus Sicht von Umwelt, Boden und Landschaft ein klarer Vorteil. Auch ich habe mich deshalb wie Regierungsratspräsidentin Frau Walker Späh sehr gefreut über die Einstimmigkeit in der Kommission und bin nun äusserst erstaunt über die Meinungsänderung der SVP – wobei, nein, eigentlich nicht. Leider fehlt mir aber bei euren Begründungen irgendwie die Kreativität. Wo auf unnötige Überkapazitäten verzichtet wird, sinkt in der Regel auch der Druck auf die Flächenbeanspruchung. Gerade im ländlichen Raum ist das ideal und zentral, weil jeder überdimensionierte Ausbau zulasten von Bodenqualität, Landschaft und halt auch von Fruchtfolgeflächen geht. Diese Abklassierung ist deshalb richtig und vielleicht sogar wegweisend. Sie schafft Spielraum für eine Lösung, die funktional genügt, und Boden und Kulturland werden zurückgewonnen, das ist insbesondere im Interesse der Landwirtschaft. Wer diese Anpassung ablehnt, allen voran anscheinend die SVP, erweist der Landwirtschaft einen Bärendienst, weil damit der Druck auf flächenintensivere Infrastrukturen erhöht statt reduziert wird. Für die GLP bleibt klar, dass die weiteren Planungsschritte sorgfältig erfolgen müssen. Verkehrswirkung, Sicherheit, Umweltfolgen und die Einbettung in eine zukunftsfähige Gesamtstrategie müssen in der weiteren Bearbeitung überzeugend aufgezeigt werden. Wir unterstützen deshalb die Vorlage.

Jonas Pfister (Grüne, Winterthur): Wir Grünen danken der Regierung und im Speziellen der Volkswirtschaftsdirektorin für den Mut, eine in der Vergangenheit zu gross dimensionierte und zu breit gebaute Strasse im Richtplan abzuklassieren. Gerade im Wissen um Artikel 104 Absatz 2^{bis} der Kantonsverfassung freut es uns sehr, wenn Einsicht und Weitsicht bewiesen werden: Einsicht, dass die im RRB (*Regierungsratsbeschluss*) 1966/4387 erstmals aufgegleiste A50 heute aus der Zeit gefallen ist, Weitsicht, den bestehenden Abschnitt im Zuge einer kommenden Strassensanierung zu redimensionieren. Es freut uns mit Blick in die Parteienlandschaft, dass dieses Regierungsgeschäft eine überaus solide Mehrheit haben wird, auch wenn wir jetzt erfahren haben, dass sie nicht ganz so überzeugend gross ist wie noch

in der Kommission selbst. Eine Redimensionierung der Umfahrung Glattfelden auf eine Spur pro Richtung ist mit Blick auf den DTV (*durchschnittlicher täglicher Verkehr*) und dessen Prognosewerte keine Reduktion der Verkehrskapazität unterhalb der Nachfragegrenze und, zur SVP gesagt, auch nicht in Bezug auf die Abstimmungsergebnisse von kürzlich. Die bauliche Reduktion bietet eine im Strassenbau äusserst seltene Chance. In der Regel verliert man durch Strassenbauten Grünflächen, hier aber können wir welche hinzugewinnen, sei es in Form von Fruchtfolgeflächen und/oder von ökologischen Ausgleichsflächen. Ganz zum Schluss möchte ich sagen: Was wir heute haben, ist grüne Verkehrspolitik aus dem blauen regierungsrätlichen Lager. Gerne mehr davon.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Die Mitte-Fraktion ist mit dieser Teilrevision des Richtplans einverstanden. Mit dem Ausbau auf vier Streifen zwischen dem Autobahnende Bülach Nord und dem Kreisel wird die nötige Anpassung vorgenommen. Dazu passend wird die nicht mehr so gross benötigte Umfahrung Glattfelden abklassiert. Wir freuen uns auf die gute Nutzung der frei werdenden Flächen, was leider sehr selten möglich ist. Die Mitte-Fraktion, wie gesagt, ist mit dieser Teilrevision einverstanden.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich kann mich kurzfassen: Auch die Alternative Linke wird diesem Vorhaben zustimmen. Es ist wirklich sehr schön, dass wir für einmal nicht mehr Fläche zubetonieren und zuasphaltieren, sondern dass wir hier ein wenig Fläche zurückgewinnen, sei es nun für die Landwirtschaft, auch wenn es offenbar bei den Landwirten in der SVP weniger Freude auslöst und sie es trotzdem ablehnen, sei es für ökologische Ausgleichsflächen oder Velowege oder was auch immer. Ich glaube, man kann dann im Nachhinein schauen, was hier am besten ist. Allgemein kann man zur A50 sagen: Ja, die steht ein wenig quer in der Landschaft – ursprünglich als ziemlich grosses Vorhaben geplant, bis fast nach Wülflingen. Selbst wenn das gebaut worden wäre, könnte man heute festhalten: Wahrscheinlich wäre auch das ziemlich überdimensioniert und quer in der Landschaft. Von daher ist die Änderung fast überfällig, wir stimmen zu.

