



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

66. KR-Sitzung, Montag, 2. September 2024, 08:15 Uhr

Vorsitz: *Jürg Sulser (SVP, Otelfingen)*

Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 2**
 - Antworten auf Anfragen
 - Ratsprotokoll zur Einsichtnahme
 - Gemeinsame Behandlung von Geschäften
 - Lange Nacht der Zürcher Museen
- 2. Externe Experten der Zürcher Staatsanwaltschaft 4**
 - Dringliche Interpellation Donato Flavio Scognamiglio (EVP, Freienstein-Teufen), Mario Senn (FDP, Adliswil), Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach) vom 8. Juli 2024
 - KR-Nr. 238/2024
- 3. Für die Bewilligung eines Kredites für einen Ausbau der Weinländer Bahnlinien Winterthur – Schaffhausen und Winterthur – Stein am Rhein 13**
 - Antrag des Regierungsrates vom 19. April 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 19. März 2024
 - KR-Nr. 108a/2021
- 4. Mobilitätsfinanzierung nach dem Verursacherprinzip 20**
 - Antrag des Regierungsrates vom 30. August 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 9. April 2024
 - KR-Nr. 126a/2020
- 5. Potenziale des Mobilitäts- und Parkierungsmanagements nutzen 26**
 - Antrag des Regierungsrates vom 30. August 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 14. Mai 2024
 - KR-Nr. 113b/2020

- 6. Verpflichtungskredit und Nachtragskredit zur Schaffung
Schutzschirm für Publikumsanlässe von überkantonaler
Bedeutung gemäss Art. 11a Covid-19-Gesetz..... 34**
Antrag des Regierungsrates vom 7. Februar 2024 und Antrag der
Finanzkommission vom 23. Mai 2024
Vorlage 5721b
- 7. Velonetzplanung im PBG verankern..... 36**
Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 16. April 2024
KR-Nr. 443a/2020
- 8. Ökologisch nachhaltige und sozial gerechte Arbeitszeitpolitik:
Chancen und Risiken einer Reduktion der Erwerbsarbeitszeit 50**
Postulat Jeannette Büsser (Grüne, Horgen), Silvia Rigoni (Grüne,
Zürich), Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich) vom 20. März 2023
KR-Nr. 100/2023, RRB-Nr. 707/7. Juni 2023 (Stellungnahme)
- 9. Verschiedenes..... 63**
Fraktions- und persönliche Erklärungen
Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

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

Antworten auf Anfragen

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

- KR-Nr. 133/2024, «Rad- und Para-Cycling-WM 2024» – Übernahme der Kosten für direkt betroffene Gemeinden
Marion Matter (SVP, Meilen), Corinne Hoss-Blatter (FDP, Zollikon), Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen)
- KR-Nr. 148/2024, Übersicht betreffend Entschädigungen von Mitgliedern in Verwaltungs- und Spitalräten der staatsnahen Betriebe

- Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Corinne Hoss-Blatter (FDP, Zollikon), Linda Camenisch (FDP, Wallisellen)*
- KR-Nr. 149/2024, Deponieplanung und Infrastrukturplanung
Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Corinne Hoss-Blatter (FDP, Zollikon), Astrid Furrer (FDP, Wädenswil)
 - KR-Nr. 150/2024, Gig Economy – Risiko der Prekarisierung vermeiden
Rafael Mörgeli (SP, Stäfa), Roland Kappeler (SP, Winterthur), Hannah Pfalzgraf (SP, Mettmenstetten)
 - KR-Nr. 152/2024, Jagdpachtvergabe durch den Kanton
Hans Egli (EDU, Steinmaur), Sandra Bossert (SVP, Wädenswil)
 - KR-Nr. 153/2024, Will der Kanton vor der Abstimmung über die Mobilitätsinitiative und die ÖV-Initiative möglichst viele Tempo-30-Zonen und Tempo-30-Strecken einführen?
Tumasch Mischol (SVP, Hombrechtikon), Sarah Fuchs (FDP, Meilen), Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen)
 - KR-Nr. 166/2024, CO₂-Reduktion dank Pflanzenkohle
Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Florian Heer (Grüne, Winterthur)
 - KR-Nr. 188/2024, Lärmdisplays gegen übermässigen Strassenverkehrslärm
Silvia Rigoni (Grüne, Zürich), Wilma Willi (Grüne, Stadel), Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 64. Sitzung vom 19. August 2024, 8.15 Uhr

Gemeinsame Behandlung von Geschäften

Ratspräsident Jürg Sulser: Die Geschäftsleitung beantragt Ihnen, das heutige Geschäft 93, «Film- und Medienförderung», Antrag des Regierungsrates vom 4. Oktober 2023 und Antrag der KBIK (*Kommission für Bildung und Kultur*) vom 23. April 2024, Vorlage 5846c, und das Geschäft «Beitrag an das Pilotprojekt digitale Kultur», Antrag des Regierungsrates vom 12. Juni 2024, Vorlage 5965, gemeinsam in freier Debatte zu behandeln.

Sind Sie damit einverstanden? Das scheint der Fall zu sein.

Lange Nacht der Zürcher Museen

Ratspräsident Jürg Sulser: Wie Sie wissen, findet diesen Samstag die Lange Nacht der Zürcher Museen statt. Das Haus zum Rechberg öffnet dann ebenfalls die Türen und widmet sich der Zürcher Seidengeschichte. Tickets für die gesamte Lange Nacht gibt es für 25 Franken auf der Webseite der Langen

Nacht der Zürcher Museen zu kaufen. Da haben Sie beispielsweise auch Zutritt zum Alterthümer-Magazin, also der Sammlung der Zürcher Denkmalspflege. Wenn Sie nur das Haus zum Rechberg besichtigen möchten, gibt es beim Weibeldienst pro Person einmal zwei Gratistickets, die Sie heute bei Bedarf abholen können.

Bei «Sensation Seide» handelt es sich um ein Projekt der Staatskanzlei und der Parlamentsdienste. Die Personen, die das organisiert haben, würden sich freuen, wenn möglichst viele Besucher kommen würden.

2. Externe Experten der Zürcher Staatsanwaltschaft

Dringliche Interpellation Donato Flavio Scognamiglio (EVP, Freienstein-Teufen), Mario Senn (FDP, Adliswil), Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach) vom 8. Juli 2024

KR-Nr. 238/2024

Ratspräsident Jürg Sulser: Es beantwortet die dringliche Interpellation mündlich Regierungsrätin Jacqueline Fehr, welche ich bei uns herzlich willkommen heissen möchte.

Regierungsrätin Jacqueline Fehr: Ich gebe Ihnen die Antwort auf die dringliche Interpellation im Namen des Regierungsrates:

Aufgrund der Anfrage Kantonsratsnummer 95/2024 betreffend «Externe Experten der Zürcher Staatsanwaltschaft», die von denselben Kantonsratsmitgliedern mit weitgehend identischen Fragen eingereicht wurde, kann ein Bezug zu einem konkreten Strafverfahren nicht ausgeschlossen werden. Wie bereits in der Beantwortung der Anfrage Kantonsratsnummer 95/2024 festgehalten, äussert sich der Regierungsrat nicht zu laufenden Verfahren. Vielmehr sind die gestellten Fragen durch die zuständigen Gerichte zu beurteilen. Darüber hinaus sind die Staatsanwaltschaften gemäss Artikel 4 Absatz 1 der Schweizerischen Strafprozessordnung vom 5. Oktober 2007 in der Rechtsanwendung unabhängig. Der Regierungsrat hat deshalb keinen Einblick in deren Ermittlungen.

Donato Flavio Scognamiglio (EVP, Freienstein-Teufen): Das ist ungefähr der Worst Case, den ich mir vorstellen kann. Wir haben Gesetze, die wir im Rat definieren, und Sie haben die Aufsicht darüber. Und wenn es dann selbst im Kanton Bern zur Lachnummer wird und man sich lustig macht über die Zürcher Staatsanwaltschaft, dann nervt mich das, denn wir sind keine Bananenrepublik und wir haben das Recht, Fragen zu stellen. Und wenn es dann heisst «wir antworten nicht», dann öffnen Sie Tür und Tor für Spekulationen.

Wieso sagen Sie nicht einfach «wir haben zehnmal Experten einbezogen, es hat 20'000 Franken gekostet»? Dann könnten wir weiterfahren.

Wie sollen wir jetzt weitermachen in einer Situation, in der wir keine Antwort kriegen auf eine Anfrage, die übrigens nicht auf den Fall «Pierin Vincenz» (*ehemaliger CEO der Raiffeisen Gruppe*) bezogen ist, in der wir eine Interpellation machen, die übrigens gemäss Parlamentsgesetz andere Anforderungen hat, die auch nicht auf Pierin Vincenz bezogen sind, sondern einfach fragt, wer dann entscheidet, welche Experten beigezogen werden? Können das Linksextreme sein, können das Rechtsextreme sein, kann das Ihr Nachbar sein? Wer hat dort die Aufsicht? Das sind legitime Fragen. Sie sind nicht gegen Sie gerichtet, sondern das ist der Schutz der Gesetze, die wir hier erlassen. Und wenn wir hier einfach nichts sagen, dann stellt sich die Frage: Hat die Regierung kein Interesse zu wissen, was die Rechtsgrundlage ist? Hat die Regierung kein Interesse zu wissen, wie oft es geschieht? Haben wir kein Interesse zu wissen, wer entscheidet? Und haben wir kein Interesse zu wissen, wer diese Hilfs-Sheriffs überwacht? Und wer bestimmt denn das? Das sind legitime Fragen. Und wenn Sie sagen «die Staatsanwaltschaft ist unabhängig», dann stimmt das. Sie haben einen Artikel zitiert, und wenn Sie diesen Artikel fertiglesen, dann steht dort: Die Staatsanwaltschaft ist auch dem Gesetz verpflichtet. Das ist der zweite Teil, und hier geht es auch um Gewaltenteilung. Wir erlassen hier Gesetze, und es geht nicht um einen konkreten Fall.

Und ich muss schon sagen, das ist der Worst Case, die Antwort, die ich jetzt erhalten habe. Es geht um Transparenz. Es geht auch um Respekt gegenüber den Leuten, die etwas wissen möchten. Und dann ist auch die Frage, wenn externe Experten beigezogen werden, wenn Juristen Juristen fragen müssen, dann frage ich mich schon: Wieso stellen wir dann nicht gleich diese Juristen an? Da stellt sich dann auch die Kompetenzfrage. Und zudem haben wir auch ein Machtgefälle. Wir haben den Staat auf der einen Seite und Sie haben Personen auf der anderen Seite, und hier ist es wichtig, dass diese Gewaltentrennung funktioniert. Und wenn wir Gesetze haben, dann wollen wir wissen, dass diese korrekt angewendet werden. Letztendlich ist es auch eine Kostenfrage, und es wäre einfach, zu sagen «zehnmal haben wir das gemacht, das hat 20'000 Franken gekostet». Und letztendlich empfinde ich das auch als eine Frage des Respekts gegenüber den Personen, die Fragen stellen. Deshalb danke ich Ihnen, dass Sie gekommen sind, und muss sagen, ich bin – ich weiss nicht, wie ich das formulieren muss – eine Mischung zwischen konsterniert und frustriert. Und ich sage einfach, es ist nicht im Interesse des Kantons, dass wir hier eine Kabinettskultur beginnen, wo wir nicht wissen, wer was wann entscheidet, basierend auf welcher Rechtsgrundlage. Und das

sind allgemeine Fragen und es sind nicht Fall-Fragen. Es geht nicht um einen konkreten Fall, daher haben wir das so formuliert.

Deshalb beginnt der Tag frustrierend und es kann fast nur noch besser werden. Ich danke trotzdem.

Andrea Gisler (GLP, Gossau): Ja, der Auslöser für diese Interpellation war sicher ein Strafverfahren, das ist so. Es geht aber um grundsätzliche Fragen, die mit der Interpellation aufgeworfen wurden. Und nichts zu sagen, kann die richtige Strategie in einem Strafverfahren sein, aber wir sind hier nicht in einem Strafverfahren. Und es ist sicher nicht richtig, keine Antworten zu geben, nichts zu sagen, wenn Ratsmitglieder in einer Interpellation Fragen aufwerfen. Ich verstehe auch das Kantonsratsgesetz so, dass eine Interpellation beantwortet werden muss. Und es sind in der Tat schwierige Sachen, die offenbar vorgefallen sind, mein Vorredner hat das erwähnt. Selbstverständlich darf die Staatsanwaltschaft sachverständige Personen beiziehen, dafür gibt es auch eine Rechtsgrundlage. Aber sie darf und muss das tun, wenn ihr selber dieses Fachwissen fehlt. Das Verfassen und Überprüfen einer Anklageschrift gehört zu den ureigensten Aufgaben von Staatsanwältinnen und Staatsanwälten, also dieses Wissen muss vorhanden sein. Und wenn es nicht vorhanden wäre, dann wären die falschen Leute am falschen Platz. Und wenn dann Bedarf nach Qualitätssicherung besteht, dann muss auch dafür inhouse gesorgt werden und nicht durch externe Experten. Und schon gar nicht geht es an – und so wurde es ja in den Medien berichtet –, dass man externe Experten beizieht und das nicht einmal dokumentiert in den Strafakten. Also das finde ich doch einen ziemlich groben Verstoss, denn relevante Informationen gehören in Strafakten, das ist elementares strafprozessuales Grundwissen. Und daher finde ich das Vorgehen der Staatsanwaltschaft sicher nicht geeignet, das Vertrauen der Bevölkerung zu fördern. Wir erwarten schon vom Regierungsrat, dass er da seine Verantwortung wahrnimmt und solche Missstände abstellt.

Mario Senn (FDP, Adliswil): Man kann sich tatsächlich fragen, weshalb wir hier heute diese Debatte führen. Aber es gibt – und das ist schon angeklungen – eigentlich zwei Gründe. Das eine ist das Verhalten der Zürcher Staatsanwaltschaft, es wurde gesagt. Diese dringliche Interpellation und auch die Anfragen nehmen Bezug auf einen Fall, diesen Fall «Vincenz», einen der grössten Wirtschaftsskandale der letzten Jahre, und unsere Staatsanwaltschaft wirkt da völlig überfordert. Und das sage ich jetzt einfach so, das ist das, was man auch in der Zeitung lesen kann, ist also nicht irgendwie ein Staatsgeheimnis. Es sind Entscheidungen des Obergerichts und so weiter, also das ist irgendwie im öffentlichen Raum.

Und man hat auch – als weiteren Punkt – die Situation, dass man Fachexperten beizieht. In diesem Fall, ob Zufall oder nicht, ist der Fachexperte auch noch jene Person, die das Habilitationsverfahren des fallführenden Staatsanwaltes betreut hat. Auch das hat ein bisschen ein Geschmäcklein. Die externe Unterstützung hätte aber mindestens dokumentiert werden müssen, das ist so geboten, und da stellen sich schon Fragen. Es ist jetzt einfach – und das ist das Bedauerliche – die Chance gross, dass es wegen diesen peinlichen Verfahrensfehlern – man kann sie so bezeichnen – im Fall «Vincenz» nie zu einer Verurteilung kommen wird. Einmal mehr bleibt so der schale Nachgeschmack, dass die grossen Fische ungeschoren davonkommen, und das ist gerade aus liberaler Sicht zu verurteilen. Denn nichts schadet einer liberalen, marktwirtschaftlichen Wirtschaftsordnung mehr als das Gefühl, dass Fehlverhalten keine Konsequenzen hat. Das ist das eine Thema.

Das andere Thema ist aber, wie mit dem Kantonsrat als Oberaufsichtsbehörde umgegangen wird. Kantonsrat Scognamiglio reichte im März die besagte Anfrage Kantonsratsnummer 95/2024 ein, welche ich gerne mitunterzeichnet habe. Die Antworten des Regierungsrates waren absolut unbefriedigend. Salopp wurde ausgeführt, die Staatsanwaltschaften seien in der Rechtsanwendung unabhängig und die Fragen Gegenstand eines laufenden Verfahrens. Diese Anfrage und auch die Interpellation haben unter anderem nach der Anzahl der beigezogenen externen Experten in den letzten Jahren gefragt und wer über den Beizug von externen Experten entscheidet. Dabei handelt es sich weder um ein Staatsgeheimnis, noch ist die Staatsanwaltschaft in ihrer Unabhängigkeit tangiert, wenn dazu Informationen an die Öffentlichkeit gelangen, im Gegenteil: Die Staatsanwaltschaft muss sich gerade auch mit Blick auf ihre erheblichen Kompetenzen solche Fragen gefallen lassen. Die im Regierungsratsbeschluss Nummer 628/2024 zum Ausdruck gebrachte Geheimniskrämerei, die gerade bei der Vorsteherin der Direktion der Justiz und des Innern mehr als verwunderlich ist, wird zudem noch absurder, weil die Staatsanwaltschaft einen Teil unserer Fragen gegenüber der NZZ beantwortete, wie man in der Ausgabe vom 17. Juli 2024 lesen konnte. Also wir kriegen keine Informationen, man muss Zeitungen abonnieren, damit man diese Informationen erhält. Das ist kein Zustand, den wir so akzeptieren können.

Es geht also letztlich darum, ob das Instrument der parlamentarischen Anfrage von Regierung und Verwaltung noch ernstgenommen wird. Wir wollten uns diese lausige Beantwortung nicht bieten lassen, weshalb wir zum Instrument der dringlichen Interpellation gegriffen haben. Deshalb haben wir nun diese Debatte. Ja, sie wäre nicht nötig gewesen, unseres Erachtens hätte man einen grossen Teil dieser Fragen beantworten können; ohne Gesichtverlust, aber einfach um Transparenz zu schaffen, um auch zu zeigen, dass

man Vertrauen haben kann in unsere Strafverfolgungsbehörden. Und wir hoffen, dass das auch ein bisschen eine präventive Wirkung hat. Leider waren heute jetzt die Antworten, die ich an dieser Stelle auch verdanke, nicht gerade geeignet, dieses Vertrauen herzustellen. Wir erwarten von der Oberstaatsanwaltschaft und der sie beaufsichtigenden Direktion der Justiz und des Innern, dass sie aus dem Fall «Vincenz» ihre Lehren ziehen, die Verantwortung wahrnehmen und personelle Konsequenzen mindestens prüfen. Und gleichzeitig erwarten wir von der Staatsanwaltschaft ganz allgemein, dass sie die gebotene Transparenz über ihr Handeln herstellt, insbesondere auch dann, wenn man Experten beizieht. Danke.