Andreas Keiser (SVP, Glattfelden): Die Abklassierung der Umfahrung Glattfelden wird damit begründet, dass die Strasse heute überdimensioniert sei und im Rahmen der nächsten Sanierung die Anzahl Fahrstreifen reduziert werden könne. So weit, so kurzsichtig. Es mag zwar richtig sein, dass die Kapazitätsreserven gross sind, und vermutlich würde man die Strasse heute nicht nochmals so bauen. Gute Strassenverkehrsinfrastruktur wird aber nicht erst dann gebaut oder erhalten, wenn sie permanent überlastet ist. Und wer

weiss, ob die ursprünglich geplante Autobahn zwischen Winterthur und Basel in Anbetracht der masslosen Zuwanderung nicht doch irgendwann notwendig sein wird. Kommt hinzu, dass eine Abklassierung erst die Voraussetzung für den Rückbau schafft, der aber vor allem für die Lättenbrücke tatsächlich wenig Sinn macht. Wir sollten existierende und funktionierende Strassenverkehrsinfrastrukturen nicht künstlich verschlechtern. Die Umfahrung Glattfelden erfüllt ihre Aufgabe, sie entlastet den Ortskern und stellt eine leistungsfähige Verbindung im Zürcher Unterland dar. Eine Abklassierung sendet tatsächlich das falsche Signal: Statt bestehende Infrastruktur zu erhalten und für kommende Generationen zu sichern, bauen wir sie ohne Not zurück. Bitte lehnen Sie die Abklassierung der Umfahrung Glattfelden ab, sie dient weder der Verkehrssicherheit noch einer vorausschauenden Verkehrsplanung.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Das sehe ich ganz anders als der andere Vertreter aus Glattfelden. Als Vertreter des Zürcher Unterlandes und ehemaliger Glattfelder möchte ich mich ganz kurz zum Geschäft äussern. Ich kann mich noch an die Eröffnung der Umfahrung um Glattfelden im Jahre 1978 erinnern. Ich habe das Fest als kleiner Bub miterleben können, die Stimmung war euphorisch. Die Autobahn galt damals als Symbol für Fortschritt und Zukunft. In den Sechziger- und Siebzigerjahren plante man Grosse, entlang des Rheins sollte eben diese leistungsfähige Autobahn zwischen Winterthur und Basel entstehen. Die heutige A50 war als Teil dieses Netzes vorgesehen, aber realisiert wurde nur dieser 4 Kilometer lange Abschnitt. Für manche Menschen hatte der Bau entscheidende Folgen: Der Hof von Walter Spuhler wurde durch die Autobahn so stark beeinträchtigt, dass seine Familie wenige Jahre danach nach Kanada ausgewandert ist, weil er dort wieder Landwirtschaft betreiben konnte.

Heute, fast 50 Jahre später, zeigt sich ein völlig anderes Bild. Die A50 dient nur als Dorfumfahrung. Mit rund 13'000 Fahrzeugen pro Tag ist eine vierspurige Autobahn mit Pannestreifen deutlich überdimensioniert. Zum Vergleich: Auf der A51 zwischen Bülach und Flughafen, auch vierspurig, verkehren täglich 40'000 Fahrzeuge, mitten durch Bülach 16'000 und durch Embrach 19'000 auf zweispurigen Dorfdurchfahrten. Eine derart breite Infrastruktur wie die A50 verursacht hohe Unterhaltskosten. Ich denke, wenn es immer ums Sparen geht, nehmen Sie diesen Aspekt mit aus der SVP – wenn man mal sparen kann, ja, dann macht man wieder nicht mit. Mit dem Rückbau bietet sich die Chance, Kosten zu senken, wertvolle ökologische Ausgleichsflächen in einem Gebiet mit höchstem Potenzial an Magerwiesen anzulegen und auch zusätzliche Fruchtfolgeflächen zu schaffen. Lassen Sie uns diese Chance nutzen.

Urs Wegmann (SVP, Neftenbach): Ich wurde ja als Landwirt auch angesprochen mit der Frage, wie man da nicht dafür sein könne. Also beim besten Willen, wenn Ihnen so viel an den Fruchtfolgeflächen liegen würde, wie Sie jetzt tun, dann müssten Sie ganz anders dagegen vorgehen, dass wir ständig überall noch mehr zubetonieren; man redet schon wieder von Neueinzonungen zum Bauen. Also diese paar Quadratmeter, von denen wir hier sprechen, die retten die Landwirtschaft wirklich nicht. Und von Herrn Hoesch habe ich gehört, diese Brücke sei lächerlich für die Autos – überdimensioniert und lächerlich. Und dann kommt er mit der Idee, einen Veloweg daraus zu machen – und das soll dann weniger überdimensioniert und weniger lächerlich sein? Na ja, und wie stellen Sie sich dann das vor: Wird das nur ein Veloweg, wo man hin- und herfahren kann, oder muss der auch noch da hingeführt werden? Wie soll er da hingeführt werden? Genau, über Fruchtfolgefläche. Also ich sehe da nicht so einen grossen Gewinn. Ja, es gäbe vielleicht ein bisschen etwas, und ja, man könnte etwas wiederherstellen. Das ist aber nie so gute Fruchtfolgefläche wie die, die man nie zerstört hat. Darum ich bitte Sie, erinnern Sie sich auch in anderen Debatten daran, wie vehement Sie sich jetzt dafür einsetzen, und tun Sie das dann auch und richten Sie Ihre Politik konsequent danach aus, dass wir nicht ständig mehr überbauen müssen, mehr Infrastruktur bauen müssen. Und dazu gehört nun einmal, dass weniger Menschen hierherziehen, alles andere wird nichts nützen. Danke.

Stefan Schmid (SVP, Niederglatt): Ich bin ebenfalls der Meinung, dass diese Abklassierung nicht stattfinden soll. Grundsätzlich ist es widersinnig, eine Strasse zurückzubauen, wenn wir uns heute nicht sicher sind, ob diese in den nächsten 30 oder 40 Jahren benötigt wird. Weshalb sage ich das, «30 oder 40 Jahre»? Wir haben im Zürcher Unterland vom Kantonsrat vor rund 20 Jahren einen Auftrag erhalten, nämlich die Strassen aus dem Neeracherried zu verlegen. Wir, die Anrainergemeinden, und BirdLife sind heute mit der Baudirektion zusammen dabei, dieses Projekt weiterzuentwickeln, Planungshorizont 2040. Dieses Beispiel zeigt einfach auf, wie lange es geht, im Siedlungsgebiet Strassenräume auszuscheiden und neue Strassen zu realisieren. Also, 40 Jahre sind leider nicht lang in einer übergeordneten Planung. Und das Thema Neeracherried bringt mich zu einem zweiten Punkt: Wir haben heute im Richtplan einen Tunnel durch die Lägern vorgesehen – und dann via Steinmaur und Niederglatt Richtung Bülach, um quasi eine Achse Baden–Winterthur zu ermöglichen. Und aufgrund dessen, was ich bis jetzt aus dem Projekt Neeracherried gelernt habe, auch mit der ganzen Hydrologie dort, kann ich Ihnen sagen: Dieser Richtplaneintrag ist völlige Utopie. Diese Strasse wird dort niemals realisiert werden können – ich bin hier Realist, es

ist nicht eine politische Wertung –, die Strasse wird man dort nicht realisieren können. Und eine mögliche Ausweichroute wäre weiter westlich, da, wo bereits Strassenräume bestehen, beispielsweise auf dieser Achse bei Glattfelden. Auch vor diesem Hintergrund: Lehnen Sie den Kommissionsantrag ab, stehen Sie zur Beibehaltung dieser Strasse, denn sie wird diese Achse Winterthur–Baden, welche der Richtplan vorsieht, allenfalls ermöglichen. Besten Dank.

Alexander Seiler (SVP, Bachenbülach): Ich möchte mich auch noch schnell äussern und ein bisschen an Stefan Schmid anknüpfen. Es ist zuzugeben, wir haben diese Autobahn jetzt seit 50 Jahren, und sie wurde nicht wirklich wahnsinnig gebraucht. Von Weitsicht zu sprechen, wie es auf der grünen Seite tönt, ist jedoch total abwegig. Ich bin eigentlich ein wenig erstaunt, dass ausgerechnet die FDP es pusht, dass man diese Strasse abklassieren soll, denn es wird jetzt dann, wie wir schon von Stefan Schmid gehört haben, sicher mehr Verkehr geben. Mit der vierspurigen Autobahn durch den Hardwald, die in zwei Wochen aufgeht, und dem neuen Kreisel werden ganz sicher wieder viel mehr Leute dort durchfahren als in den letzten 20 Jahren. Wir müssen nicht lange warten, und der Mehrverkehr nimmt zu.

Ich möchte aber auch noch auf einen anderen Punkt hinweisen: Wir haben in Stadel eine Planung für ein schweizerisches Tiefenlager, ein Riesenprojekt. Dort wird ein Aushub gemacht, der so gross sein wird, dass wir im Rafzerfeld alle diese Kiesgruben wieder auffüllen. Und ich bin ziemlich sicher, dass da Lastwagenverkehr passieren wird, weil es mit der Bahn gar nicht möglich ist. Der kürzeste Weg von Stadel nach Hüntwangen geht über diese Strasse, die A50. Es macht im Moment sicher keinen Sinn, dort an der Klassifizierung irgendetwas zu ändern, im Gegenteil, wir werden Strassen ausbauen müssen. Wir sind hoffnungsvoll, dass wir bis dann die Umfahrung Eglisau auch realisiert haben und diesen Verkehr ins Rafzerfeld bewerkstelligen können. Besten Dank.