Davide Loss (SP, Thalwil): Wir können jetzt gut und gerne eine Debatte darüber führen, ob die Fragen gut, richtig und zufriedenstellend beantwortet wurden. Nur, was bringt das? Ich glaube, Mario Senn hat es richtig gesagt, es geht darum, das Vertrauen in die Staatsanwaltschaft aufrechtzuerhalten, zu stärken. Das ist die Aufgabe der Oberaufsicht. Ich glaube, wenn man jetzt mit Vorwürfen kommt in einem der allergrössten Wirtschaftsstraffälle, welche die Zürcher Justiz führt, dann, muss ich sagen, trägt das in der Tat wenig zum Vertrauensaufbau bei. Fakt ist, dass es sich um ein laufendes Strafverfahren handelt. Ich habe Verständnis dafür, dass man da die Fragen etwas zurückhaltend beantwortet. Man hätte vielleicht durchaus noch das eine oder andere sagen können, das Vertrauen muss wiederhergestellt werden.

Ich muss sagen, die Staatsanwaltschaft macht einen guten Job in ganz vielen Fällen, in manchen Fällen vielleicht auch weniger. Es ist aber so, dass wir das im Nachhinein beurteilen müssen und nicht während eines laufenden Verfahrens. Der Fall ist derzeit vor Bundesgericht hängig. Ich glaube, es wäre gut, wenn wir darüber diskutieren, wie in diesem Fall vorgegangen wurde, wenn das Bundesgericht entschieden hat und wenn der Fall rechtskräftig erledigt ist.

Ich fordere die Staatsanwaltschaft auf, die Arbeit transparent, gewissenhaft und vertrauensvoll durchzuführen, vor allem auch bezüglich der Parteien. Ich glaube, so können wir das Vertrauen in die Arbeit der Staatsanwaltschaft aufrechterhalten. Besten Dank.

Thomas Anwander (Die Mitte, Winterthur): Wie bereits von mehreren Vorrednern festgestellt wurde, steht die dringliche Interpellation nicht im luftleeren Raum, sondern im Kontext eines laufenden Strafverfahrens. Es ist unbestritten, dass weder die Regierung noch das Parlament sich zu einem laufenden Rechtsverfahren äussern sollten, es gilt der Grundsatz der Gewaltenteilung. Aber unabhängig von dem laufenden Verfahren muss festgestellt

werden, dass komplizierte Wirtschaftsdelikte durch die spezialisierte Staatsanwaltschaft III untersucht werden und diese auch jeweils Anklage erhebt. Von einer spezialisierten Staatsanwaltschaft kann man erwarten, dass sie über das erforderliche juristische Fachwissen verfügt und nicht auf externe juristische Experten zurückgreifen muss. Ansonsten stellt sich schon die Frage, ob die Staatsanwaltschaft III personell richtig aufgestellt ist. Wenn schon Experten beigezogen werden müssen – das wurde ja auch schon von meinem Vorredner gesagt –, müssen sie zudem wirklich unabhängig sein. In diesem Zusammenhang stellt sich natürlich auch die Frage, wer innerhalb einer Staatsanwaltschaft den Beizug von Experten explizit bewilligt. Dies ist eine Führungsaufgabe und hier ist die Justizdirektion selbstverständlich gefordert, sicherzustellen, dass es einerseits entsprechende Kompetenzordnungen gibt und diese andererseits auch eingehalten werden.

Die Beantwortung der in der dringlichen Interpellation gestellten Fragen steht nicht im Widerspruch zur Gewaltenteilung und zur Unabhängigkeit der Staatsanwaltschaft, sondern betrifft die generelle Geschäftsführung der Staatsanwaltschaft. Ich teile da die Auffassung meiner Kolleginnen und Kollegen, dass es bedenklich ist, wenn das Parlament nicht respektiert wird und die Beantwortung von Fragen einfach grundlos verweigert wird.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Es braucht wirklich einen Moment, um durchzuatmen und zu realisieren, was heute Morgen hier drin geschieht. Wenn man sich diese Fragen anschaut, ohne ideologische Scheuklappen, dann stellt man fest, dass es einfach fünf allgemein gehaltene Fragen sind, mit denen man sich informieren will, wie ein bestimmter Prozessablauf geht. Man informiert sich über Zahlen und es wird in keiner Art und Weise Bezug zu einem konkreten Ereignis genommen. Wenn man diesen Bezug herstellen will, dann kann man das bei jedem Geschäft machen. Und da wundere ich mich, dass der Regierungsrat überhaupt noch Anfragen beantwortet, denn jede Anfrage hat irgendeinen gesellschaftsrelevanten Bezug, sonst würde die Anfrage ja nicht gestellt werden. Es geht um Verfahrensfragen. Es geht um Fragen wie: Hat die Staatsanwaltschaft genügend Kompetenzen? Hat sie genügend Mittel? Oder – das wäre dann halt die unausgesprochene Konsequenz gewesen – müsste man sie allenfalls auch aufstocken und ergänzen? Wir wissen es nicht, es bleibt im Dunkeln, und das ist ganz schlecht. Die Staatsanwaltschaft, die Arbeit einer Staatsanwaltschaft, sollte eben nicht im Dunkeln sein. Es ist ganz wichtig, dass Licht auch auf die Arbeit einer Staatsanwaltschaft kommt, einer Strafverfolgungsbehörde, und das darf eben nicht im Dunkeln geschehen. Denn damit geht ganz viel Vertrauen kaputt, und da sind wir auf dem besten Weg dazu, dass das jetzt geschieht. Zum Glück gibt es noch Zeitungen. Aber es kann doch nicht sein, dass wir am Schluss in

einer Zeitung nachlesen müssen, was die Staatsanwaltschaft sagt und macht, und der Regierungsrat uns die ähnlichen oder gleichen Fragen nicht beantworten will; er könnte es ja, wenn er möchte. Da – ich glaube, das versteht jeder – fühlen wir uns irgendwie schon ein bisschen an der Nase herumgeführt. Ich kann das wirklich nicht anders interpretieren als eine Arbeitsverweigerung des Regierungsrates gegenüber dem Parlament. Und ich will jetzt nicht drohen, dass wir das Gleiche auch umgekehrt machen könnten, aber in irgendeiner Art und Weise müssen wir wieder einen Weg finden, wie diese Art Zusammenarbeit zwischen Regierung und Parlament konstruktiv und ergebnisorientiert weitergeführt werden kann.

Lisa Letnansky (AL, Zürich): Auslöser für diese Interpellation war zwar ein Einzelfall, aber es geht hier eigentlich um prinzipielle Fragen, um Gewaltenteilung und um Transparenz. Dass zu laufenden Verfahren keine Auskunft gegeben wird, dafür habe ich vollstes Verständnis. Aber es geht auch darum, dass die demokratischen Vorgänge sowie die daran beteiligten Amtsträgerinnen und Amtsträger ernst genommen werden. Es kann nicht sein, dass Anfragen schludrig oder überhaupt nicht beantwortet werden; dann können wir es auch ganz sein lassen.

Sowohl in der Anfrage 95/2024 als auch in der vorliegenden Interpellation wurden legitime Fragen gestellt, die beantwortet werden müssen. Wann werden von der Staatsanwaltschaft Fachpersonen zur Qualitätssicherung beigezogen? Wer sind diese Fachpersonen? Und warum wird das nicht transparent gehandhabt? Gerade im Zusammenhang mit der Pendenzenlast und der Überlastung der Staatsanwaltschaften ist es angebracht, solche Fragen offen zu thematisieren. Dass diese immer noch nicht beantwortet wurden, ist kein gutes Zeugnis für das demokratische Selbstverständnis dieses Kantons. Denn eine Staatsanwaltschaft, die immer mehr Ressourcen fordert, gleichzeitig aber keine Rechenschaft schuldig ist, entzieht sich der demokratischen Kontrolle, und das darf nicht sein. Besten Dank.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Was soll man hier sagen? Ich bin kein juristischer Fachmann wie Davide Loss und ich möchte hier einfach ein paar Ausführungen machen zum Ganzen. Wenn ich die dringliche Interpellation und die gestellten Fragen anschau, dann muss ich sagen: Einen Teil davon kann ich als Laie ja auch schon beantworten. Zum Beispiel Frage 1: Auf welcher rechtlichen Grundlage kann die Zürcher Staatsanwaltschaft ihre Anklageschriften durch externe Expertinnen und Experten überprüfen lassen? Nehmen wir doch mal an, es ist die Strafprozessordnung, die das zulässt. Und wenn man dort ein bisschen schaut, dann könnte es ja sein, dass so ein Gesuch der Prüfung der Anklageschrift von dem übergeordneten Gremium

genehmigt werden sollte oder müsste. Das wäre dann die Oberstaatsanwaltschaft. Jetzt hätten wir einen Teil der Antwort auf Frage 1 und wir könnten zu Frage 2 gehen, also auf den zweiten Teil der Frage 1. Da geht es ja darum, wie oft dies in den letzten fünf Jahren vorgekommen ist und welche Kosten dadurch entstanden sind. Nun gut, wir haben eine Aufsichtskommission, und ich denke, die Kommission kann diese Zahlen auch erfragen, und sie muss und wird sie erfragen. Irgendwo im Geschäfts- und Jahresbericht der Staatsanwaltschaft sollten ja solche Ausgaben aufgeführt sein. Und irgendwo können wir dann die Kosten zusammenrechnen. Und vielleicht müssen wir dann im Budget die Kosten auch ein bisschen zusammenrechnen. Und wenn die Regierung uns diese Antworten nicht liefert, dann müssen wir vielleicht das Geld nicht sprechen, dass man für diese Aufgabe wünscht. Es könnte ja sein, dass dieses Geld schlecht investiert ist, weil man ja keine Antworten und keine Auskunft zu den Kosten kriegt.

Fragen 2 und 3 kann ich als Laie nicht beantworten: Gibt es eine Grundlage? Und in welchem Ausmass wird es angewendet? Oder wer entscheidet über den Beizug? Das andere ist: Gibt es keine Grundlage, wo ist das dann geregelt? Für mich ist das eine Blackbox und ich hätte von der Frau Justizdirektorin schon erwartet, dass sie mit ihrem Wissen uns ein bisschen Auskunft geben kann, wie dieser Mecchano funktioniert. Wo ist es geregelt? Wo kann man es nachschauen? Oder wie wird das gehandhabt? Muss nicht sein, wir haben keine Antwort.

Unter welchen Voraussetzungen der Beizug von Experten und Expertinnen bei einer Anklageschrift generell offengelegt wird, das haben wir aus den Medien erfahren. Das heisst, generell offengelegt wird nur auf Nachfrage der Medien, nicht auf Nachfrage des Parlaments, denn wir müssen das ja nicht wissen. Die Medien dürfen es wissen und publizieren, dann ist es öffentlich. Frage 5: Ist der Regierungsrat bereit – Sie hören es, ist er bereit –, im Rahmen des Geschäftsberichts über den Beizug von externen Experten und die dadurch ausgelösten Kosten zu informieren? Hier haben wir vom Regierungsrat eine Antwort erhalten, ein klares Nein. Er ist nicht bereit, darüber Auskunft zu geben oder zu informieren. Insofern dürfen wir die Diskussion jetzt abschliessen. Wir wissen vielleicht mehr, vielleicht auch nicht mehr. Wir wissen aber, dass hier das Parlament an der Nase herumgeführt wird. Und wir werden es in der Budgetdebatte sicher wieder anschauen müssen. Und wenn der Geschäfts- und der Jahresbericht der Staatsanwaltschaft oder der Oberstaatsanwaltschaft am Zug ist, müssen wir vielleicht die Diskussion führen. Dort haben wir wunderbare Prosa. Dort haben wir ein paar Zahlen und die dürfen wir dann auseinandernehmen. Ich kann mir vorstellen, dass die nächsten Geschäfts- und Jahresberichte der Staatsanwaltschaft nicht ein-

fach durchgewunken und verdankt werden. Vielleicht gibt es dann die gewünschte Diskussion. Die Diskussion wird stattfinden müssen, und wir haben es selber in der Hand, wann wir es machen.

Christa Stünzi (GLP, Horgen): Ich möchte auf das Votum von Lorenz Habicher gleich etwas erwidern und den Fokus noch einmal auf das Problem der Sache lenken: Eine Anfrage, ob dringlich oder nicht, dient auch der Transparenz gegenüber der Bevölkerung. Die Antwort auf die Anfrage ist öffentlich, und genau darum geht es. Wir haben hier Fragen gestellt, die wir vielleicht noch beantworten können, wo wir auch in den Kommissionen Fragen stellen dürfen und müssen. Die Frage ist aber, inwieweit die Bevölkerung Zugang zu diesen Antworten erhält. Und wir müssen heute feststellen, dass das eben nicht passiert ist, und das ist das Problem. Wenn die Aufsicht, das Parlament, hier Fragen stellt, legitime Fragen, Fragen, die man beantworten kann, und dann keine Antworten kriegt, kriegt die Bevölkerung auch keine Antworten.

Regierungsrätin Jacqueline Fehr: Ich möchte fünf Bemerkungen machen: Diese Interpellation wurde nicht von der Staatsanwaltschaft beantwortet, sondern vom Regierungsrat, und zwar vom Gesamtregierungsrat. Das ist mir in dieser Situation besonders wichtig.

Zweiter Punkt: Der Bezug zum konkreten Fall ist offensichtlich, das wurde sowohl in den Voten Gisler wie Senn völlig klar. Es ist ein laufendes Strafverfahren, ein komplexes, wo mit allen harten Bandagen gekämpft wird, wo Medien mit Informationen versorgt werden, die möglicherweise richtig sind, möglicherweise nicht richtig sind. Es ist ein laufendes Strafverfahren, das will die Regierung nicht gefährden. Das ist ihre Motivation, hier die Grenze klar zu ziehen.

Drittens: Reden hat seine Zeit und Schweigen hat seine Zeit. Es wird einen Zeitpunkt geben, wo diese Fragen in allgemeiner Form beantwortet werden können. Selbstverständlich gibt es diese Antworten, aber nicht im Kontext mit einem konkreten Fall.

Viertens: Die JUKO (*Justizkommission*) ist die Aufsichtsbehörde. Und selbstverständlich gibt die Staatsanwaltschaft der Justizkommission schon heute die Antworten auf diese Fragen, selbstverständlich, einfach unter dem Siegel des Kommissionsgeheimnisses.

Und fünftens: Dieses laufende Verfahren ist noch lange nicht entschieden, noch lange nicht rechtskräftig entschieden, und wir sind alle gut beraten, erst dann das Urteil über die Arbeit der Staatsanwaltschaft zu fällen, wenn dieser rechtskräftige Entscheid vorlegt.

Ratspräsident Jürg Sulser: Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben. Mit der Diskussion im Rat ist das Geschäft erledigt.

3. Für die Bewilligung eines Kredites für einen Ausbau der Weinländer Bahnlagen Winterthur – Schaffhausen und Winterthur – Stein am Rhein

Antrag des Regierungsrates vom 19. April 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 19. März 2024

KR-Nr. 108a/2021

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Einzelinitiative verlangt, die Bahnlagen Winterthur–Schaffhausen und Winterthur–Stein am Rhein auszubauen. Die Anliegen im Einzelnen sind: Ausbauten für einen exakten Halbstundentakt mit systematischer halbstündlicher Führung von Zürich via Winterthur nach Schaffhausen, ein weiterer Ausbau der Linie Schaffhausen–Winterthur auf Doppelspur gemäss Richtplan Kanton Zürich, eine Verbindungsschleife zwischen den Linien Winterthur–Schaffhausen und Winterthur–Stein am Rhein im Raum nordöstlich von Andelfingen, die Einrichtung neuer Haltestellen in Waltalingen, in Gütighausen/Dätwil, in Kleinandelfingen und in Winterthur-Veltheim/Wülflingen und schliesslich ein Kurzanschluss in Stein am Rhein auf die Züge der Seelinie Schaffhausen–Romanshorn respektive eine Durchfahrt der Züge von Winterthur nach Stein am Rhein weiter bis Kreuzlingen.

Das wichtigste Anliegen des Halbstundentakts für das Weinland ist im Ausbausschritt STEP 2035 (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*) bereits eingeplant. Dieser Angebotsausbau wird ohne Doppelspurausbauten möglich sein, wobei die sogenannte Fahrplanlage, also die Abfahrtszeiten an den einzelnen Stationen, angepasst werden muss, was ja auch gefordert ist in der Einzelinitiative. Es soll ein exakter Halbstundentakt entstehen.

Die im Richtplan eingetragenen Doppelspurausbauten im Weinland haben einen langfristigen Horizont. Das heisst, sie dienen vor allem der Landsicherung und sind frühestens beim übernächsten Austauschschritt 2050 ein Thema. Dies ist eine generelle Erkenntnis. Heute neu formulierte Wünsche für wesentliche Bahnausbauten sind bestenfalls per 2050 realisierbar. Das ausgeklügelte Bahnangebot und die bereits bestehenden beziehungsweise in

die Planung 2035 aufgenommenen Ausbauwünsche lassen keinen schnelleren Fahrplan zu. Die vorgeschlagene Schaffung einer Verbindungsschleife mit zusätzlicher Bus-/Bahnhaltestelle Kleinandelfingen würde zwei längere Neubaustrecken nördlich und südlich der Thur erfordern. Die Kosten dafür würden insgesamt 500 Millionen Franken betragen. Demgegenüber beträgt das prognostizierte Fahrgastaufkommen lediglich ungefähr 60 Personen pro Tag. Kosten und Nutzen stehen also in einem schlechten Verhältnis, zumal das neue ÖV-Angebot gegenüber dem heutigen Angebot mit Zubringer-Bussen auf die S-Bahn kaum verbessert würde. Die geforderten zusätzlichen S-Bahn-Haltstellen würden allesamt vergleichsweise wenige Einwohner und Arbeitsplätze erschliessen, die einen zusätzlichen Halt der S-Bahn nicht rechtfertigen. Die Veränderungen im Angebot in Stein am Rhein schliesslich bringen für die ÖV-Passagiere kaum einen Zusatznutzen und sind deshalb nicht zielführend.