René Isler (SVP, Winterthur): Diese Debatte könnte man eigentlich zurückversetzen ins Jahr 2001. Zugegeben, es sind nicht sehr viele anwesend, die diese Debatte damals mitverfolgt haben. Da ging es nicht darum, Spuren abzubauen, da ging es darum, etwas auszubauen, und zwar die A4 von Winterthur nach Schaffhausen. Wenn ich jetzt höre, was Sie heute postulieren mit diesem Spurabbau, fällt mir auf, dass es dieselben Voten sind wie damals: «Das ist ja überdimensioniert, das braucht es nicht.» Und wenn Sie heute von Winterthur nach Schaffhausen fahren, werden Sie feststellen, dass man das natürlich in den letzten 25 Jahren Stück für Stück für Stück weiter aus-

gebaut hat. Jetzt macht man das, was man eigentlich schon Ende der Neunzigerjahre von der bürgerlichen Seite mal gefordert hat, weil mehr Leute, auch europaweit, auch mehr Transitverkehr zwischen Winterthur und Schaffhausen bedeuten. Nehmen wir lieber den Verkehr auf und bauen diesen aus, und dafür hat man dann das ganze Weinland entlastet.

Und jetzt noch zum Schluss: Ich war ja lange bei der Verkehrspolizei tätig und ich kann Ihnen sagen, liebe Grüne, denn vor einer Woche haben Sie ja getan wie Berserker wegen des Lärms, des Strassenlärms, auch von Lastwagen: Jeder Lastwagen, den Sie auf einer Autobahn um eine bewohnte Siedlung oder um ein bewohntes Dorf leiten können, ist eine Entlastung für das Dorf, oder wenn die Oberlandautobahn einmal fertiggestellt würde. Mein lieber, guter Kollege, der Arzt von Wetzikon (*gemeint ist Benjamin Walder*), wenn ich ein-, zweimal pro Jahr durch Wetzikon fahre, denke ich: Ich möchte dort nicht wohnen. Ich weiss nicht, wie viele zehntausend Fahrzeuge sich pro Tag durch Wetzikon und das Zürcher Oberland wälzen. Also seien wir doch ehrlich, wir wissen nicht, was in 20, 25 Jahren ist – wie damals im Zusammenhang mit der A4. Heute macht man das mit viel mehr Aufwand, mit viel mehr Mitteln, und ich bin mir nicht sicher: Wenn man in der heutigen Zeit sagt, «Wir bauen zurück», dann atmet meiner Meinung nach irgendjemand die Luft am falschen Ort an. Also lassen Sie diesen Ausbaustandard, wie er heute ist, sonst werden in 20 Jahren unsere Kinder oder unsere Enkel wieder darüber debattieren und, wie das jetzt bei der A4 passiert, sagen: «Was haben die 2026 denn studiert?»

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Alexander Seiler, ich möchte nur darauf aufmerksam machen, dass das Tiefenlager in Stadel erst mal vorgeschlagen ist. Wir warten jetzt darauf, dass es geprüft wird, und dann muss es erst noch bewilligt werden. Und wenn es dann so weit ist, können wir ja wieder reden. Und wir haben in Stadel sehr viele offene Kiesgruben, die auch gefüllt werden können.

Detailberatung

Kapitel 4 Verkehr

4.2 Strassenverkehr

4.9 Grundlagen

Erläuterungsbericht zu den Einwendungen

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 129 : 46 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 6061a zuzustimmen und die Teilrevision 2024 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr», festzusetzen.

II.–V.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Schienengebundene Verbindung von Uster über Volketswil nach Effretikon

Antrag des Regierungsrates vom 4. Juni 2025 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 2. Dezember 2025

KR-Nr. 35a/2023

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Aufgrund dieses Postulats berichtete der Regierungsrat über die Möglichkeiten einer schienengebundenen Verbindung von Uster über Volketswil nach Effretikon, konkret über den Bau einer neuen S-Bahn- oder Stadtbahn-Linie. Diese beiden schienengebundenen Verkehrssysteme sind sehr leistungsfähig und werden in Gebieten mit hoher Nachfrage beziehungsweise hohem zukünftigem Nachfragepotenzial eingesetzt. Genau dieses Nachfragepotenzial ist aber namentlich zwischen Volketswil und Effretikon stark eingeschränkt, weil die raumplanerischen Vorgaben in diesem Raum keinen wesentlichen Siedlungsausbau vorsehen. Die Verbindung zwischen Uster und Effretikon würde somit über weite Strecken nicht durch Siedlungsflächen führen, womit ein leistungsfähiger Mittelverteiler wie eine Stadtbahn nicht sinnvoll, da überdimensioniert ist.

Auch eine S-Bahn wäre deutlich überdimensioniert und überdies sehr teuer, da sie in diesem Raum über weite Strecken unterirdisch geführt werden müsste, mit entsprechend hohen Kosten. Bei der S-Bahn kommt dann noch hinzu, dass der Kanton Zürich eine solche Verbindung nur beim Bund beantragen könnte. Angesichts des ungünstigen Nachfrage-Kosten-Verhältnisses ist davon auszugehen, dass der Bund die Verbindung dann nicht in den nächsten Ausbauschritt aufnehmen würde. Insgesamt sieht der Regierungsrat die ÖV-Entwicklung im betrachteten Raum zwischen Uster und Effretikon strassengebunden mit Bussen und er zeigt diesbezüglich auch

einige Optionen auf. Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt einstimmig, inklusive des Effretiker Präsidenten, das Postulat abzuschreiben.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Sie wissen es alle, der Kanton Zürich hat mit der Gründung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) in den Achtzigerjahren im öffentlichen Verkehr grosse Impulse nicht nur für den Kanton Zürich, sondern für die Schweiz gesetzt und viel Geld und riesige Summen in unser Bahnnetz investiert. Entsprechend ist heute der Modalsplit im Kanton Zürich schweizweit ein Vorreiter und über dem Landesdurchschnitt. Und die Reise geht weiter, wir müssen auch für künftige Generationen gerüstet sein, die Frage ist nur, wo und wann und wie. Das Fazit, das wir in unserem Bericht formuliert haben, mag für gewisse Bahn-Fans etwas ernüchternd sein, weil wir diese Verbindung als raumplanerisch nicht sinnvoll, als verkehrlich nicht sinnvoll und vor allem als – mit gut 1 Milliarde Franken – nicht finanzierbar zurückgewiesen haben.

Zwischenzeitlich hat der Bund seine Ideen zu «Verkehr 45» veröffentlicht, und es ist auch klar, dass der Bahninfrastrukturfonds zusätzliches Geld braucht, sonst können wir die Projekte, die wir 2019 vom Bundesparlament bestellt haben, nicht realisieren. Darunter fällt zum Beispiel auch das Schlüsselprojekt Bahnhof Stadelhofen, sehr zentral für das S-Bahn-Netz. Es ist deshalb, wenn wir jetzt dafür kämpfen, dass wir unsere Ausbauschritte bekommen, völlig undenkbar, dass wir dann ein weiteres Milliardenprojekt vom Bund finanziert bekommen. Das heisst nicht, dass wir jetzt die Hände in den Schooss legen, was dieses Gebiet betrifft. Wir glauben auch, dass man immer überlegen muss, wie man das ÖV-System noch verbessern kann, wir denken insbesondere an die Möglichkeit attraktiverer Busverbindungen. Und wir werden sicher weiterhin schauen, was wir – vielleicht nicht mit dem grossen Milliardenwurf, aber mit kleinen Schritten – in der Region verbessern können. In diesem Sinne danke für die Abschreibung.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Die Antwort des Regierungsrates zeigt auf, dass die heutigen und auch die zukünftig zu erwartenden Verkehrsströme den Bau einer schienengebundenen Verbindung Uster–Volketswil–Effretikon nicht rechtfertigen. Die verkehrliche Entwicklung soll sich auch am Raumordnungskonzept gemäss Richtplan orientieren. Die Zentren von Uster, Volketswil und Effretikon sollen verkehrlich verdichtet werden. In den dazwischenliegenden Siedlungsgebieten soll auf eine weiter gehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichtet werden.

Diese Siedlungen sind heute in den Hauptverkehrszeiten mit einem 15-Minuten- und in den Nebenverkehrszeiten mit einem halbstündigen Takt erschlossen, in den Hauptverkehrszeiten sind die Busse gut ausgelastet. Diese Situation kann nicht mit einer Stadtbahn verglichen werden. Ebenso ist eine S-Bahn von den benötigten Kapazitäten und Kosten her überdimensioniert, der Wechsel zu einem schienengebundenen Verkehrsmittel mit grösserer Kapazität drängt sich daher nicht auf. Trotzdem hat der ZVV diese Region im Auge, sind doch im Fahrplanverfahren 2027/2028 in dieser Region Verbesserungen geplant. Im Abschnitt Uster–Volketswil–Effretikon wird während der Hauptverkehrszeiten die neue Linie 722 eingeführt, um die Verbindungen zu verbessern. Wir schreiben ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Vielen Dank für die Postulatsantwort. Auch für uns ist inzwischen klar, dass die Siedlungen wirklich zu klein sind und zu weit auseinanderliegen, so macht eine schienengebundene Verbindung wirklich keinen Sinn. Aber die Menschen brauchen Alternativen, sonst bleiben sie weiter in ihren Autos. Darum haben wir Vorstösse zu Tangentiallinien eingereicht, genau zu solchen Verbindungen, zu weiteren Busangeboten. Wir sind froh, dass sich da einiges weiterentwickelt – wir haben es gehört. Das muss jetzt passieren, aber auch in fünf Jahren wird es wieder zusätzlichen Bedarf geben. Für mich ist es ein bisschen schwach, dass die Regierung in der Postulatsantwort kein Wort zum Richtplan verliert; wir alle haben gerade wieder gelernt, was ein Richtplan ist (*Anspielung auf die soeben behandelten Vorlagen 6013a und 6061a*). Das wäre doch der erste Schritt für einen echten, gestärkten öffentlichen Verkehr, denn eine Stadtbahn hat einfach einen deutlich höheren Komfort für die Passagierinnen und Passagiere und fördert damit das Umsteigen auf den ÖV. So ist auch bei gleicher Reisezeit mit mehr Fahrgästen zu rechnen als bei einem Busangebot. Und auf einem Eigentrassee wäre die Pünktlichkeit auch einfacher einzuhalten, was dann die Anschlusssicherheit wieder verbessern würde. Wir fordern weiterhin mehr öffentlichen Verkehr, mehr Service public, aber heute schreiben wir ab.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Es handelt sich bei diesem Postulat um einen Wahlkampfvorstoss, dessen Ergebnis eigentlich von Anfang an bekannt war. Wir sind deshalb mit der Abschreibung einverstanden, wir wollen nicht in eine aufwendige Infrastruktur mit einer geringen Auslastung investieren. Der Regierungsrat hat klar aufgezeigt, wie die Pendlerströme sind: Sie sind vor allem in Richtung Zürich stark, und die Achse von Uster nach Effretikon und zum Flughafen hat eine geringe Nachfrage. Wir schreiben das Postulat ab.