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat sich vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und von der Regierung zur Initiative eingehend ins Bild setzen lassen und befriedigt zur Kenntnis genommen, dass im Weinland in nicht so ferner Zukunft mit dem Halbstundentakt wesentliche Angebotsverbesserungen erfolgen werden, ohne dass teure Infrastrukturausbauten nötig wären. Sie beantragt dem Kantonsrat deshalb einstimmig, die Einzelinitiative abzulehnen.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Der Einzelinitiant hat sich eingehend mit den ÖV-Verbindungen im Weinland auseinandergesetzt und Lösungsvorschläge für eine bessere ÖV-Verbindung präsentiert. Nach dem Bericht der Regierung hat sich dann doch einiges relativiert: Mit geschätzten Kosten von gegen 500 Millionen Franken wäre es ein sehr teures Unterfangen, welches offensichtlich kein vertretbares Kosten-Nutzen-Verhältnis hat. Mit den geforderten Ausbauten würden keine grossen Siedlungsgebiete erschlossen, weshalb kaum mit einem Zuwachs von Fahrgästen gerechnet werden könnte. Der Kommissionspräsident hat es ja schon gesagt, wir sprechen hier von 50 bis 60 Fahrgästen pro Tag. Aus diesen Gründen erweist sich der Ausbau der bestehenden Buslinien als sinnvoller und kostengünstiger.

Die SVP setzt sich sehr wohl auch für die Randgebiete ein. Auch die Randgebiete müssen mit einem guten ÖV erschlossen werden. Es dürfen nicht alle Mittel nur in die Zentren oder in die nahe Agglomeration fliessen, das Land hat auch ein Anrecht. Aus diesen Gründen lehnen wir die Einzelinitiative schweren Herzens ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Vielen Dank für diesen Postulatsbericht. Es ist eine Antwort auf eine Einzelinitiative, ich weiss, aber es kommt daher wie

ein Postulatsbericht, und das ist auch gut so. Genau das hatten die FDP und auch wir in der Debatte vor über zwei Jahren so gefordert. Und ich muss sagen, es ist es für mich wert, dass wir diesen Postulatsbericht bekommen haben, denn wir haben darin doch gute Erkenntnisse. Dennoch lehnen wir heute diese Einzelinitiative ab und versenken diesen ganzen Prozess. Denn es geht auch so sehr viel – ohne diese Einzelinitiative. Wir danken dem ZVV. Ich bin froh, dass der Hinketakt spätestens 2035 Geschichte ist und wir wirklich einen schönen Halbstundentakt auf diesen Linien haben. Aber das kommt eben auch so.

Alle anderen Ausbauten sind leider unverantwortbar teuer und der Nutzen zu gering. Neue Haltestellen und die Bahnhöfe näher im Dorfzentren wären toll, aber eben leider wirklich nicht vernünftig machbar. Ich bin froh, dass die Busse schrittweise ausgebaut werden. Denn auch mir ist es sehr, sehr wichtig – und Danke, Ueli Pfister, dass das auch dir wichtig ist –, dass auch auf dem Land wirklich ein guter ÖV vorhanden ist. Nur mit einem guten, ausgebauten öffentlichen Verkehr können wir den Modalsplit wirklich verändern und mehr Menschen auf die Busse und die Züge bekommen und damit aus den Autos heraus. Aber das ist auch im Gesamtverkehrskonzept der Regierung ja so vorgesehen. Ich hoffe sehr, das kommt auch wirklich.

Eigentlich ist es ja überhaupt lustig, dass wir zwei Linien haben. Denn ehrlicherweise würde man heutzutage die Linie nach Stein am Rhein kaum mehr bauen, weil dort aus Sicht einer Eisenbahnplanung doch zu wenig los ist. Aber Mitte des 19. Jahrhunderts hatten wir halt einen Wettbewerb von verschiedenen konkurrenzierenden Bahnunternehmen, die dort Linien bauen wollten. Und so haben wir sie heute und sollten doch eigentlich froh sein, dass wir zwei Linien haben. Aber da weitere Ausbauten zu machen, ist auf der Bahnseite wirklich nicht mehr nötig. Wir hatten dieser Einzelinitiative zugestimmt, leider müssen wir sie heute ablehnen. Aber ich weiss, auch das Weinland bekommt schrittweise einen besseren öffentlichen Verkehr, und das freut mich. Herzlichen Dank.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Die FDP-Fraktion unterstützte die Überweisung der Einzelinitiative, um die Anliegen der Bevölkerung aus dem Weinland zu prüfen. In der Kommission legte uns der ZVV dar: Mit dem Ausbauschritt STEP 2035 ist im Weinland bereits ein weiterer massgeblicher Angebotsausbau mit zwei S-Bahn-Linien geplant. Wie wir es schon gehört haben, wird neu ein Halbstundentakt über Winterthur weiter nach Zürich geführt werden. Die Kosten für die weiteren aufgeführten Wünsche der Einzelinitiative sind enorm. Die Verbindungsschleife würde mit circa 500 Millionen Franken Infrastrukturkosten zu Buche schlagen. Der ZVV schätzte sehr, sehr grob, dass eine Haltestelle mit zwei Perrons weitere 12 Millionen Franken

kosten würde und der Ausbau auf Doppelspur pro Kilometer 40 Millionen Franken. Das sind sehr, sehr grosse Zahlen. Die FDP-Fraktion begrüsst, dass es einen Ausbau des ÖV im Weinland geben wird, das ist uns sehr wichtig. Gleichzeitig werden wir aus finanzpolitischen Überlegungen nicht auf die weiteren Wünsche eingehen und deshalb die Einzelinitiative nicht weiter unterstützen.

Urs Glättli (GLP, Winterthur): Die Grünliberalen wollen die Mobilität in nachhaltige Bahnen lenken. Was die Einzelinitiative von Linus Meier, Adlikon, jedoch will, führt zu einer ganz und gar nicht nachhaltigen Lösung. Der allfällige Nutzen steht in keinem Verhältnis zu den Kosten, die damit einhergehen. Das haben nun auch die FDP und wohl auch die SP eingesehen. Wieso gerade die FDP diese EI damals vorläufig unterstützt und seither nur Papier und Verwaltung beschäftigt hat, ist uns ein Rätsel, überrascht aber auch wieder nicht ganz. Es war wohl ihrer Vertretung aus dem Stammertal, also einmal mehr ihren Sonderinteressen geschuldet. Das Anliegen war ja auch durchaus sympathisch, wird doch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs gemeinhin befürwortet, wenn er einer nachhaltigen Verkehrsversorgung dient.

Zusammenfassend kann auf das Fazit der Regierung verwiesen werden, das wir als zufriedenstellend zur Kenntnis nehmen. Das Bahn- und Busangebot im Weinland wurde in den letzten Jahren wesentlich ausgebaut.

Die Grünliberalen würden mehr Geld gerne dort gezielt und effektiv einsetzen, wo der Bedarf für eine dichtere Erschliessung mit öffentlichem Schienenverkehr ausgewiesen ist, beispielsweise für die stark gewachsene und wachsende Stadt Winterthur und ihre Nachbargemeinden. Lenken wir dort die Mobilität in nachhaltige Bahnen, wo der Bedarf ausgewiesen ist. Die vorliegende Einzelinitiative lehnen wir daher ab. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Diese Einzelinitiative gehört zur seltenen Sorte der EI, die zu Beginn eine Unterstützung von mehr als 60 Stimmen finden. Über die Sinnhaftigkeit der EI sagt das aber nicht besonders viel aus. Die Unterstützung der EI war dabei wieder einmal eine Möglichkeit für Kantonsrätinnen und Kantonsräte, sich beim Weinland anzubiedern. Nicht bei den Unterstützenden war die Grüne Fraktion, aus dem ganz einfachen Grund, dass nachhaltige Verkehrspolitik vernünftige Verkehrspolitik ist. Deshalb denken wir den ÖV differenziert und überlegen uns, wo ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs sinnvoll ist oder eben nicht.

Keine Frage, der ÖV liegt uns am Herzen. Aber mit der Giesskanne, mit der ganz grossen Brause bis ins hinterste Ecklein den ÖV aus- und das Kulturland verbauen zu wollen, das ist unsinnig. Klar, manche von Ihnen dachten,

sie täten jetzt etwas Gutes für das Weinland, aber gemacht wurde dann ja trotzdem nichts.

Die Kommission ist der unveränderten Position der Grünen und anderen gefolgt und der Rat wird es ihr gleichtun. Daran hat auch die einseitige Berichterstattung in den Lokalmedien nichts ändern können. Das Raumordnungskonzept teilt das Weinland in die Natur- und Kulturlandschaften ein. In Naturlandschaften ist gar kein Wachstum vorgesehen, in Kulturlandschaften zumindest kein Wachstum in die Fläche. Dem Raumordnungskonzept entsprechend, soll der Fahrplan aber mit dem STEP 2035 in Andelfingen Richtung Winterthur und Zürich mit Halbstundentakt ausgebaut werden. Sie sehen, der ZVV macht seine Hausaufgaben, diese «Ströfzgi» wäre gar nicht notwendig gewesen.

Und dann sollten wir ja in den nächsten zwei, drei Monaten Antwort auf das Postulat 88/2022 von Kantonsrat Thomas Schweizer bekommen. Damit wissen wir dann auch, wie der ZVV die Verbesserung des ÖV in Gemeinden angehen will, welche in Randstunden und an Wochenenden gar keine Verbindungen haben. Wir lehnen die EI ab.

Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim): Herr Meier, ich weiss jetzt nicht, wen Sie da gemeint haben mit «diesen Kantonsräten». Wir von der Mitte haben mit der vorläufigen Unterstützung einfach ermöglicht, dass man das Anliegen sachkundig geprüft. Das haben die Regierung und die Kommission getan. Ich muss sagen, ich habe damals schon gewusst, auch als Laie, wie das Resultat herauskommt. Und trotzdem habe ich diese sympathische Einzelinitiative unterstützt, einfach damit man es einmal sachlich abklärt. Übrigens noch zu meiner Interessenbindung: Ich bin leidenschaftlicher ÖV-Benutzer und ich komme aus Stammheim, also der wahrscheinlich am weitesten von Zürich entfernten Bahnstation. Ich weiss also, wovon ich rede, wenn es um Anschlüsse geht, und darauf komme ich noch. Also die Forderungen der Einzelinitiative stehen natürlich in keinem Verhältnisse zum möglichen Nutzen. Da sind einerseits die Kosten, aber es sind auch die gewaltigen Eingriffe in die Landschaft, die Waldflächen, die gerodet werden müssten, aber auch die Fruchtfolgeflächen, die da geopfert werden müssten. Die ÖV-Anbindung im Weinland ist tatsächlich nicht schlecht. Sie kann noch verbessert werden, es gibt auch Verbesserungen. Und selbst ich erreiche Zürich von Haus zu Haus, von Tür zu Tür in fünfviertel Stunden, da kann ich jetzt mit 50 Kilometern wirklich nicht jammern. Und wenn man jammert, dann jammert man auf einem sehr hohen Niveau.

Die Verbindungen aus dem Weinland nach Winterthur, Zürich oder auch nach Schaffhausen sind sicher gut. Weniger gut sind die innerweinfländi-

schen Verbindungen, da haben wir schon andere Vorstösse gemacht. Darüber kann man immer wieder diskutieren, was da Sinn macht. Aber heute muss ich sagen, und ich komme nochmals auf Herrn Meiers Votum zurück wegen der Anbindung: Die Einzelinitiative darf abgelehnt werden, auch im Interesse des Weinlandes. Besten Dank.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Auch wir von der AL haben diese Einzelinitiative bereits bei der Einreichung abgelehnt. Schon damals haben wir darauf hingewiesen, dass die wichtigsten Punkte bezüglich der Bahnlinien im Weinland bereits aufgegleist waren, namentlich der Halbstundentakt, und die restlichen Punkte der Wunschliste einer Prüfung bezüglich einer vernünftigen Priorisierung unserer Gelder, bezüglich der Investition bei Weitem nicht standhalten. Nun haben wir gehört, dass beispielsweise die gewünschte Verbindungsstrecke bei Andelfingen – oh Wunder – 0,5 Milliarden Franken kosten würde.

Auch die weiteren Punkte haben ein entsprechendes Preisschild, ein wohl zu hohes Preisschild. Einzig vereinzelte Ideen für neue Bahnhöfe könnten allenfalls in anderem Kontext einmal wieder in Betrachtung kommen, können aber an dieser Stelle nicht weiterverfolgt werden. Wir müssen in den ÖV investieren. Da wir aber keine endlos sprudelnde Geldquelle haben, müssen wir dies entsprechend priorisieren. Und wir haben dringendere Baustellen in unserem ÖV-Netz. Wir werden diese Einzelinitiative daher auch definitiv ablehnen.

Sibylle Jüttner (SP, Andelfingen): Seien Sie froh, wir sind nur vier Weinländerinnen und Weinländer, also werde ich wahrscheinlich als letzte Weinländerin noch sprechen. Ich mache es kurz, ich möchte ganz kurz begründen, warum wir die Einzelinitiative schlussendlich ablehnen. Vielleicht meine Interessenbindung: Ich wohne direkt an der Bahnlinie Andelfingen–Schaffhausen, mich stört der Zugverkehr nicht. Trotzdem ist das ja ein sehr mutiger Vorschlag, vielleicht auch etwas visionär, auf diesem Weg den öffentlichen Verkehr im Weinland zu verbessern. Ich denke aber, was die anderen schon gesagt haben: Die Kosten sprengen den Rahmen, und ich glaube, für eine Querverbindung zwischen Andelfingen und Ossingen ist, historisch gesehen, der Zug einfach schon abgefahren, das funktioniert nicht mehr. Ich bin froh, dass hier doch ein so grosses Engagement für den Weinländer öffentlichen Verkehr da ist, und ich bitte Sie, uns dann auch zu unterstützen, wenn es darum geht, die Dörfer noch besser an die Bahnlinien anzubinden, vielleicht irgendwann auch mit selbstfahrenden, kleineren Bussen, sodass eben wirklich auch die entfernteren Regionen über die Bahnlinie dann zu guten Anschlüssen kommen. Ebenfalls wäre es sicher prüfenswert zu schauen, ob wir

den öffentlichen Verkehr attraktiver machen, wenn er auch etwas günstiger wird. Noch einmal: den nördlichen Kantonsteil vielleicht mit einem Verbund mit Schaffhausen anbinden oder eben auch nochmal über die Zonenplanung im Weinland gehen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Zunächst vielen Dank für diese Debatte und auch für die Einstimmigkeit, dass wir – oder ich kann auch sagen, mein ZVV –, dass wir gute Argumente hatten und Sie überzeugen konnten. Und ich glaube, wir haben das – Kantonsrat Felix Hoesch hat es gesagt – sehr ausführlich diskutiert. Mir ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass die Ablehnung der Einzelinitiative, die jetzt hier ja einstimmig ist, nicht ein Nein zum Weinland und zur ÖV-Qualität des Weinlandes ist. Wir haben in den letzten Jahren im Weinland investiert, und auch der Bund insbesondere wird es jetzt zusammen mit dem Ausbauschritt 2035 weiterhin tun. Es wurde erwähnt, zwei S-Bahn-Linien im Halbstundentakt werden 2035 kommen, zusammen mit anderen Massnahmen. Aber was mir wichtig ist hier zu betonen: ÖV-Ausbau Schritte, sei es durch den ZVV oder auch zusammen mit der SBB auf dem grossen internationalen und nationalen Netz, sind eine «grosse Kiste», das ist ein riesiger Dampfer. Und das braucht Zeit und das braucht eine lange, lange Vorarbeit. Und in diesem Sinne, kann ich Ihnen sagen, wir arbeiten schon am Zeithorizont 2050. Wir arbeiten zusammen mit der SBB daran. Das dauert noch eine Weile, bis es dann soweit ist, aber wir sind daran, wir sind an der Arbeit. Und in diesem Sinne danke ich Ihnen für die Gelegenheit, hier Stellung zu nehmen, und ich danke Ihnen auch für diese Diskussion, die wir selbstverständlich auch mit innovativen Ansätzen zu ergänzen versuchen, wenn wir technisch so weit sind, selbstfahrende Fahrzeuge et cetera. Vielen Dank.

Ratspräsident Jürg Sulser: Die Kommission hat den Antrag auf Ablehnung der Einzelinitiative gestellt. Dies ist bekanntlich einem Antrag auf Nichteintreten gleichzustellen.

Abstimmung über Ziff. I

Der Kantonsrat beschliesst mit 169 : 1 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Einzelinitiative KR-Nr. 108/2021 abzulehnen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Mobilitätsfinanzierung nach dem Verursacherprinzip

Antrag des Regierungsrates vom 30. August 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 9. April 2024

KR-Nr. 126a/2020

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Welche rechtlichen und praktischen Grundlagen sind notwendig, um eine verursachergerechte Finanzierung aller Verkehrsträger und Verkehrsteilnehmenden im Kantonsgebiet zu erreichen? Das vorliegende Postulat wollte diese Frage beantwortet haben, wobei die Finanzierung staatsquotenneutral sein soll. Der Regierungsrat legt dazu einen ausführlichen externen – und ich sage das, weil wir das heute debattieren –, zu Recht einen externen Bericht vor. Dieser kommt zum Schluss, dass kein Verkehrsmittel seine Kosten deckt. Eine verursachergerechte Mobilitätsfinanzierung sei grundsätzlich im Interesse des Kantons Zürich, wobei ein wesentlicher Teil davon ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility Pricing sei. Dessen Einführung ist technisch möglich, müsste allerdings zwingend auf nationaler Ebene erfolgen.

Auf kantonaler Ebene verfolgt die Regierung die Strategie «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich», DiNaMo. Diese umfasst sieben Stossrichtungen, wobei eine davon lautet, Zitat: «Nutzungsabhängige und verkehrsmittelübergreifende Pricing-Systeme ermöglichen.» Entsprechend sieht die Regierung den Kanton Zürich bereit, sich an einem nationalen Mobility Pricing respektive Pilotversuchen dazu zu beteiligen, sofern diese dereinst realisiert werden sollen.

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt einstimmig, das Postulat abzuschreiben.

Ratspräsident Jürg Sulser: Jetzt möchte ich noch recht herzlich auf der Tribüne eine Schulklasse der 3. Sek Affoltern am Albis bei uns begrüßen. Schön, seid ihr bei uns.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Die Antwort der Regierung zum Postulat umfasst sechs Seiten, eigentlich nichts Besonderes. Nur, dieser Antwort liegt ein in Auftrag gegebener Bericht von über 120 Seiten bei. Der Regierungsrat hat sich die Beantwortung nicht einfach gemacht, herzlichen Dank. Der Bericht zeigt auf, dass kein Verkehrsträger seine Kosten vollumfänglich tragen kann.

Der Kostendeckungsgrad liegt zwischen etwas über 40 Prozent und über 90 Prozent, wobei die Parameter mit der jeweiligen Gewichtung diskutiert werden könnten. Der MIV (*motorisierter Individualverkehr*) ist da nicht so böse unterwegs, wie oftmals gesagt wird.

Grundsätzlich begrüsst die SVP die Auslegeordnung, insbesondere, dass aufgezeigt wurde, dass kein Verkehrsträger vollumfänglich seine Kosten deckt. Positiv auch, dass hier ein Mobility Pricing beurteilt wurde und nicht, wie schon oft gefordert, ein Road Pricing, welches nur einen Verkehrsträger betreffen würde.

Mit der Postulatsantwort verfügen wir über eine ganzheitliche Betrachtung der Verkehrsträger und deren Kosten. Die Erkenntnis, dass eine allfällige Lösung auf Bundesebene zu erfolgen hat, überrascht nicht, dies war wohl schon zum Zeitpunkt der Einreichung klar. Wir danken dem Regierungsrat für den sehr umfassenden Bericht zum Postulat. Wir verfügen damit über nachvollziehbare Daten auf allenfalls weitere Vorstösse, sei es für ein Mobility oder ein Road Pricing. Die SVP schreibt das Postulat ab.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Wir haben einen interessanten Bericht erhalten, der mit der jetzigen Berechnungsgrundlage den Kostendeckungsgrad der verschiedenen Verkehrsträger berechnet. Das Postulat forderte ja ursprünglich eine Mobilitätsfinanzierung nach dem Verursacherprinzip.

Die SP ist für mehr Kostenwahrheit in der Mobilität, aber man kann nicht eins zu eins vom Kostendeckungsgrad einfach umrechnen, was dann wie viel kosten sollte. Soziale und Umweltaspekte kommen da schnell zu kurz, und es könnte absurde Konsequenzen haben. Der schlechte Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs kommt primär aus den Randregionen. In städtischen Gebieten verdient man mit dem öffentlichen Verkehr teils sogar Geld. Entsprechend müsste man nach dem Verursacherprinzip den öffentlichen Verkehr auf dem Land massiv verteuern, und sämtliche Leute vom Land würden dann mit dem Auto in die Stadt fahren. Da würde der Verkehr kollabieren, man würde schnell bemerken, dass man beim MIV den zusätzlich benötigten Flächenbedarf im Vergleich zum ÖV schlecht berechnet hat. Dort nämlich gehen die Grenzkosten gegen unendlich, weil man gar nicht so viele Leute mit dem MIV durchbringt. Man sieht also, eine verursachergerechte Mobilitätsfinanzierung funktioniert nur, wenn man auch soziale Aspekte berücksichtigt, verkehrspolitische Ziele im Auge behält und die Umweltaspekte nicht vergisst – und eben auch die Realisierbarkeit im Auge behält. Entsprechend kann man es eben nicht nur einfach umrechnen, dass, was mehr kostet, auch mehr zahlen muss, sondern es braucht eine gesamtheitliche Betrachtung. Der Bericht war durchaus spannend und lesenswert. Das Postulat kann abgeschrieben werden.

Beat Habegger (FDP, Zürich): Als Postulant möchte auch ich der Volkswirtschaftsdirektion danken für diese Studie. Es ist wirklich eine ausgezeichnete Grundlage für weitere Arbeiten in unserem Kanton, in anderen Kantonen und auch im Bund. Ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility Pricing ist ein zentrales Element einer liberalen Mobilitäts- und Umweltpolitik. Und es ist auch ein wesentliches Element einer nachhaltigen Steuerung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Und es freut mich, dass diese Position auch vom Regierungsrat bekräftigt wird. Zürich muss sich als grösster Kanton in Bern auch in diesem Sinne einsetzen. Es ist klar, dass eine funktionierende Lösung in einem kleinteiligen Land wie der Schweiz nur vom Bund ausgehen kann.

In diesem Zusammenhang gibt es auch einen kleinen Widerspruch in der Postulatsantwort, auf den ich hinweisen möchte: Einerseits heisst es natürlich, dass eine kantonale Lösung nicht zweckmässig sei. Das scheint so zu sein, das kann ich sehr gut nachvollziehen. Und auf der anderen Seite sagt man dann aber, die kantonale Hoheit über die Steuerung und die Lenkung des Verkehrs müsse beibehalten werden. Das kann ich schon auch nachvollziehen aus Zürcher Sicht. Aber wenn wir irgendwann mal wirklich ein nationales Mobility Pricing, irgendeine Kostenwahrheit in den Verkehr reinbekommen wollen, dann müssen wir natürlich auch ein bisschen über das kantonale Denken hinauskommen und dann wirklich alle gemeinsam eine Bundeslösung anstreben. Aber in diesem Sinne vielen Dank für den Bericht, und ich hoffe, die Arbeiten gehen in Zürich und in Bern in diesem Sinne weiter.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Die Gründe, wieso es ein Mobility Pricing braucht, liegen auf der Hand und werden von Jahr zu Jahr deutlicher. Einerseits nehmen die Einnahmen aus der Mineralölsteuer ab und es braucht einen neuen Mechanismus für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Andererseits steigt das Verkehrsaufkommen und wir können dieses Wachstum nicht mit einem unbegrenzten Infrastrukturausbau auffangen. Wir kennen auch die Faktoren, welche die Akzeptanz des Mobility Pricings erhöhen. Die Gewinne des Systems müssen überwiegen, indem ein Teil der Einnahmen rückverteilt und das System sozialverträglich ausgestaltet wird. Zudem muss es möglichst staatsquotenneutral ausgestaltet und in der Lage sein, die Verkehrsströme zu lenken. Liebe FDP, wir brauchen keinen 123 Seiten dicken Monsterbericht, wir wissen bereits sehr vieles. Wir brauchen auch keine theoretische Abhandlung. Die Erkenntnis des Berichts, dass Mobility Pricing für den Kanton Zürich grundsätzlich begrüssenswert ist, diese Erkenntnis hatten wir schon lange. Die Erkenntnis, dass es auf kantonaler Ebene keinen Handlungsbedarf gibt, die hilft uns jetzt auch nicht weiter. Was wir von euch

brauchen, sind klare Ansagen, wie wir nun konkret vorankommen. Und deshalb wiederhole ich nun meine Fragen an euch, die ich bereits bei der Debatte vor vier Jahren gestellt habe: Anerkennt ihr, dass die Mobilität ein öffentliches Gut ist und dass wir dieses auch aus sozialpolitischen Überlegungen nie 100-prozentig nutzungsbasiert finanzieren werden? Seid ihr einverstanden, dass wir nicht alle Verkehrsträger von Anfang an gleich behandeln werden und dass bei diesen Überlegungen auch der Platzbedarf als Kriterium berücksichtigt wird? Als Kanton haben wir gerade im Bereich Strasse eben mehr Handhabe. Seid ihr damit einverstanden, dass sich der Kanton Zürich aktiver einbringt, als er das bisher getan hat? Leider sind wir ja bei den Pilotprojekten des Bundes nicht dabei.

Wir könnten aber anfangen, mehr Verursachergerechtigkeit bereits heute einzuführen. Zum Beispiel sollen ja die Elektrofahrzeuge bald auch zur Finanzierung beitragen und eine Art Ersatz für die Mineralölsteuer bezahlen. Eine Einbindung dieser neuen Besteuerung in ein Mobility-Pricing-Pilot wäre interessant. Oder wir könnten die Motorfahrzeugsteuer reformieren. Mobility Pricing droht für die Schweiz zum Rohrkrepiierer zu werden. Das müssen wir gemeinsam ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Mobility Pricing ist ein Thema, das schon lange immer wieder diskutiert wird, und trotzdem gibt es erst seit kurzem mehr oder weniger konkrete Schritte in der Umsetzung. Man kann nur mutmassen, wie, wann und ob überhaupt wir irgendwann einmal ein funktionierendes System haben werden. Für uns Grüne ist jedenfalls klar: Soll an der Verkehrsfinanzierung geschraubt werden, braucht es Kostenwahrheit. Die externen Kosten müssen integriert werden, und korrekterweise müsste auch der einzige externe Nutzen, der Gesundheitsnutzen durch Fuss- und Veloverkehr, berücksichtigt werden. Die Verbrauchsabhängigkeit bezieht sich beim Verkehr eben nicht nur auf den Energieverbrauch, sondern auch auf den Flächenverbrauch, den Ressourcenverbrauch und so weiter.

Dann muss die Bepreisung des Verkehrs eine Lenkungswirkung haben. Ziel muss es sein, die Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen zu senken. Und drittens: Das System muss sozialverträglich ausgestaltet sein. Werden soziale Ungleichheiten geschaffen, braucht es Ausgleichsmassnahmen. Besser wäre es aber, das System so zu gestalten, dass man schon gar nicht ausgleichen muss.

Jetzt sind die Kommission wie auch der Regierungsrat der Meinung, ein Mobility Pricing müsse auf Bundesebene eingeführt werden. Das ist natürlich nur schon deshalb sinnvoll, weil auf Bundesebene die internen und externen Kosten besser bekannt sind. Klar ist, es besteht dringender Handlungsbedarf.

Aber es ist zu befürchten, dass sich noch eine Weile ziemlich wenig ändern wird. Wir schreiben das Postulat ab.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Im September 2021 wurde dieses Postulat auch mit der Unterstützung der Mitte überwiesen. Wir haben aber schon damals festgehalten, dass die Umsetzung dieses Postulats einen riesigen Aufwand bedeuten würde. Und es war uns auch schon 2021 klar, dass dieses Thema auf nationaler Ebene angepackt werden müsste.

Eine extra eingesetzte Arbeitsgruppe erstellt eine Studie, die zum Schluss kommt, dass kein Verkehrsmittel seine Kosten deckt – auch nicht zu unserer Überraschung –, dass ein Mobility Pricing technisch umsetzbar wäre, aber auf nationaler Ebene gelöst werden müsste. Aus der Antwort des Regierungsrates: «Die Einführung einer umfassenden verursachergerechten Mobilitätsfinanzierung ist nur auf Bundesebene möglich.» Aus all diesen Gründen hat es uns nicht überrascht, dass der Regierungsrat beantragt, das Postulat abzuschreiben.

Normalerweise spreche ich nicht bei einstimmigen Abschreibungen, aber hier ist es wirklich angebracht, wieder einmal darüber nachzudenken, was uns dieses Postulat und vor allem diese Studie gekostet haben. Ich behalte mir vor, nach den Kosten für die Arbeitsgruppe und diese Studie zu fragen. Ich hoffe, dass die Ergebnisse aus dieser Studie wenigstens auf nationaler Ebene verwendet werden können. Wir sind mit der Abschreibung einverstanden.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Dass eine verursachergerechte Mobilitätsfinanzierung verschiedene Vorteile hätte, hat bereits eine 2019 durchgeführte Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug aufgezeigt. Die Reduktion der Verkehrsnachfrage in den Spitzenzeiten und spürbar positive Umwelteffekte bei den Schadstoffemissionen waren dabei die wichtigsten Erkenntnisse. Kostenmässig wäre ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility Pricing ein wesentlicher Teil einer verursachergerechten Mobilitätsfinanzierung und würde im Einklang mit der regierungsrätlichen Strategie DiNaMo stehen. Weil aber Mobilität kantonsübergreifend organisiert ist, müsste auch die Einführung einer umfassenden verursachergerechten Mobilitätsfinanzierung zwingend auf nationaler Ebene angegangen werden.

Im Weiteren beinhaltet der Vorstoss den realitätsfremden Anspruch, staatsquotenneutral sein zu müssen. Diese Erwartung widerspricht jeglichen politischen Anstrengungen, allen Menschen im Land auf einfache und erschwingliche Weise die Mobilität zu ermöglichen. Und zudem wird der flächeneffiziente und massentaugliche ÖV ja auch darum gewollt subventioniert, weil damit die Umweltschäden und die Überlastung des Strassennetzes

reduziert werden können. Mobility Pricing bringt nur Erfolg, wenn dazu die nötigen rechtlichen Grundlagen bestehen und dem demokratischen Willen Rechnung getragen wird, dass die Benutzung von umweltfreundlichen Verkehrsträgern attraktiv bleibt. Die EVP wird dieses Postulat als erledigt abschreiben.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es ist tatsächlich ein grosser Bericht, der ausgearbeitet wurde. Aber ich muss Ihnen sagen, die Informationen, die Sie in diesem Bericht haben; also ich jedenfalls werde diesen Bericht weiterhin ganz nahe bei mir haben, weil er sehr viele Informationen hat, zum Beispiel zur Kostenwahrheit im Verkehr. Und alle Verkehrsträger wurden ja angeschaut, vom Automobil über den ÖV bis zum Velo alle Mobilitätsformen. Und übrigens haben Sie auch eine Übersicht über die Rechtsgrundlagen. Und wenn Sie das dann sehen, wo diese Rechtsgrundlagen für die verschiedenen Mobilitätsarten sind, sei es beim Bund, sei es beim Kanton, dann sehen Sie auch, wie anspruchsvoll es ist, dann am Schluss eine Übersicht und Kostenwahrheit zu erhalten. In diesem Sinne war dieser Bericht für mich eine Herausforderung, aber er ist auch einmalig, und ich habe es so in der Schweiz noch nie gesehen. Ich werde ihn nicht auf die Seite legen, sondern ich werde ihn bei künftigen Diskussionen rund um die Finanzierung von Mobilität beiziehen.

Ja, und natürlich ist es anspruchsvoll, dieses Thema, und Sie sind einig mit mir, dass dies auf nationaler Ebene gelöst werden muss. Also wir können nicht von Kanton zu Kanton eine unterschiedliche, verursachergerechte Finanzierung im Sinn eines Mobility Pricings haben, das kann nur national koordiniert werden. Denn ein Kanton hat ja auch nicht nur seine eigenen Verkehrsträger, sondern er hat auch Durchfahrt, national und international. Und wenn man dann versucht, diese Kostenwahrheit herzustellen, und Sie es dann relativieren und sagen, aber es müsste eine soziale Kostenwahrheit sein, dann sehen Sie auch schon, wo die Schwierigkeiten anfangen. Ich picke jetzt ein Beispiel heraus: Der Veloverkehr zum Beispiel zahlt seine Kosten überhaupt nicht, denn der Motorfahrzeughalter bezahlt die Strasse. Zur Strasse gehören auch Velowege, übrigens auch Seeuferwege, Wanderwege. Der Fahrzeugführer eines Autos bezahlt all diese Kosten. Ja, das ist verursachergerecht. Aber dann sind wir wieder bei der sozialen Verantwortung des heutigen Systems, und so sehen wir auch, was die Schwierigkeiten sind. Das heisst nicht, dass wir uns nicht national Gedanken machen, und das heisst nicht, dass der Kanton sich nicht Gedanken macht. Sie wissen zum Beispiel, dass wir uns sehr bemühen, sowohl über die Motorfahrzeugsteuer wie aber auch über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs einen hohen Kostendeckungsgrad zu

erreichen. Und in diesem Sinne Danke für Ihre Voten und der Bericht bleibt ganz in meiner Nähe. Danke.

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

Das Postulat KR-Nr. 126/2020 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Potenziale des Mobilitäts- und Parkierungsmanagements nutzen

Antrag des Regierungsrates vom 30. August 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 14. Mai 2024

KR-Nr. 113b/2020

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Erlauben Sie mir eine Vorbemerkung, geschätzte Frau Volkswirtschaftsdirektorin, Ihnen ist vor der Pause (bei der Behandlung von KR-Nr. 126a/2020) eigentlich unbemerkt ein veritabler Coup gelungen: Sie haben das Wort «Seeuferweg» in den Mund genommen, ohne dass dadurch eine zweistündige Debatte entstanden wäre, das ist doch nicht ganz selbstverständlich (*Heiterkeit*).

Zum Geschäft: Hier forderten die Postulanten die Einführung eines verbindlichen Mobilitäts- und Parkierungsmanagements bei der gesamten kantonalen Verwaltung sowie bei allen kantonalen Institutionen und Anstalten.

In seinem Bericht legte der Regierungsrat dar, dass er das Mobilitätsmanagement vor allem in strategischer Hinsicht fördere und die notwendigen Rahmenbedingungen dafür schaffe. Die Planung und die Umsetzung von konkreten Massnahmen obliegen dagegen den einzelnen Direktionen, Ämtern und weiteren Verwaltungseinheiten. Eine zentralisierte Umsetzung von Massnahmen sei aufgrund der unterschiedlichen Standort- und Mobilitätsbedürfnisse der verschiedenen Verwaltungseinheiten nicht zweckmässig. Die Verwaltungseinheiten des Kantons würden aber durch ein Beratungsangebot des Amtes für Mobilität unterstützt, es heisst «Impuls Mobilität».