Daniel Rensch (GLP, Zürich): Bei diesem Postulat unseres geschätzten Ex-Kollegen Jean-Philippe Pinto habe ich mir immer ausgemalt, wie er eines Tages als stolzer Bahnhofsvorsteher von Volketswil den ersten Zug persönlich abfertigt – lieben Gruss, falls du uns irgendwo zuhörst. Aber wie wir nun sehen, fährt dieser Zug auch in Zukunft nicht ab. Aus Sicht der GLP ist klar: Volketswil verdient eine starke und zukunftsfähige ÖV-Erschliessung. Aber ebenso klar ist, dass wir unsere begrenzten Mittel dort einsetzen müssen, wo sie ökologisch wie finanziell den grössten Nutzen entfalten. Die uns vorliegende Beurteilung zeigt auf, dass eine schienengebundene Verbindung im Korridor Uster–Volketswil–Effretikon diesen Anforderungen nicht genügt. Ich möchte aber gerne der Verwaltung noch einen Gedanken mitgeben: Hätte man von Beginn weg eine direkte Achse Winterthur–Effretikon–Volketswil–Uster, also zwischen der zweit- und der drittgrössten Stadt des Kantons, mitgedacht, wäre die Diskussion über Nachfrage, Netzwirkung und Priorität vielleicht etwas anders verlaufen. Wir stimmen der Abschreibung zu, erwarten jedoch, dass bei künftigen Ausbauschritten solche grossräumigen netzstrategischen Optionen frühzeitig mitgeprüft werden.

Jonas Pfister (Grüne, Winterthur): Ein Wort im Voraus: Kurzdebatte ist für einen gebürtigen Berner stets eine Herausforderung (*Heiterkeit*). Zum Thema: Die Grüne Fraktion befürwortet im Grundsatz den Ausbau des ÖV im Kanton Zürich, stets unter der Prämisse, dass dieser mittels einer positiv bilanzierten Potenzialanalyse unterfüttert wird und ein vertretbares Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist.

Das von Altkantonsrat Urs Dietschi mitunterzeichnete Postulat 35/2023 forderte die Regierung auf, diesbezüglich eine schienengebundene Verbindung von Uster über Volketswil nach Effretikon zu prüfen. Analyse und Antwort hierzu im Bericht der Regierung vermögen zu überzeugen. Das ausgewiesene Fahrgastpotenzial vermöchte die eben genannte Verbindung zu keiner Tageszeit im erforderlichen Masse auszulasten. Die Betrachtung basiert auf handelsüblichen S-Bahn-Kompositionen und den Planungsvorgaben für den Ausbauschritt STEP 2035 (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*). Weiter würde aufgrund von Siedlungsstruktur und Topografie für die Erstellung der erforderlichen Bahninfrastruktur geschätzt 1 Milliarde Franken erforderlich werden. Hieraus wird schnell ersichtlich, dass die eingangs erwähnte Forderung bezüglich Potenzial und Kosten-Nutzen-Verhältnis in keiner Weise erfüllt ist. Somit danken wir der Regierung und schreiben ab.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Alle möglichen Infrastrukturausbauten wurden geprüft. Weder Eisenbahn noch Stadtbahn noch Tramverbindung ist sinnvoll vertretbar. Es muss alles berücksichtigt werden, auch die Raumplanung und der Landschaftsschutz. Es wäre eine Ausspielung von Region gegen Region, von Gemeinde gegen Gemeinde. Die Siedlungsdichte zwischen Uster, Volketswil und Effretikon ist zu gering und das Busangebot so weit gut, die Auslastung dieser Strecke wäre zu gering. Die Mitte-Fraktion ist mit der Abschreibung einverstanden, inklusive des Gemeindepräsidenten von Volketswil, Jean-Philippe Pinto.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Als Präsidenten der Interessengemeinschaft öV (IGöV Zürich) und als Eisenbahnfan schmerzt mich mein Votum zu dieser Vorlage jetzt schon ein wenig, denn dass sich Volketswil mit seinen rund 20'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und der designierte Bahnhofsvorstand Jean-Philippe Pinto einen eigenen Bahnhof wünschen, ist nachvollziehbar. Und es ist richtig, dass dieses Anliegen sorgfältig geprüft wurde. Leider, wir haben es gehört, sprechen die heutigen Rahmenbedingungen klar dagegen. Zum einen sind es eben die räumlichen Verhältnisse. Noch schwerer wiegt jedoch, dass angesichts der knappen Mittel im öffentlichen Verkehr die Effizienz von Bahnlinien stärker denn je im Vordergrund steht. Der prognostizierte Bedarf von rund 100 Personen pro Kurs vermag diese Anforderungen leider nicht zu erfüllen.

Eine S-Bahn-Komposition wäre damit nicht einmal zu einem Fünftel ausgelastet. Das ist zwar angenehm für jene, die gerne einen Viererplatz für sich alleine haben, überzeugt finanzpolitisch aber eher weniger. Hinzu kommt, dass eine Finanzierung über das Agglomerationsprogramm praktisch keine Aussicht auf Erfolg hätte. Immerhin lässt sich festhalten, dass die Erschliessung mit dem Bus heute gut funktioniert. Zudem ist eine langfristige Bahnanbindung des Entwicklungsgebiets beim Flugplatz Dübendorf in greifbare Nähe gerückt. Die VBG (*Verkehrsbetriebe Glatttal AG*) prüft entsprechende Möglichkeiten bereits, und auch der Regierungsrat hat in Aussicht gestellt, in den kommenden KEF-Jahren (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) Projektierungsmittel dafür einzusetzen. Man könnte also sagen: Für einen Bahnhof in Volketswil ist der Zug vorerst abgefahren, für eine bessere Bahnerschliessung der Region gilt das aber ausdrücklich nicht, auch dank der ÖV-Vorstösse, die Felix Hoesch erwähnt hat. Die EVP ist deshalb bereit, dieses Postulat als vorläufig erledigt abzuschreiben.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich kann mich noch gut erinnern, wie ich dieses Postulat zur Mitunterzeichnung vorgelegt bekommen habe. Und zwar spiele ich ja ab und zu gerne ein Schweizer Spiel von einem Schaffhauser

Entwickler, Urban Games, namens «Transport Fever 2». Da gibt es übrigens diesen Herbst auch noch einen Nachfolger, kann ich nur empfehlen. Dort kann ich auf jeden Fall ohne reale Kostenfolgen und administrativen Nonsense Zuglinien, Tunnels und Tangentiallinien erstellen und darauf S-Bahnen fahren lassen. Das Ganze kann übrigens sehr befriedigend sein. Oder alternativ können Sie auf maps.zh.ch oder bei sonstigen kommerziellen Map-Anbietern schauen gehen, wo Sie denn diese Linien durchführen können. Solche Träumereien und Spielereien finde ich grundsätzlich sehr sympathisch, Spielen und Träumen soll ja erlaubt sein, man muss ja in manchen Sachen auch noch Kind sein können.

Bloss sind wir hier nicht in einem Spiel, sondern in der Realpolitik, und wir als AL haben uns schon bei der Einreichung des Postulats über die breite Unterstützung von allen Parteien von links bis rechts – ausser von uns – gewundert. Wir haben die Mitunterzeichnung des Postulats bereits bei der Einreichung abgelehnt und dieses folgerichtig als offensichtlich einzige vernünftige Kraft in diesem Kantonsrat dann auch nicht weiter unterstützt. Es gibt schlichtweg viele wichtigere Baustellen für den ÖV in diesem Kanton, ein paar wurden bereits genannt, wie der Bahnhof Stadelhofen oder auch in Winterthur der Bahnhof Grüze, diese Aufzählung könnte ich hier beliebig weiterführen. Wir freuen uns natürlich darüber, dass Sie nun auch alle zur Einsicht gekommen sind und uns als AL folgen und das Postulat nun endlich abschreiben. Für weitere sinnpolitische Ratschläge können Sie sich sehr gerne an unsere Fraktion wenden, damit Sie das nächste Mal nicht noch weitere unnötige Postulate einreichen und damit Kosten verursachen. Besten Dank.

Brigitte Rösli (SP, Illnau-Effretikon): Meine Interessenbindung: Ich bin Stadträtin von Illnau-Effretikon.

Ob schienenengebunden oder nicht, die Verbindung von Effretikon nach Uster ist einfach miserabel. Wenn ich – und das ist mir schon mal passiert – aus Versehen in den falschen Zug einsteige und dann irgendetwas arbeite und schliesslich rausschaue und in Uster lande, dann gibt es eine Weltreise zurück. Oder kürzlich war ich in Greifensee. Die Reise dorthin dauert mit dem ÖV 40 Minuten, mit dem Auto hingegen ist es ein Katzensprung.