Die Kommissionsmehrheit sieht durch diese Ausführungen das Postulat als erledigt an und beantragt dessen Abschreibung. Die Minderheit weist darauf hin, dass das Postulat ein verbindliches Mobilitäts- und Parkierungsmanagement bei der gesamten kantonalen Verwaltung sowie bei allen kantonalen Institutionen und Anstalten verlangte, dies sei nicht erfüllt. Entsprechend

fordern sie einen Zusatzbericht, in dem der Regierungsrat dieser Forderung nachkommt und auch aufzeigt, in welchem Zeitraum er dies zu tun gedenke.

Minderheitsantrag Florian Meier, Franziska Barmettler, Markus Bärtschiger, Andreas Hasler, Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Thomas Schweizer (in Vertretung von David Galeuchet):

I. Der Regierungsrat wird zur Erstellung eines Ergänzungsberichts im folgenden Sinn innert sechs Monaten nach Verabschiedung des Geschäftes im Kantonsrat beauftragt.

Die Regierung wird beauftragt, darzulegen, inwiefern der Kanton seine Vorbildrolle wahrnimmt und das Mobilitäts- und Parkierungsmanagement in der kantonalen Verwaltung in allen Direktionen umsetzt und in welchen Direktionen aus welchen Gründen davon abgewichen wird. Zusätzlich soll dargelegt werden, in welchem zeitlichen Horizont das Mobilitätsmanagement weiterentwickelt und z. B. auf die Bezirks- und Rechtspflegebehörden, Anstalten und Schulen ausgeweitet werden soll.

Begründung:

In der Kommissionsberatung wurde dargelegt, dass die enge Zentralverwaltung sehr gut an den ÖV angebunden ist und daher der Anteil der ÖV-Nutzenden unter den Mitarbeitenden in der engen Zentralverwaltung sehr hoch ist. Gemäss Bericht zum Mobilitätsmanagement wird aber ausgewiesen, dass nur rund 10% der Angestellten bei den Direktionen und der Staatskanzlei in der engeren Zentralverwaltung arbeiten.

Das Postulat verlangte eine Einführung eines Parkierungs- und Mobilitätsmanagements in der gesamten kantonalen Verwaltung sowie allen kantonalen Institutionen und Anstalten. In der Kommissionsberatung konnten aber keine Angaben zu der Einführung des Mobilitätsmanagements ausserhalb der Volkswirtschaftsdirektion gemacht werden. Durch die Umwandlung der Motion in ein Postulat wurde der Entwurf einer gesetzlichen Grundlage hinfällig. Die Postulanten sind aber davon ausgegangen, dass der Regierungsrat die Umsetzung durch einen RRB umsetzen kann und will. Zudem soll der Ergänzungsbericht neben dem Blick auf den aktuellen Stand auch einen Ausblick auf das zukünftige Handeln der kantonalen Verwaltung beinhalten.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Den Anteil des ÖV, des Fussverkehrs und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, ist eines der Ziele der Regierung. Dass der Kanton dabei mit gutem Beispiel vorangeht und die Potenziale des Mobilitätsmanagements innerhalb der eigenen Verwaltung bei Schulen und Spitälern nützt, steht genauso im Gesamtverkehrskonzept wie das eben genannte Ziel. Das hier behandelte Postulat wollte genau das, dass die Regierung eben ein Mobilitätskonzept in der Verwaltung, in Schulen,

Spitälern et cetera umsetzt, und dies drei Jahre nachdem die Regierung ihr Ziel eigentlich schon lange hätte angehen können.

Und was bekommen wir mit der Postulatsantwort? Eine Erläuterung, wie gut die 2000 Mitarbeiter in der engen Zentralverwaltung, unweit des Zürcher Hauptbahnhofs, an den ÖV angebunden sind oder seien, dass die weiteren 18'000 Arbeitsplätze ebenfalls gut mit dem ÖV erreichbar seien und dass Sie, Frau Regierungsrätin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), deshalb annehmen, dass diese Mitarbeiter ihr Auto zu Hause stehen lassen. Und wir erfahren, dass, anders als im Gesamtverkehrskonzept der Regierung selber vorgegeben und drei Jahre später von den Postulanten gefordert, ein einheitliches Mobilitätsmanagement nicht erwünscht sei und dass dieses die gelebte und zukünftige Flexibilität der Direktionen und Verwaltungseinheiten beschneiden würde. Anders gesagt: Es sei eben doch alles gut so wie es ist und man wolle nicht wirklich etwas steuern. Geschätzte Frau Regierungsrätin, das war weder der Auftrag, den Sie sich selber in das Gesamtverkehrskonzept geschrieben haben, noch derjenige, den Sie von den Postulanten bekommen haben.

Wir verlangen mit dem Ergänzungsbericht, dass das Postulat erfüllt wird. Wir wollen mit dem Ergänzungsbericht wissen, in welchem Zeithorizont das Mobilitätsmanagement in allen Direktionen umgesetzt wird. Und wir wollen wissen, wieso in welchen Verwaltungseinheiten davon abgewichen wird. Klar, das bedeutet ein bisschen Arbeit für die Verwaltung. Aber es ist eigentlich genau das, was schon im ursprünglichen Postulat verlangt wurde. Wäre das Postulat erfüllt worden, bräuchte es keinen Ergänzungsbericht. So gesehen, stellt ein Ergänzungsbericht keinen Zusatzaufwand dar. Ich bitte Sie, unseren Antrag zu unterstützen.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Wir diskutieren hier wieder ein Postulat, welches die Welt rettet und dessen Ursprung offensichtlich auf einer Neidkultur mündet. Auslöser für den Vorstoss war ein Hinweis, dass an der Mittelschule Limmattal Lehrpersonen gratis parkieren könnten. Mittlerweile ist die Parkierung kostenpflichtig und es gibt eine Bewirtschaftung der Parkplätze.

Der Regierungsrat hat sehr ausführlich aufgezeigt, was in Bezug auf die Mobilität der kantonalen Angestellten unternommen wird. Die kantonale Verwaltung besteht nicht nur aus der Zentralverwaltung in der Stadt Zürich. Der Kanton deckt sehr unterschiedliche Bereiche ab, welche ganz unterschiedliche Ansprüche an die Mobilität haben. Als Beispiel können hier die Werkhöfe des Tiefbauamtes herangezogen werden. Es ist durchaus möglich, dass einzelne Werkhöfe mit dem ÖV erschlossen sind, aber sicher nicht alle. Zudem kann wohl kaum erwartet werden, dass für den Einsatz zum Beispiel im Winterdienst dieser Mitarbeiter um 2 Uhr in der Früh mit dem Velo an seinen

Arbeitsplatz fährt. Ähnliche Situationen wird es sicher auch bei Spitälern und ähnlichen Institutionen geben.

Der Regierungsrat hat aufgezeigt, dass die Mobilität im Gesamtverkehrskonzept im Mobilitätsmanagement aufgenommen wurde. Ebenso ist es im Handlungsprogramm «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich», DiNaMo, erfasst.

Bei den heute bestehenden Standorten in der Zentralverwaltung sind keine Angebote für Mitarbeiter, welche mit dem bösen MIV (*motorisierter Individualverkehr*) zur Arbeit fahren würden, vorhanden. Ebenso gibt es für die Mitarbeiter ausserhalb der engen Zentralverwaltung in der Stadt Zürich, wie des PJZ (*Polizei- und Justizzentrum*), des Steueramtes oder der Kapo (*Kantonspolizei*) im Flughafen, keine Angebote von Parkplätzen, ausgenommen für Mitarbeiter im Schichtdienst.

Bei zukünftigen Standorten ist die Anbindung an den öffentlichen Verkehr entscheidend. Dieser Grundsatz ist im «Standard Nachhaltigkeit Hochbau», RRB (*Regierungsratsbeschluss*) 601/2021, geregelt und gilt für alle kantonalen Liegenschaften. Ebenso bestehen seit 2022 Richtlinien der Bildungsdirektion für die Schulraumplanung der Sekundarstufe II, welche Zielgrößen zu den Parkplätzen vorgeben. Zusätzlich ist auch in verschiedenen personalrechtlichen Bestimmungen für die kantonalen Angestellten geregelt, dass grundsätzlich der ÖV genutzt werden muss und der Gebrauch von privaten Motorfahrzeugen nur in Ausnahmefällen vergütet wird. Um nochmals auf die Kantonsschule Limmattal zurückzukommen: Diese Lehrperson hatte allenfalls Gründe, dass sie mit dem Auto kam und nicht mit dem ÖV. Eventuell kam sie sogar mit einem E-Auto. Es gibt nun mal Lebenssituationen, in denen der MIV besser ist als der ÖV. Es kann beim Fachkräftemangel auch durchaus ein Vorteil sein, wenn auch ein Angebot für den MIV vorhanden ist und ein Parkplatz gemietet werden kann. Oder diese Person mietet irgendwo in der Umgebung des Arbeitsplatzes auf private Kosten einen Parkplatz.

Die SVP setzt sich für die freie Wahl des Verkehrsmittels ein. Wir wollen uns nicht dem grünen Zwang für die Nutzung eines speziellen Verkehrsmittels beugen. Wir sind aufgrund der unbegrenzten Zuwanderung auf alle Verkehrsmittel angewiesen. Ein Verkehrsträger ist nicht in der Lage, die notwendige Mobilität allein zu gewährleisten. Was mit dem Ergänzungsbericht noch erhoben werden sollte, ist uns schleierhaft. Wir lehnen den Ergänzungsbericht ab und schreiben das Postulat ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir danken für den Postulatsbericht, aber zufrieden sind wir wirklich nicht. Ich, als Mitunterzeichner der ursprünglichen

Motion, habe jetzt hier vor allem die Diskussion über den Spagat in Erinnerung «Was ist ein Postulat, das aus einer Motion entsteht, was kann daran alles gestrichen werden?». Es ist klar, es braucht keine gesetzlichen Änderungen, wie wir es in der Motion ursprünglich gefordert hatten; den Teil streichen wir gerne. Aber wir hatten im Postulat gefordert, dass ein echtes Parkierungsmanagement für sämtliche kantonalen Organisationen gemacht wird, und dies beleuchtet der Postulatsbericht einfach wirklich nicht, wirklich ungenügend, da er sich eigentlich auf die engere Zentralverwaltung konzentriert. Wir haben es heute schon mehrmals gehört, das Gesamtverkehrskonzept wünscht eine Reduktion des privaten Autoverkehrs, und das wünschen wir alle wirklich auch. Denn die Klimakrise verlangt das, das Raumangebot in den Städten und Agglomerationen verlangt das, die Lärmsituation verlangt das. Wir müssen wegkommen vom einzig nur Autofahren.

Und ja, das wird Arbeit für die Verwaltung geben, dieser Ergänzungsbericht. Das wird auch eine Umgewöhnung von gewissen Mitarbeitenden nach sich ziehen. Aber ein Parkierungsmanagement ist nicht damit gleichzusetzen, dass sämtliche nur mit dem öffentlichen Verkehr und dem Velo kommen. Aber wir verlangen eine echte Kostenwahrheit. Wir verlangen, dass auch die Leute, die immer noch mit dem Auto kommen müssen, sei es zur Schicht, sei es, weil sie irgendwo ganz komisch wohnen, dann eben wirklich dafür bezahlen, und das auch an Schulen, in Spitälern und in Werkhöfen. Und Ueli Pfister, das Elektroauto ist nicht der Heilsbringer, den wir uns alle erhoffen. Wie gesagt, Platz, Lärm und insbesondere der Reifenabrieb bleiben beim Elektromotor genau gleich, und darum müssen wir da wirklich eine Änderung erreichen. Das funktioniert eben auch übers Parkierungsmanagement, und darum unterstützen wir den Ergänzungsbericht. Herzlichen Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Dass der Regierungsrat das Anliegen der Postulanten ernst nimmt, hat sich gezeigt. Er war ja auch bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Also ich sehe da keinen Widerstand oder eine Arbeitsverweigerung. Der Regierungsrat hat dann auch das Amt für Mobilität geschaffen und das Handlungsprogramm DiNaMo. Also die Grundlagen sind geschaffen. Und in der Antwort auf das Postulat und in der Kommission wurden für uns, die FDP, die Massnahmen des Mobilitätsmanagements in der kantonalen Verwaltung genügend aufgezeigt. Insbesondere hat uns positiv überrascht, dass von 190 Standorten 75 Prozent sehr gut erschlossen sind bezüglich ÖV-Güteklasse. Und es ist nicht nur – wir haben es gehört – die engere Zentralverwaltung, sondern es sind auch die anderen Standorte, die dazu gehören, nicht nur beim HB (*Hauptbahnhof*), sondern auch das PJZ, das Steueramt und der Flughafen, all diese Standorte sind wirklich sehr gut erschlossen.

Und die SVP hat es schon erwähnt, auch auf personalrechtlicher Seite ist alles darauf angelegt, dass der ÖV benutzt wird. Es gibt die grundsätzliche Pflicht zur Benutzung des ÖV, und für das Abstellen des privaten Motorfahrzeugs in kantonalen Liegenschaften muss eine Gebühr entrichtet werden. Also auch auf dieser Seite ist alles darauf angelegt. Diese Regelungen sind für uns genügend, und der Regierungsrat führt auch aus, dass eine zentralisierte Umsetzung von Massnahmen aufgrund der unterschiedlichen Standort- und Mobilitätsbedürfnisse der verschiedenen Verwaltungseinheiten wirklich nicht zweckmässig ist. Für uns ist das nachvollziehbar, das hat nichts mit einem Wunsch zu tun, für uns ist das objektiv nachvollziehbar.

Die Postulanten beziehungsweise die Minderheit in der KEVU möchte nun insbesondere, dass das Mobilitätsmanagement weiterentwickelt wird auf die Bezirks- und Rechtspflegebehörde, auf die Anstalten und Schulen. Der Regierungsrat hat die strategischen Rahmenbedingungen bereits geschaffen, und eine flexible, den jeweiligen Bedürfnissen entsprechende Umsetzung muss somit dann auch möglich sein. Der Regierungsrat ist auch hier um die Umsetzung bemüht. So erhebt er bis 2026 die Daten rund um die Parkierungsflächen bei den Liegenschaften im Mietermodell. Also der Regierungsrat arbeitet, es nicht so, dass er nicht arbeitet. Ein Ergänzungsbericht bringt für uns keine neuen Erkenntnisse, ist für uns pure Ideologie, und wir lehnen ihn daher ab.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Wenn sich eine Firma Klimaziele gesetzt hat, dann rückt früher oder später die Mitarbeitermobilität in den Fokus. Es werden Ziele gesetzt zur Reduktion der Emissionen aus diesem Bereich. Mit Umfragen oder anderen Tools wird ermittelt, mit welchen Verkehrsmitteln die Mitarbeitenden zur Arbeit fahren. Es werden Anreize geschaffen, damit mehr Mitarbeitende umweltfreundlichere Verkehrsmittel benutzen, wie zum Beispiel Vergünstigungen für ÖV-Abos. Verantwortlich ist meist das HR (*Human Resources*), denn es geht um Mitarbeiter-Benefits. Das ist eigentlich alles klar und hat nichts mit Ideologie zu tun.

Ich war deshalb etwas erstaunt zu hören, dass unsere Verwaltung weder den Modalsplit der Mitarbeitermobilität kennt, noch klar ist, wer dafür verantwortlich ist oder zumindest die Übersicht hat. Die KEVU hatte zuerst die VD (*Volkswirtschaftsdirektion*) und dann das Immobilienamt eingeladen und keine befriedigenden Antworten über die engere Zentralverwaltung hinaus erhalten. Deshalb ist die Forderung nach einem Ergänzungsbericht mehr als nur gerechtfertigt. Wir unterstützen den Antrag auf einen Zusatzbericht.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Ich danke für die erarbeiteten Grundlagen, insbesondere die Starthilfe vom 1. September 2023, Mobilitätsmanagement in der kantonalen Verwaltung. Ich habe der Umwandlung von einer Motion in ein Postulat zugestimmt, da ich auch der Meinung bin, dass es grundsätzlich keine gesetzlichen Grundlagen braucht, damit der Regierungsrat handeln kann. Der Regierungsrat kann handeln, aber er muss eben auch handeln. Die Grundlagen sind vorhanden, die Zielsetzungen aufgeführt, und im Gesamtverkehrskonzept steht: «Der Kanton geht mit gutem Beispiel voran und nutzt die Potenziale des Mobilitätsmanagement innerhalb der eigenen Verwaltung bei Schulen und Spitälern.»

Nein, der Kanton geht eben nicht mit gutem Beispiel voran. Er kommt nicht vom Fleck. Er zeigt zwar gut auf, was man machen müsste, wenn man wollte, die Instrumente und Massnahmen sind gut dargestellt. Das ist aber nicht neu, die Instrumente waren schon bei der Einreichung des Postulats klar und ausreichend beschrieben. Das Instrumentarium ist seit mittlerweile 20 Jahren in Umsetzung. Mit dem Umgiessen in ein neues Dokument wurde nicht viel Neues erreicht. Das Problem ist aber: Der Regierungsrat hat keinen Auftrag erteilt, vorwärtszumachen, weder an die Direktionen noch an die einzelnen Ämter und Verwaltungsstellen. Und es geht nicht darum, Sonja Rueff, dass es eben um eine zentralistische Umsetzung geht. Der Regierungsrat kann in einem RRB schreiben «Die Direktionen sind angehalten, bis – irgendein Datum – das Mobilitätsmanagement in ihren Verwaltungseinheiten umzusetzen», das Gleiche auch für Mittelschulen und Spitäler, das kann mit einem einfachen RRB gemacht werden. Und dann kann man den Ergänzungsbericht sehr, sehr kurz halten. Bitte unterstützen Sie den Ergänzungsbericht.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Zuerst ein paar Fakten: Es ist nicht so, dass wir nichts haben. Wir haben klare Grundlagen, seien sie verkehrspolitischer Natur, DiNaMo, Gesamtverkehrskonzept oder sei es auch in personalrechtlicher Hinsicht, das wurde hier ausführlich dargelegt. Die Grundlagen sind da und der Regierungsrat hat auch klar gesagt, dass er sie umsetzen will. Die Frage ist einfach, wie tief es zentral umgesetzt wird, und hier haben wir die Differenz. Diese Differenz hat zwei Gründe: Der eine Grund ist, dass wir von der Regierung klar überzeugt sind, dass es besser dort verortet wird, wo auch die Erkenntnisse da sind, sei es bei den Bildungsgebäuden, sei es bei den Spitalgebäuden, sei es zum Beispiel bei meinen Regionalen Arbeitsvermittlungszentren, bei den Werkhöfen und so fort. Und da sehen Sie schon auch die Schwierigkeit oder die Herausforderung, dass wir sehr unterschiedliche Gebäude haben, mit sehr unterschiedlichen Nutzungen und unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen. Dass man es nicht zentral vorgeben will, das ist auch ein Gebot der Ökonomie, denn das wäre eine

Riesenaufgabe, wenn die Volkswirtschaftsdirektion hier für jede Liegenschaft ein Mobilitätskonzept macht. Bei Neubauten sprechen Sie ja in der Regel auch über die entsprechende Erschliessung.