Und da wir so eine schlechte Anbindung haben, ist es auch nicht erstaunlich, dass alle die Querverbindungen nicht mit dem ÖV machen, sondern mit dem Auto. Es braucht viel mehr als das, was jetzt angedacht ist. Es ist wunderbar und hat mich sehr gefreut, dass es jetzt dann mit der Buslinie 722 eine direkte Verbindung von Effretikon nach Uster geben soll. Doch das gilt nur für die Stosszeiten. Wenn ich also in Uster im Spital arbeiten würde und gerne mit dem ÖV zur Arbeit ginge, dann hätte ich weder morgens um 6 Uhr noch

abends um 23 Uhr, wenn ich zurückgehen müsste, eine Verbindung. Es braucht eine saubere Planung auch der Querverbindungen für den ÖV, damit die Menschen, die von Uster nach Effretikon oder von Effretikon nach Uster oder eben nach Greifensee fahren wollen, eine angenehme Reisezeit haben und nicht eine Weltreise. Deshalb bin ich nicht so glücklich darüber, dass nicht mehr herausgekommen ist. Aber ich hoffe sehr, dass Sie das Thema weiter angehen werden. Danke.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Das Wort wird weiter nicht mehr gewünscht. Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulats vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 35/2023 ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.

12. Verschiedenes

Fraktions- und persönliche Erklärungen

Fraktionserklärung der Grünen betreffend «Mehr Eier für den Klimaschutz»

Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon): Ich beginne die Fraktionserklärung der Grünen mit einem Ei. Ein Ei besteht aus Wasser, Fett und Proteinen. Was passiert, wenn ein Ei erhitzt wird? Die darin enthaltenen Proteine denaturieren, und die Konsistenz verändert sich irreversibel. Auch wenn das Ei wieder abkühlt, bleibt es hart. Auch unser Gehirn besteht aus Wasser, Fett und Proteinen. Und wenn sich unser Gehirn und unser Körper zu stark erhitzen, drohen auch da irreversible Schäden.

Mit diesem sehr anschaulichen Vergleich zeigt der deutsche Arzt und Komiker Eckart von Hirschhausen auf, worum es bei der Bekämpfung der Klimakrise wirklich geht: um unsere Gesundheit. Denn Hitze ist ein Gesundheitsrisiko, Hitze fordert Menschenleben. Gefährdet sind insbesondere ältere Menschen, Kleinkinder, chronisch Kranke und all jene, die draussen arbeiten oder in schlecht isolierten Wohnungen leben.

Untersuchungen des Bundes zeigen, dass an Hitzetagen schon heute die Zahl der Notfallbehandlungen steigt und Spitäler mit einer höheren Belastung rechnen müssen. Ohne wirksamen Klimaschutz und ohne Anpassungsmass-

nahmen wird sich die Zahl hitzebedingter Todesfälle in den nächsten Jahrzehnten massiv erhöhen. Die WHO sprach bereits letzte Woche von 1300 Hitzetoten allein in Europa.

Hitzewellen sind kein aussergewöhnliches Wetterereignis mehr. Die zunehmende Häufigkeit ist ein Effekt der Klimaerwärmung. Hitzewellen belasten uns Menschen, unsere Gesellschaft und unsere Wirtschaft in einem Ausmass, das wir nicht länger ignorieren können. Die Produktivität sinkt, Ernten fallen geringer aus, der Energiebedarf steigt. Versicherungen warnen bereits jetzt davor, dass Hitze zu einem systemischen Risiko für die Widerstandsfähigkeit unseres Landes wird.

Jeder Franken, den wir heute in grüne Quartiere und Dorfkerne, entsiegelte Flächen, bepflanzte Schattenplätze oder in energetische Sanierungen von Gebäuden investieren, spart morgen ein Vielfaches an Gesundheitskosten, Produktivitätsverlusten und Schäden in der Natur. Konsequente CO₂-Reduktion und Anpassungsmassnahmen an die Klimaerwärmung sind deshalb keine Luxusausgaben, sondern gesellschaftliche und wirtschaftliche Vernunft.

Wir Grüne stehen für eine Politik, die Verantwortung übernimmt – gegenüber den Menschen, die heute unter der Hitze leiden, gegenüber der Wirtschaft, die sich auf neue klimatische Bedingungen einstellen muss, und gegenüber den kommenden Generationen. Die Klimakrise ist längst keine abstrakte Zukunftsfrage mehr. Sie liegt auf unseren aufgeheizten Strassen, sie belastet unsere Spitäler und sie kostet unsere Volkswirtschaft Jahr für Jahr mehr Geld. Allein für den Kanton Zürich sprechen wir hier von mehreren hundert Millionen Franken pro Jahr. Aus diesem Grund werden wir Grüne heute mit unseren Kolleginnen und Kollegen der Klima-Allianz ein Paket an Vorstössen zum Thema einreichen. Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung. Jetzt braucht es entschlossenes Handeln mit einem konsequenten Ausstieg aus Erdöl und Erdgas, mit einer klugen Klima-Anpassung und mit einer Politik, die Gesundheit, Wirtschaft und Natur gemeinsam denkt.

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 29. Juni 2026

Die Protokollführerin:
Barbara Bächli