Dann haben wir aber – wir haben es Ihnen in der Kommission gesagt – noch weitere Herausforderungen; die hat mein Regierungskollege Martin Neukom in der Baudirektion und er meistert sie verdienstvoll. Im Zusammenhang mit dem Mietermodell haben wir auch die Inventarisierung, was für ein Portfolio wir haben und wie wir dieses Portfolio nutzen. Und hier sind wir ja sehr eng dran und hier bemüht sich die Baudirektion sehr stark auch um die entsprechende Übersicht. Und wenn Sie uns nun diesen Ergänzungsbericht in Auftrag geben, dann müssen Sie einfach die Realitäten anerkennen, die wir heute haben. Wir sehen keinen Mehrwert in einem Ergänzungsbericht. Wir glauben aber auch nicht, dass es diesen braucht. Und wir wollen vor allem eine dezentrale Umsetzung der Mobilität, eine subsidiäre Umsetzung der Mobilität, mit klaren Vorgaben, die da sind.

Und etwas ist mir wichtig zu korrigieren: Sie sagen in der Begründung zum Ergänzungsbericht, dass nur die engere Zentralverwaltung, quasi diese 10 Prozent, einen guten ÖV-Anschluss hätten. Das ist einfach schlicht falsch und Kantonsrätin Sonja Rueff-Frenkel hat es auch erwähnt. Wir haben heute gut 74 Prozent aller Mitarbeitenden des Kantons, die zu 74 Prozent mit Gütekategorie A angeschlossen sind, das müssen Sie doch auch anerkennen. Und ich habe in diesem Zusammenhang auch gesagt: Wer so gut erschlossen ist wie die Zentralverwaltung am Neumühlequai, der hat wirklich so ein gutes ÖV-Angebot, dass er grundsätzlich das private Fahrzeug nicht braucht. Und in diesem Sinne bitte ich Sie, hier auch ein bisschen das Gebot der Vernunft, Arbeitsbeschränkung und Subsidiarität und auch ein bisschen die Kosten im Blick zu haben und den Ergänzungsbericht abzulehnen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Florian Meier gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 113/2020 ohne Ergänzungsbericht abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Verpflichtungskredit und Nachtragskredit zur Schaffung Schutzschirm für Publikumsanlässe von überkantonaler Bedeutung gemäss Art. 11a Covid-19-Gesetz

Antrag des Regierungsrates vom 7. Februar 2024 und Antrag der Finanzkommission vom 23. Mai 2024

Vorlage 5721b

Karl Heinz Meyer (SVP, Neerach), Präsident der Finanzkommission (FIKO): Die Finanzkommission beantragt dem Kantonsrat einstimmig, die Abrechnung des Verpflichtungskredits und des Nachtragskredits zur Schaffung eines Schutzschirms für Publikumsanlässe von überkantonaler Bedeutung gemäss Artikel 11a des Covid-19-Gesetzes zu genehmigen. Der vom Kantonsrat bewilligte Verpflichtungskredit betrug 31 Millionen Franken. Abgerechnet wurden Ausgaben von rund 0,3 Millionen Franken. Der bewilligte Kredit wird somit um 30,7 Millionen Franken unterschritten.

Die äusserst geringe Ausschöpfung des Verpflichtungskredites ist auf die veränderten Möglichkeiten zur Pandemiebekämpfung nach Erlass der gesetzlichen Grundlagen auf Bundesebene im Frühjahr 2021 zurückzuführen. Die breite Verfügbarkeit von Schutzmasken und Impfstoffen gab den Gesundheitsbehörden spätestens ab Sommer 2021 differenzierte Instrumente in die Hand, worauf keine breitflächigen Verbote von Grossveranstaltungen zum Schutz der Bevölkerung mehr erforderlich waren. Die behördlichen Auflagen, wie Schutzkonzepte, Masken und Zertifikatspflichten et cetera, stellten die Veranstaltungsunternehmen zwar teilweise vor grosse Herausforderungen, trugen jedoch dazu bei, dass nach Einführung der Schutzschirm-Regelung weder vom Bund noch vom Kanton Zürich generell behördliche Veranstaltungsverbote verhängt werden mussten. Zudem entspannte sich die Pandemiesituation im Verlaufe des Jahres 2022 merklich. Zahlreiche Veranstaltungen konnten unter Beachtung der entsprechenden Auflagen trotz Pandemie durchgeführt werden. Besten Dank.

Marc Bochslers (SVP, Wettswil a. A.): Ich kann mich kurzfassen: Die SVP/EDU-Fraktion nimmt die Abrechnung des Verpflichtungskredits und des Nachtragskredits zur Kenntnis und stimmt dem Antrag des Regierungsrates zu. Wir begrüßen selbstverständlich, dass der Kredit erheblich unterschritten wurde, was zeigt, dass die Pandemiesituation besser bewältigt werden konnte, als ursprünglich befürchtet. Wir genehmigen die Abrechnung. Besten Dank.

Tobias Langenegger (SP, Zürich): Auch ich möchte noch ganz kurz etwas sagen. Und zwar möchte ich vor allem auch der Volkswirtschaftsdirktorin

(Regierungsrätin Carmen Walker Späh) danken, dass sie diesen Schutzschirm gemacht hat. Denn – wir haben es vom Kommissionspräsidenten gehört – die Situation hat sich zwar verändert, das wusste man aber natürlich in jenem Februar nicht, als man diesen Schutzschirm machte. Damals war er wahnsinnig wichtig. Er war auch für das kulturelle Leben im Kanton Zürich enorm zentral, denn die Privaten – erinnern Sie sich bitte zurück – boten keine Pandemie-Versicherung mehr an. Es war der Staat, der in die Bresche springen musste, und er hat es getan. Und dass das sehr zentral war, sieht man auch den Zahlen an. Er wurde kaum beansprucht, aber ganz, ganz, ganz, ganz viele Veranstaltungen liessen sich unter den Schutzschirm stellen. Und wir wissen auch alle hier drin: Hätten sie diese Versicherungsoption nicht gehabt, dann hätten sie ziemlich sicher ihre Veranstaltung auch nicht durchgeführt. Und deshalb nochmals Danke. Das zu sagen, halte ich für sehr wichtig. Es ist auch schön, dass es nicht beansprucht wurde. Vielen Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich erinnere mich noch gut an diese Debatte, Herr Kantonsrat Tobias Langenegger, und Sie haben diesem Schutzschirm zugesprochen. Ich habe einen Schirm mitgenommen für Tobias Langenegger und ich habe gesagt «hoffentlich musst du ihn möglichst wenig aufspannen, also hoffentlich kommt das schlechte Wetter nicht, sodass wir ihn brauchen». Und ich freue mich auch sehr, das muss ich sagen, dass wir ihn fast nie gebraucht haben; das ist sehr schön. Aber trotzdem war er nützlich, dieser Schirm. Es war eben nützlich, dass er dastand und dass er die Möglichkeit bot, denn wir haben Veranstaltung mit einem potenziellen Schadenspotenzial von ungefähr 96 Millionen Franken ermöglicht. Die Veranstalter haben diese Anlässe durchführen können. Die Bevölkerung im Kanton Zürich hatte Freude, dass es wieder möglich war, diese Veranstaltungen zu besuchen. Und in diesem Sinne hatte der Schutzschirm eine grosse Bedeutung auch für das Leben unserer Bevölkerung, für die Lebensqualität unserer Bevölkerung, aber vor allem auch für die Veranstalter.

Ich hoffe, dass ich Ihnen nicht so schnell oder je wieder solche Schutzschirme beantragen muss. Es war eine andere Zeit, diese Covid-Situation, aber das war sicher eine gelungene Sache, die sehr viel Vertrauen und Rechtssicherheit gebracht hat. Vielen Dank auch meinerseits.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 165 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5721b zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Velonetzplanung im PBG verankern

Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 16. April 2024

KR-Nr. 443a/2020

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB): Ich spreche zu Ihnen als Kommissionspräsidentin der Kommission für Planung und Bau. Die KPB beantragt dem Kantonsrat mit 10 zu 5 Stimmen, die parlamentarische Initiative von Kantonsrat Thomas Schweizer und Mitunterzeichnenden betreffend «Velonetzplanung im PBG (*Planungs- und Baugesetz*) zu verankern» abzulehnen. Diese parlamentarische Initiative war vor knapp vier Jahren, am 30. November 2020, eingereicht und am 25. Oktober 2021 vorläufig unterstützt worden. In der KPB wurde sie an acht Sitzungen beraten. Bis zur Schlussabstimmung am 16. April dieses Jahres gab es auch einen Legislaturwechsel. An den acht Sitzungen hat nicht nur der Erstinitiant Thomas Schweizer sein Recht auf Anhörung wahrgenommen, auch die Mitglieder der KPB haben die Gelegenheit ergriffen, um etliche Fragen an die Vertretungen der Volkswirtschaftsdirektion, darunter auch die Koordinationsstelle Veloverkehr, direkt zu stellen. Namens der Kommission danke ich allen Vertreterinnen und Vertretern der Volkswirtschaftsdirektion sowie – für die rechtlichen Fragestellungen – auch der Baudirektion für die kompetente Beantwortung der Fragen.

Im Fokus der parlamentarischen Initiative stand die Forderung, dass jede Gemeinde eine eigene Velonetzplanung machen muss, was mit einer neuen Regelung zu Paragraf 31 im PBG erreicht werden sollte. Konkret handelt es sich um zwei neue Absätze 3 und 4 und eine Änderung in Absatz 2, wonach statt von «Wegen» neu von «Fuss- und Velowegen» die Rede sein sollte. Damit, so das Ziel der Initianten, sollte die kommunale Velonetzplanung verbindlicher werden und der Kanton sollte seine Veloverkehrsplanung gemäss den Initianten entlang dem Bundesbeschluss vom September 2018 über

die Velowege entwickeln. Es gab konkrete Forderungen zu einer georeferenzierten Aufbereitung und ein Umsetzungsprogramm zur Schliessung von Lücken im Velonetz.

Die Diskussionen der KPB drehten sich um die Frage des Veloverkehrs an sich. Hier war sich die Kommission einig: Der Veloverkehr soll gefördert werden. An den neu geforderten Massnahmen hingegen schieden sich die Geister. Grundsätzlich konnte die Volkswirtschaftsdirektion darlegen, wie sie die Förderung des Veloverkehrs anhand diverser Zielsetzungen des Kantons- und des Regierungsrates vorantreiben will. Sie zeigte auch auf, wie sie auf offene Fragen und Problemstellungen in der Velonetzplanung auf kommunaler Ebene konkret reagiert. Eine vieldiskutierte Frage war, wie sich genau der Begriff «Wege» in Absatz 2 umschrieben liesse. In Bezug auf eine Forderung der Differenzierung von Wegen in Fuss- und Velowege konnte aber von der Verwaltung klargestellt werden, dass diese in der bestehenden Formulierung «Wege von kommunaler Bedeutung» mitgemeint sind. Damit seien weiter auch Reit- und Wanderwege erfasst, was für einen Teil der Kommission bedeutete, dass mit der neu vorgeschlagenen Differenzierung gar eine Einschränkung in Kauf zu nehmen wäre. Ein entsprechender Antrag der Initianten auf einen Verzicht auf Absatz 2 und damit auf eine abgeänderte PI wurde indes nicht aufrechterhalten.

Ein zweiter wichtiger Fragenkomplex drehte sich um die Erfüllung der bundesrechtlichen Vorgaben durch den Kanton Zürich nach Annahme des Velo-Gesetzes im September 2018. Die Kantone werden verpflichtet, sowohl auf kantonaler wie auf kommunaler Ebene Velowegnetze festzulegen, eine Forderung, welcher der Kanton Zürich gemäss den Ausführungen der Volkswirtschaftsdirektion nachkommt.

In diesen Zusammenhang gehört ein weiteres Anliegen der PI, nämlich die georeferenzierte Aufbereitung der Verkehrspläne. Auch hierzu liess sich die KPB durch die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion umfassend informieren. So wurde ausgeführt, dass die Grundlage, dass Daten überhaupt georeferenziert zur Verfügung gestellt werden, mit dem Geoinformationsgesetz und der entsprechenden Ausführungsverordnung gegeben ist. Gewisse Datensätze, unter anderem eben auch die kommunalen Velonetzwege, und der Auftrag zu ihrer öffentlichen Bereitstellung sind in diesen Erlassen bereits mitgedacht. Die Kommissionsmehrheit folgte der Volkswirtschaftsdirektion in dieser Einschätzung und begrüsst die entsprechenden Anstrengungen namentlich der Fachstelle Veloverkehr und deren proaktives Beratungs- und Unterstützungsangebot für Gemeinden. Für die Mehrheit der KPB ist die PI daher nicht der richtige Weg, weiter wirksam Veloförderung zu betreiben. Sie ist der Ansicht, dass nicht nur die bundesrechtlichen Vor-

gaben vollumfänglich umgesetzt würden, sondern auch die bestehende kantonale Geoinformationsverordnung und deren Anhänge bereits heute in genügendem Ausmass regelten, welche Geobasisdaten abzubilden seien. Die Forderung nach einem Bericht zum georeferenzierten Verkehrsplan und ein entsprechendes Umsetzungsprogramm lehnte die Mehrheit der Kommission als nicht stufengerecht ab. Der Richtplan sei ein übergeordnetes räumliches Koordinationsinstrument und nicht ein Umsetzungsprogramm.

Für die Minderheit, welche die parlamentarische Initiative weiter unterstützt, soll das Velo als wichtiges Verkehrsmittel noch besser positioniert werden. Aus ihrer Sicht sind dabei die geforderten kommunalen Massnahmen entscheidend, und sie fordert weiterhin eine Verankerung der Planung des kommunalen Velonetzes auf Gesetzesstufe. Angesichts bestehender Planungsmängel, uneinheitlicher kommunaler Planung und schlechter Dokumentation sei jetzt Handeln auf übergeordneter Ebene angezeigt. Nur so könnten die Gemeinden, erstens, verpflichtet und, zweitens, wirksam unterstützt werden. Es brauche eine Pflicht zur seriösen Planung auf kommunaler Stufe. Eine grundsätzliche Kritik bringt die Minderheit zudem am georeferenzierten System des Kantons an. Weil ein Zeitplan fehle, macht sie ein Fragezeichen bei der gewünschten schnellen Umsetzung.

Namens der 10-zu-5-Kommissionsmehrheit beantrage ich Ihnen, die parlamentarische Initiative abzulehnen.

Minderheitsantrag Thomas Schweizer, Theres Agosti Monn, Jonas Erni, Andrew Katumba, Wilma Willi:

I. Der parlamentarischen Initiative 443/2020 wird zugestimmt. Sie wird an die Kommission für Planung und Bau zur Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfs zurückgewiesen.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Ich bin mit den Ausführungen und mit der Behandlung der PI durch die Volkswirtschaftsdirektion nicht zufrieden. Die parlamentarische Initiative verlangt eine Überführung von Bundesrecht ins kantonale Recht. Wichtig ist dabei: Es geht nicht um kantonale Velonetzplanung. Hier hat der Kanton seine Aufgaben gemacht, und das ist ausdrücklich positiv zu vermerken. Es geht hier um die kommunalen Netze. Diese sind für den Alltag eben sehr wichtig, und der Kanton muss hier gemäss dem Bundesgesetz über die Velowege, welches am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, koordinierend und steuernd tätig sein und das zusammen mit den Gemeinden aufgleisen. Es geht konkret um folgende drei Punkte: die Planung von kommunalen Velowegnetzen, die allgemeine Zugänglichkeit der Netzplanungen in elektronischer Form, also georeferenzierte Layer, die Priorisierung der Behebung von Netzlücken und Schwachstellen.

Zu Beginn hatte die Volkswirtschaftsdirektion keinen Handlungsbedarf gesehen, es sei alles klar. Erst auf meine detaillierte Nachfrage, wo die Umsetzung in welchen Punkten genau stehe, wurde Schritt für Schritt eingeräumt, dass noch ein gewisser Handlungsbedarf bestehe. Und je genauer man hinschaute, desto grösser wurde dieser.

Planung von kommunalen Velowegen, zu Punkt 1: Das Bundesgesetz über Velowege sieht vor, dass der Kanton die kommunale Velonetzplanung zwar an die Gemeinden delegieren kann. Es steht aber auch, dass er dabei in der Verantwortung bleibt. Zitat aus dem Gesetz: «Falls sie» – die Kantone – «die Planung der kommunalen Velowegnetze an die Gemeinden delegieren, sorgen sie für die Erfüllung der Aufgaben gemäss Absatz 1», also dass das eben gemacht wird in nützlicher Frist. Der Kanton hat also eine Aufsichtspflicht, dass die Gemeinden ihre kommunalen Wegnetze für den Alltags- und Freizeitverkehr planen. Der Kanton muss also die kommunale Netzplanung bei den Gemeinden einfordern und die Umsetzung beaufsichtigen.

Argumentiert wurde in der Kommission, dass die Verpflichtung in Paragraph 31 PBG schon lange existiere und daher keine neue Gesetzesgrundlage nötig sei. Gleichzeitig wurde aber festgehalten, dass noch nicht alle Gemeinden über eine Netzplanung verfügen und gewisse Netzplanungen noch aus den 80er- und 90er-Jahren des letzten Jahrhunderts stammen. Eine Übersicht über den Planungsstand in den Gemeinden habe der Kanton nicht, da er die Unterlagen nicht einfordere. Diese Aussage dokumentiert, dass der Kanton seine Aufsichtspflicht nicht wahrgenommen hat. Es kann ja nicht sein, dass eine gesetzliche Verpflichtung seit 40 Jahren besteht, aber der Kanton nie nachgefragt hat, ob die Gemeinden dieser Verpflichtung nachgekommen sind.

Ein weiteres Problem ist die geforderte Darstellung der Fuss- und Velowegnetze im kommunalen Richtplan. Die Vorgaben stammen aus dem Jahre 1976. Mit roten und blauen gepunkteten Linien sind die Wege gemäss Verordnung über eine einheitliche Darstellung der Richtplanung abzubilden. Diese Vorgabe stammt noch aus der Zeit, als mit Letraset auf Papierplänen gearbeitet wurde. Ich selber habe in den 80er-Jahren noch so gearbeitet. Bereits in den 90er-Jahren haben wir aber umgestellt und mit Zeichenprogrammen auf Computern gearbeitet. Der Kanton ist hier aber noch bei der Papierlogik stehengeblieben. Das führt im konkreten Fall dazu, dass die Darstellung eines dichten Wegnetzes im Massstab 1 zu 5000 nur noch aus einer Punktwolke besteht. Hier wäre also eine grafische Erneuerung der Vorgaben nötig. Darauf angesprochen, versicherte der zuständige Amtschef, ja, man erkenne das Problem. Okay, dann muss der Kanton vielleicht seine mittlerweile 48 Jahre alte Verordnung anpassen. Und er sollte sich auch mal einen

Überblick verschaffen, welche Gemeinden über eine Fuss- und Velonetzplanung verfügen, welche die Anforderungen der aktuellen Bundesgesetzgebung erfüllt, und welche Gemeinden über keine oder eine veraltete, ungenügende Planungsgrundlage verfügen.

Zum Punkt «allgemeine Zugänglichkeit der georeferenzierten Darstellung»: Hier muss der Kanton die Gemeinden verpflichten, ihre Pläne nicht mehr auf Papier zu erstellen, sondern sie in digitaler, georeferenzierter Form aufzuarbeiten und anschliessend auch dem Kanton abzuliefern. Auch diese Bestimmung leitet sich aus dem Bundesgesetz über Velowegnetze ab. Die Pläne sind nach diesem Gesetz öffentlich und sie müssen in elektronischer Form allgemein zugänglich sein. Es macht wohl Sinn, nicht nur das kantonale Netz, sondern auch das kommunale Wegnetz ins GIS (*Geografisches Informationssystem*) zu integrieren. Auf die detaillierte Nachfrage wurde klar, dass das sogar vorgesehen ist. Allein, das Datenmodell beziehungsweise die Schnittstelle für die digitalen Daten ist noch nicht definiert. Es ist das ein leerer Layer ohne Inhalt, und der Kanton hat noch nicht definiert, wie der Inhalt aussehen müsste. Auch in diesem zweiten Punkt hat der Kanton seine Aufgaben also noch nicht gemacht. Er muss ein Datenmodell erarbeiten, die entsprechende Verordnung ändern und anschliessend die Gemeinden beauftragen, ihre Planungen entsprechend aufzubereiten, so wie es im Bundesgesetz verlangt wird.

Noch zum letzten Punkt, zur Behebung von Netzlücken und Schwachstellen: Bei allen Richtplanungen gibt es eine Karte und einen Bericht. Die PI verlangt, dass auch für die Velonetzplanung nicht nur ein Eintrag in der Karte gemacht wird, sondern auch ein Text im dazugehörigen Bericht verfasst wird. In diesem Bericht zur Richtplanung über die kommunalen Fuss- und Velowegnetze sollen die Netzlücken und Schwachstellen nummeriert werden, und mit einem Kurzttext soll der Handlungsbedarf aufgeführt werden. Der Bericht muss also Auskunft geben über den Stand der Umsetzung, über Abhängigkeiten von anderen Planungen. Zudem ist die Umsetzung zu priorisieren. Dazu ist mindestens eine grobe Einteilung in kurz-, mittel- und langfristige Vorhaben. Die PI fordert demnach nichts Neues oder Ausserordentliches, sondern die Umsetzung der bewährten Planungspraxis auch für die kommunale Velowegnetzplanung.

Fazit: Der Kanton nimmt seine Verantwortung im Bereich kommunaler Fuss- und Velowegnetzplanung noch nicht wahr. Wir hoffen, dass er das bald tut. Für all die aufgelisteten Punkte muss er Aufträge und klare Zeitvorgaben formulieren, einerseits an die Gemeinden, andererseits aber auch an sich selber für die Integration ins GIS. Der Handlungsbedarf bleibt bestehen. Auch wenn die PI wohl abgelehnt wird, hoffe ich, dass sie dazu beigetragen

hat, den Handlungsbedarf aufzuzeigen. Ich hoffe, dass die entsprechenden Aufträge verwaltungsintern rasch an die Hand genommen werden.

Barbara Grüter (SVP, Rorbas): Wie die KPB-Kommissionspräsidentin schon ausführlich erläutert hat, lehnt die Mehrheit der KPB diese PI ab. Ich kann es vorwegnehmen, dass auch die SVP/EDU-Fraktion diese PI so ablehnt. Der kommunale Richtplan Verkehr ist ein wichtiger Bestandteil der kommunalen Raumplanung. Er konkretisiert zum einen die Vorgaben des kantonalen und regionalen Richtplans. Zum anderen enthält er die kommunalen verkehrlichen Festlegungen und ist nach der kantonalen Genehmigung behördenverbindlich, auch für den Kanton. Damit ist er ein zentrales Instrument für die Belange des Verkehrs in nachgelagerten Planungen und Verfahren.

Ebenso ist die Referenzierung der Geodaten bereits geregelt und unterliegt dem Bundesrecht, nämlich dem Bundesgesetz über die Geoinformationen. Die Rechtsgrundlage für eine elektronische Darstellung und Publikation von Daten zu lokalen Velowegnetzen besteht bereits. Es bedarf daher keiner zusätzlichen Rechtsgrundlage im PBG.

Die Hoheit der Velonetzplanung liegt also bei den Gemeinden und unterliegt daher der Gemeindeautonomie. Der Kanton verlangt daher von den Gemeinden keine Übersicht über Geodaten und führt auch keine Kontrolle dazu. Die Erstellung des Datensatzes «kommunaler Richtplan Verkehr» ist laut kantonaler Verwaltung der Priorität 3 zugeordnet. Daher muss angenommen werden, dass die Befürworter dieser PI denken, mit einer Verankerung von Verordnungsartikeln auf Gesetzesstufe könne diese Priorität erhöht werden. Das ist politisch verwerflich und würde den Gemeinden zudem ihre Zuständigkeit entziehen. Im Sinne des Föderalismus sollten sämtliche Gesetzeserweiterungen, welche unnötig in die Gemeindeautonomie eingreifen, abgelehnt werden, insbesondere dann, wenn die Anliegen bereits auf Verordnungsstufe geregelt sind. Besten Dank.

Andrew Katumba (SP, Zürich): Ich habe jetzt viel von Planung und von Rechtstiteln gehört. Letztendlich geht es heute um das Velo. Das Velo ist unbestritten eine umweltfreundliche, ressourcenschonende und auch gesundheitsfördernde Alternative zum motorisierten Verkehrsmittel, wie wir es ja kürzlich, vor ich glaube zwei Wochen, am Mountainbike-Ausflug auf den Altberg am eigenen Leibe erfahren durften. Ich glaube, die Begeisterung schwingt auch noch bei unserem Präsidenten (*gemeint ist Ratspräsident Jürg Sulser*) mit.

Nun, wie bringen wir das Fahrrad auf die Strasse mit dieser PI? Der ökologische und ökonomische Nutzen ist unbestritten. Zudem entlastet der Veloverkehr unsere Strasseninfrastruktur und beansprucht deutlich weniger Platz. Das bedeutet nicht nur geringere Kosten für den Strassenunterhalt, sondern auch eine effizientere Nutzung des sehr begrenzten Strassenraums, insbesondere in unseren urbanen Gebieten. Die Bevölkerung erwartet vom Kanton, dass er die Verkehrssicherheit erhöht und eine verlässliche Infrastruktur für sämtliche Fortbewegungsmittel anbietet. Doch was macht die Regierung? Sie spielt auf Zeit.

Die Realität sieht so aus: Trotz der bestehenden Bundesvorgaben zur Velonetzplanung gibt es in vielen Gemeinden noch immer keine aktuellen oder ausreichenden Planungsgrundlagen. Jetzt kann man sagen «es ist schon alles geregelt», aber es läuft immer noch nicht. Vor diesem Hintergrund ist es unerlässlich, dass die Exekutive ihre Verantwortung nun endlich wahrnimmt und die bereits heute schon oft überforderten Gemeinden bei der Planung und Umsetzung der Veloinfrastruktur unterstützt. Wir sehen in anderen Bereichen, wie zum Beispiel in der Bildung, im Bau- oder im Gesundheitswesen, dass der Kanton den Gemeinden unter die Arme greift, wenn es darum geht, komplexe Aufgaben zu meistern. Genau das ist auch hier notwendig. Der Kanton ist gesetzlich dazu verpflichtet – wir haben es mehrmals schon gehört –, die kommunale Velonetzplanung verbindlich zu koordinieren und sicherzustellen, dass alle Gemeinden ihren Verpflichtungen nachkommen, und zwar bis ins Jahr 2042. Das ist ein langer Zeitraum, die planungsrechtlichen Grundlagen müssen aber schon in fünf Jahren realisiert sein. Hier reicht es eben nicht, nur auf die existierenden gesetzlichen Grundlagen zu verweisen, wie wir das schon gehört haben. Wir wissen aus der Praxis, dass viele Gemeinden noch keine aktuellen oder ausreichenden Planungsgrundlagen haben und dass die bestehende Aufsicht durch den Kanton eben nicht ausreichend ist. Das muss sich nun sehr schnell ändern.

Thomas Schweizer hat in seinem Votum bereits ausführlich dargelegt, wie wichtig es ist, dass der Kanton hier aktiv die Gemeinden bei der Planung unterstützt. Ich verzichte auf die Details, vielleicht ein kleines Stichwort: Als ich von diesem Letraset aus den 70er-Jahren gehört habe, da wurde mir schwindlig. Wir sprechen immer von «Digitalisierung, Digitalisierung». Aber bei der Velonetzplanung, ja, da ist man halt immer noch auf Papier, obwohl wir auch in der KPB kürzlich ein Gesetz verabschiedet haben, dass Baueingaben nur noch in elektronischer Form stattfinden können. Aber bei der Velonetzplanung darf es noch so sein wie in den 70er-Jahren. Wir können es uns nicht leisten, auf Zeit zu spielen und die Entwicklung eines flächendeckenden und funktionalen Velonetzes den individuellen Kapazitäten der Gemeinden zu überlassen. Es geht um die Sicherheit und die Förderung

eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels, das einen zentralen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität in unserem Kanton leisten kann. Wir können uns jetzt hinter Paragraphen verstecken und sagen «es ist schon alles geregelt», aber diese Voten heute, wie wir sie jetzt von Herrn Schweizer und auch von uns gehört haben, sie deuten darauf hin, dass die Regierung eben die Möglichkeiten hat, auch auf Verordnungsebene hier vorwärts zu machen. Ich bitte Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), ebendiese Schritte einzuleiten. Wir wissen es, wir haben alle viel zu tun, aber gerade in diesem Punkt können wir doch ein bisschen mehr.

Deshalb bitte ich Sie, unterstützen Sie den Minderheitsantrag von Thomas Schweizer und auch der SP und fordern den Kanton auf, seine Verantwortung nun endlich wahrzunehmen. Ich danke es Ihnen auch im Sinne der Veloförderung und ich freue mich – ich bin dann nicht mehr hier (*der Votant hat seinen Rücktritt angekündigt*) –, im nächsten Jahr dem Mountainbike-Treiben zuzuschauen.

Simon Vlk (FDP, Uster): Der Kanton Zürich verfügt mit dem Veloförderprogramm bereits über griffige Instrumente, um den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Eine Anpassung im PBG ist deshalb nicht nötig. Wichtiger als neue Bestimmungen sind Umsetzungsprojekte. Für den Ausbau der kommunalen Velowegnetze sind in erster Linie die Gemeinden zuständig. Beratung und Unterstützung der Gemeinden durch die Fachstelle Veloverkehr ist daher der zielführendste Weg. Wie der Regierungsrat weiter festhält, sind einige Forderungen der PI nicht stufengerecht, und durch diese würde die Rechtsordnung zersplittert. Es bestünde die Gefahr von doppelten Regelungen, welche zu Widersprüchen führten und damit die Einheit der Rechtsordnung gefährdeten. Aus diesen Gründen lehnt die FDP die PI ab. Besten Dank für Ihre geschätzte Aufmerksamkeit.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Die GLP hat diese PI miteingereicht, und hinter den Forderungen stehen wir nach wie vor zu 100 Prozent. Auch den Ausführungen von Thomas Schweizer und Andrew Katumba ist eigentlich nicht viel beizufügen. Das Problem ist tatsächlich da, und das sehen wir auch. Es geht jetzt hier aber um die Lösung dieses Problem, und Thomas Schweizer hat das auch gesagt: Es sei ein Aufsichtsproblem, und Aufsichtsprobleme sind Aufsichtsprobleme. Die können wir nicht lösen, wenn wir bestehende gesetzliche Aufträge nochmals in ein Gesetz schreiben. Wenn dann die Aufsicht nicht da ist, hat sich immer noch nichts geändert. Also müssen wir die Probleme dort lösen, wo sie entstanden sind, und eben nicht einfach an Gesetzen schrauben und dann glauben, dass wir sie gelöst haben. Es ist mir bewusst, dass wir hier ein Kantonsrat sind und dass es unsere Aufgabe

ist, Gesetze zu schreiben. Aber die Verkehrsplanung ist bereits vorgeschrieben und die Velonetzplanung, die kommunale Velonetzplanung, in diesen Verkehrsplänen mittlerweile auch zwingend vorgesehen. Es muss einfach noch getan werden und es braucht hier vielleicht Druck auf die Gemeinden und es braucht Instrumente, um es schneller, rascher vorwärtszubringen, aber nicht einen neuen Artikel im PBG; das ist leider der falsche Weg.

Das Gleiche gilt dann eben auch für die Verankerung der Informationen im Geoinformationsgesetz. Ich bin sofort der Ansicht, dass wir bessere Informationen für unsere Bürgerinnen, für die Planer und für die Grundstückseigentümerinnen in den kantonalen und kommunalen GIS brauchen. Wir müssen ihnen diese Informationen zur Verfügung stellen; einerseits, um die Behörden zu kontrollieren, aber andererseits auch, um die Planungen, die sie halt selbst machen, richtig einzubetten. Und das gilt eben dann natürlich nicht nur für die Velowege, sondern ganz allgemein für kommunale, regionale, kantonale und nationale Planungen, die einfach abgebildet werden, einsehbar und eben auch grundsätzlich öffentlich sein sollten. Das können wir aber auch nicht mit dieser PI und diesem Vorschlag im PBG ändern. Und wir brauchen auch eine Weiterentwicklung der Darstellungsverordnung fürs GIS, damit diese Daten dann eben auch vergleichbar und allgemein lesbar sind und nicht jede Gemeinde irgendetwas für sich macht.

All diese Forderungen teilen wir zu 100 Prozent und wir möchten, dass sie umgesetzt werden. Aber die PI ist leider der falsche Weg dafür, deshalb werden wir sie nicht definitiv unterstützen. Wir sind aber froh, dass wir die Diskussion dazu mit der Einreichung führen konnten.

Selma L'Orange Seigo (Grüne, Zürich): Die SVP-Sprecherin hat mir das Stichwort gegeben für mein «cetero censeo»: Einmal mehr singt die SVP das Hohelied auf die Gemeindeautonomie. Aber Sie tun das einfach nur dann, wenn es Ihren Zwecken dient und es für Sie passt. Ich werde nicht müde, darauf hinzuweisen: Die Gemeindeautonomie gilt auch für die Stadt Zürich. Dort versuchen Sie ständig, das zu unterdrücken, daran herumzusägen. Einige Beispiele sind die Bewilligungspflicht für Kundgebungen, die wir neuerdings haben. Dann wurde verboten, dass die Stadtpolizei-Mitglieder eine C-Bewilligung haben dürfen; nein, sie müssen einen Schweizer Pass haben. Und natürlich greifen Sie in der Verkehrspolitik massiv in die Gemeindeautonomie ein. Wenn wir versuchen, Tempo 30 einzuführen für unsere eigene Bevölkerung, um die Sicherheit zu erhöhen, um den Lärmschutz zu erhöhen, für unsere eigene Bevölkerung auf Stadtgebiet, dann ist die SVP immer die Erste, die laut aufschreit und gerne mit ihren Autos durch die Stadt durchfahren will. Messen Sie doch mit gleichlangen Ellen bei der Gemeindeautonomie!

Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch): Vorweg, wer fährt nicht gern Fahrrad und könnte gegen Velowege sein! Die PI verlangt ein verstärktes Engagement bei der Velonetzplanung, insbesondere auch auf kommunaler Stufe. Dies soll durch gezielte Umsetzungsprogramme direkt in den Gemeinden aufgenommen werden. Engagement ist gut, die geforderten, neu gewünschten Regelungen jedoch gar nicht notwendig. Sie greifen definitiv zu stark in die Autonomie der Gemeinden ein. Selber wohne ich in einem Dorf, in dem wir bereits vor ein paar Jahren einen neuen zusätzlichen Veloweg realisieren konnten und bei einem weiteren Wegstück nun an der Planung sind. Das funktioniert also. Ebenso – wir konnten es jetzt ein paarmal hören – erachten auch wir als die Mitte ein Umsetzungsprogramm eher als artfremd in einem Richtplan, denn dieser ist ja nicht das Instrument eines Bauprogramms. Auch der von den Initiantinnen und Initianten gewünschte digitale Zugriff auf Richtpläne wird ja gemäss dem Regierungsrat bereits heute zur Verfügung gestellt. Es bedarf keiner zusätzlichen gesetzlichen Festlegungen für Geodaten.

Zusammenfassend kann also festgehalten werden, dass wir hier wohl alle die Förderung und Ausgestaltung des Veloverkehrs begrüssen, es jedoch für die Gemeinden zielführender wäre, die entsprechende Unterstützung vom Kanton zur Umsetzung zu erhalten. Die Mitte lehnt ab. Merci.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Nachdem die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger im Jahr 2018 der Verankerung des Veloweg-Artikels in der Bundesverfassung mit einer stattlichen Dreiviertelmehrheit zugestimmt haben, kann es eigentlich keine Zweifel mehr darüber geben, welchen Stellenwert das Velo in unserer Politik und, als Folge daraus, in unseren Gesamtverkehrsplanungen einnehmen soll. Die vorliegende PI hatte, grob gesagt, zum Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Dass ein entscheidender Beitrag dafür in den Gemeinden geleistet wird, wird wohl von niemandem bestritten. Das 2021 erschienene Merkblatt «Kommunale Velonetzplanung» trägt dem Rechnung, aber nützt nur etwas, wenn es auch umgesetzt wird. Insbesondere muss durch das Amt für Mobilität mehr für die Beratung und Unterstützung der Gemeinden getan werden. Im Weiteren aber schliessen wir uns der Argumentation der KPB-Mehrheit und dem Votum von Thomas Wirth an und werden diese PI auch ablehnen.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Es ist ja sehr erfreulich, wie Sie alle für das Velo sind und wie alle finden, Velofahren sei etwas Gutes und etwas Schönes; das habe ich jetzt ganz häufig hier gehört. Aber wir sind ja nicht im Kantonsrat, um uns darüber auszutauschen, was wir gut finden – ich finde

noch ganz viele Sachen gut –, sondern wir sind im Kantonsrat, um uns darüber auszutauschen, mit welchen Massnahmen wir Dinge umsetzen wollen, die wir gut finden. Und davon habe ich ausser Lippenbekenntnissen bei einigen Fraktionen nicht viel gehört. Auch in Aesch, Frau Vannaz, müssten Sie jetzt eigentlich auf die Barrikaden gehen. Wenn Sie nämlich das publizierte Strassenbauprogramm angeschaut hätten, dann wüssten Sie bereits, dass Aesch in der Planung zurückgestellt wurde und eben nicht im KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) ist. So geht Planung im Kanton Zürich: Man macht Finanzpolitik und schiebt diverse Veloprojekte im Strassenbauprogramm zurück, wie wir lesen konnten. Es besteht also offenbar kein Wille zur Velowegplanung oder, wie es vom Bund her neu heisst, Velobahnplanung. Das ist das offenbar etwas, was die Regierung eher hintenanstellt und gerade bei den Investitionen gerne zurückstellen möchte. Insofern braucht es diese PI. Wir müssen nicht nur dem Kanton, sondern auch den Gemeinden Beine machen. Und ich möchte niemanden mehr von FDP und SVP jammern hören, dass am Bellerive jeden Tag Stau ist. Sie haben ja so gewettert gegen diesen Spurabbau. Sie haben so dagegen gewettert, dass weitere Velowege gebaut werden, und was haben wir jetzt? Der tägliche Stau, den wir seit zehn oder zwanzig Jahren haben, der geht einfach so weiter. Wo sind ihre Lösungen? Wir haben Lösungen. Mit einer Veloschnellroute zum Beispiel wollen wir da die Spitzen brechen (*Zwischenrufe*). Ja, Sie fahren nicht Velo, aber ganz viele Leute wie ich fahren Velo. Man muss eben Lösungen ausprobieren in der Verkehrspolitik, und hier stelle ich eine Müdigkeit fest. Sie reden immer von Werten und was Sie alles gut finden, aber wenn es dann darauf ankommt, dann ist es plötzlich nicht mehr ganz so wichtig.

Nicola Siegrist (SP, Zürich): Bremsen sind äusserst wichtig, insbesondere am Velo, und ich merke das jeden Morgen. Ohne Bremsen wäre das heikle Manöver auf dem Weg zum Zug vermutlich nicht zumutbar. Ich habe auch immer ein bisschen Angst, dass meine Bremsen nicht mehr halten, wenn ich zum Central runterkomme. Es wäre aber wirklich irritierend, wenn man in der Fläche oder bergauf bremsen würde, wenn man Velo fährt. Wenn wir aber die Politik anschauen, die in diesem Kanton zugunsten des Fahrrads gemacht wird, dann muss man genau das beobachten: Es wird gebremst in der Fläche und bergauf. Es wird – und das muss man benennen – um jeden Preis verhindert, dass das Velo einen anständigen Platz einnimmt in unserer Gesamtmobilität. Es ist die Regierung, die nicht bereit ist, vorwärtszumachen, und es ist die Mehrheit dieses Rates, die nicht bereit ist, vorwärtszumachen. Egal, wo man es fordert, im Budget ist es am falschen Ort, in den einzelnen Vorlagen ist es am falschen Ort und jetzt ist es scheinbar auch hier

im PBG am falschen Ort. Wenn man dahinter schaut, was ist die Motivation? Es geht darum zu verhindern, dass das Velo einen relevanten Stellenwert einnimmt.

Ich finde, Kantonsrätin L'Orange Seigo war fast ein bisschen zu sachlich im Benennen der Widersprüchlichkeit, die in diesem Thema aufgekommen ist. Frau Kantonsrätin Grüter, es ist ja absolut richtig, was Sie zur Subsidiarität sagen. Wenn es nicht nötig ist, dann lässt man es von der höheren Staatsebene sein. Aber zwei Probleme, erstens: Es ist nötig, denn es geht ja nicht vorwärts, und dies, obwohl wir das Ziel festgeschrieben haben, dass das Velo einen stärkeren Anteil in unserem Mobilitätssystem einnehmen soll. Und zweitens: Es ist lächerlich und unglaubwürdig, welches Spiel Sie hier spielen. Mit der Mobilitätsinitiative (*Vorlage 5947*), mit der ÖV-Initiative (*Vorlage 5948*) machen Sie genau das, und ich bitte Sie, nachher Stellung zu nehmen. Entweder sind Sie ehrlich und sagen «ja, wir finden das wichtig mit der Subsidiarität, wir ziehen unsere beiden Initiativen zurück» – Punkt. Dann – fair enough – spendiere ich ein Bier, das wäre eine ehrliche und glaubwürdige Haltung. Oder Sie stehen hin und sagen «nein, die Logik mit der Subsidiarität, die gilt nur für die anderen, wir dürfen uns darüber hinwegsetzen, weil wir die grosse Volkspartei sind und alles, was wir machen, sowieso richtig ist». Ich gehe davon aus, dass Sie sich nicht getrauen, diese klare Haltung einzunehmen, und wiederhole deshalb: Lächerlich, unglaubwürdig, so wie man es sich gewohnt ist.

Der letzte Punkt: In drei Wochen beginnt hier in unserem Kanton die Velo-WM. Man ist stolz darauf, dass man als Schweiz, als Kanton Zürich und dann auch als Gemeinden und Städte grosse internationale Anlässe in unseren Kanton, in unsere Region holen kann. Wenn es darum geht, den Profis zuzuschauen, die Spitzensport betreiben, ja unbedingt, dann ist das Velo super. Aber wenn es darum geht, dass die breite Bevölkerung das nutzen kann: Nein, auf keinen Fall, dann bremsen wir bergauf. Das ist beschämend für den Kanton, der sich so fortschrittlich nennt und in die Zukunft gehen möchte. Ich bitte Sie, dem Minderheitsantrag zuzustimmen. Herzlichen Dank.

Barbara Grüter (SVP, Rorbas) spricht zum zweiten Mal: Also einfach um das nochmals klarzustellen: Ich habe gesagt, dass es kein Eingreifen in die Gemeindeautonomie braucht, wenn die Anliegen bereits auf Verordnungsebene geregelt sind. Und zurzeit, wenn Sie sich umschaun, werden die Velonetzplanungen im Kanton umgesetzt, in teuren, grosszügig angelegten Radwegen beziehungsweise man kann ja schon von Radstrassen sprechen. Rorbas ist da auch betroffen. Es gibt ja bald den Kreditantrag, um diesen teuren Radweg fertigzustellen. Es ist also nicht notwendig, in die Gemeindeautonomie einzugreifen, wo nicht nötig.

Und stellen Sie sich vor, tatsächlich können es die Kommunen, sie sind tatsächlich in der Lage, für ihre Kommunalstrassen selbst zu sorgen, sie selbst zu unterhalten, sie selbst zu referenzieren und selbst zu bestimmen, wo es separate Radstreifen braucht oder wo das Velo, wie alle anderen Strassenverkehrsteilnehmer, das vorhandene Strassennetz benutzen soll und muss. Also hören Sie auf, Ihre ideologischen Vorhaben mit Gesetzen den Gemeinden aufzuzwingen. Genau das ist der Grund, wieso wir dann Mobilitätsinitiativen lancieren müssen. Und die Rad-WM ist ein anderes Thema. Da gibt es auch wieder Vor- und Nachteile. Und im Moment bin ich selbst betroffen und sehe da eher Nachteile, aber das ist ein anderes Thema. Also lassen Sie die Kommunen ihre kommunale Velonetzplanung und ihre Verkehrsplanung auch selbst an die Hand nehmen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Danke für die engagierte Debatte. Eigentlich hat Kommissionspräsidentin Barbara Franzen die Vorlage ausführlich skizziert. Sie hat auch gesagt, warum es diese Bestimmung im Planungs- und Baugesetz nicht braucht. Und sie hat es im Namen der Kommissionmehrheit und auch der Regierung gesagt, nicht weil wir es nicht tun wollen, sondern weil es einfach technisch unnötig ist und weil es mit dieser unnötigen Bestimmung nicht vorwärtsgeht.

Ich möchte schon klarstellen, der Kanton Zürich war der erste Kanton in der ganzen Schweiz, der einen Velonetzplan hatte. Und der Bund ist dem Kanton Zürich gefolgt mit seiner nationalen Velogesetzgebung. Also bitte schauen wir auch diese Geschichte an. Der Kanton Zürich hat ein ausführliches Velonetzprogramm. Wir haben auch Mittel gesprochen. Ich habe eine Fachstelle in der Volkswirtschaftsdirektion, die hier walten kann, die nicht nur Merkblätter erarbeitet und überarbeitet, das letzte Mal vor wenigen Monaten, sondern die auch die Velonetzplanenden der Gemeinden, der Regionen aktiv unterstützt. Sie haben uns ja auch personell die entsprechenden Möglichkeiten gegeben. Wir koordinieren auch und wir beraten, Herr Kantonsrat Daniel Sommer, wir beraten. Ich weiss nicht, was wir noch mehr machen können im Rahmen der uns zur Verfügung gestellten Mittel und der Personalien. Wir haben überhaupt kein Interesse zu bremsen. Warum sollen wir bremsen? Wir wollen einen guten Job machen und wir wollen letztlich die Gesamtverkehrsmobilität vorantreiben.

Kantonsrätin Barbara Grüter hat es richtig gesagt, bei den kommunalen Strassen sind die Gemeinden ja komplett autonom und sie bekommen ja auch noch Geld dafür. Also immerhin 70 Millionen Franken gibt der Kanton jedes Jahr den Gemeinden für ihre kommunalen Strassen. Da können sie auch Velorouten planen und da können sie alles machen auf ihren kommunalen Strassen, was sie wollen.

Ich muss halt noch etwas technisch werden, warum es die Bestimmung auch nicht braucht: Sie sprechen von der Notwendigkeit, dass die Regionalplanung quasi verpflichtet werden müsste, auch über ihre Darstellung der regionalen Richtpläne. Da muss ich Ihnen sagen: Die Regionen haben tatsächlich – darüber kann man sich jetzt freuen oder nicht – zum Teil noch Richtpläne, die schon älteren Datums sind, aus den 80er- und 90er-Jahren. Und ja, die sind nicht digitalisiert. Aber der Rest ist digital. Wir digitalisieren, das haben wir Ihnen gesagt in der Kommissionsberatung. Sobald die Richtpläne überarbeitet werden, werden sie auch entsprechend digitalisiert.

Wir haben ein GIS, ein Geoinformationssystem, das alle notwendigen Informationen auch über Richtplanvorhaben gibt. Und wenn Sie sagen, man müsse nur ein bisschen die Verordnung der Richtplandarstellung ändern, dann kann ich Ihnen einfach sagen: Selbstverständlich weiss das auch der Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*), dass man hier daran ist mit der Digitalisierung. Nur ist es auf der regionalen und der kommunalen Ebene sehr anspruchsvoll, weil Sie den Anspruch haben, alle Informationen zusammen zu haben und dann auch ganz detailliert zu sehen, wo diese Routen im Einzelnen durchgehen. Und das ist dann technisch nicht so einfach, das ist anspruchsvoll. Aber die Baudirektion ist daran, ein ausführliches Geodatenmodell zu erarbeiten. Das haben wir Ihnen auch erklärt, und das läuft und das wird auch kommen in aller Komplexität mit den Darstellungswünschen, die Sie haben.

Und in diesem Sinne werden wir weitermachen mit dem Veloförderprogramm. Wir werden uns weiter engagieren, wir werden beraten und übrigens auch bauen. Und wenn Sie schauen, was wir für Projekte auch im Tiefbau in den letzten Jahren erarbeitet und umgesetzt haben, da gab es kein einziges Tiefbauprojekt, das nicht auch gleichzeitig eine Verbesserung für die Situation der Velofahrenden gebracht hat. Ich könnte Ihnen sonst die Medienmitteilungen einmal zusammenstellen, wo Sie das sehen können. Wir bleiben dran. Aber diese Bestimmung ist halt einfach nicht geeignet, hier etwas zu bewegen. Vielen Dank.

Abstimmung über Ziff. I

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Schweizer gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 114 : 57 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die parlamentarische Initiative KR-Nr. 443/2020 abzulehnen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Ökologisch nachhaltige und sozial gerechte Arbeitszeitpolitik: Chancen und Risiken einer Reduktion der Erwerbsarbeitszeit

Postulat Jeannette Büsser (Grüne, Horgen), Silvia Rigoni (Grüne, Zürich), Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich) vom 20. März 2023

KR-Nr. 100/2023, RRB-Nr. 707/7. Juni 2023 (Stellungnahme)

Ratspräsident Jürg Sulser: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

Jeannette Büsser (Grüne, Horgen): Gerne würde ich Sie persönlich fragen: Macht Ihre Arbeit Sie glücklich oder zumindest zufrieden? Wahrscheinlich, denn die Schweiz liegt auch im diesjährigen Ranking des Weltglücksberichts unter den Top Ten, leicht abgestiegen von Platz 8 auf 9. Unser nationaler Experte dazu, Matthias Binswanger (*Professor für Volkswirtschaftslehre*), kommentierte, dass die Arbeitsplatzsicherheit einen grossen Einfluss auf die Zufriedenheit habe. Die Schweiz steht im Ruf, arbeitsam und gewissenhaft zu sein, so steht es zumindest auf der Website der deutschen Botschaft in Bern. Effektiv haben wir eine hohe Arbeitsmoral internalisiert. Arbeit stiftet Identität. Arbeit ist die zentrale Achse, um die sich alles dreht. In der Politik aber wird sie meist nicht in einer Gesamtschau bearbeitet, sondern taucht erst im Zusammenhang mit einem anderen Thema auf, aktuelles Beispiel jetzt ist die BVG-Abstimmung (*eidgenössische Abstimmung am 22. September 2024*).

Die Arbeitszeit ist eine der wichtigen Stellschrauben in der Arbeitspolitik und sie hat eine lange Geschichte. An zwei Ereignisse möchte ich erinnern, erstens: Die Arbeitszeit wurde geteilt in zwei Arten von Arbeitszeit, in eine bezahlte und in eine unbezahlte, und zwar in dem Moment, als das Auswärts-Arbeiten in Fabriken aufkam. Und zweitens: Die bezahlte Arbeitszeit wurde in den letzten 100 Jahren immer wieder nach unten angepasst. Interessant ist, dass dadurch weder Fortschritt noch wirtschaftlicher Erfolg gebremst wurden.

Und es ist nun wieder an der Zeit, so finden wir Grünen, die Arbeitszeit aktiv zu gestalten. Sie soll zukunftsfähig gemacht werden, das heisst für uns, ökologisch, nachhaltig und sozialgerecht. Darum fordern wir mit unserem Postulat eine Studie für den Kanton Zürich, welche die Vor- und die Nachteile bei einer 35-Stunden-Woche ausleuchtet. Wir wollen eine Gesamtschau. Das

heisst, die Analyse soll Klima und Umwelt, die globalen Entwicklungen, die Gesundheit der Bevölkerung, die Aufteilung der bezahlten und unbezahlten Arbeit berücksichtigen. Die Auswirkungen sollen unter zwei unterschiedlichen Varianten geprüft werden, ohne Lohnreduktion und bei abgestuftem Lohnausgleich. Wir Grünen sind offen für die Ergebnisse einer solchen Studie.

Es ist aber auch klar – das zeigen unsere politischen Vorstösse der letzten 30 Jahre, zum Beispiel noch 1993 hier im Kantonsrat von Daniel Vischer (*Altkantonsrat*) und vor den Sommerferien von Balthasar Glättli im Nationalrat –, dass für uns die Reduktion der bezahlten Arbeitszeit ein relevanter Schlüssel für eine nachhaltige und sozialgerechte Gesellschaft ist. Ich vertiefe jedoch nicht diese Aspekte, sondern möchte Ihnen in sechs Punkten aufzeigen, warum es für eine gesunde Wirtschaft und einen attraktiven Standort Schweiz wichtig ist, sich mit dem Thema zu beschäftigen.

Erstens: Die USA, Kanada, Island, die nordischen Länder, also wirtschaftlich gesehen auch erfolgreiche Länder, sind mit grossen Schritten daran, die Arbeitszeiten zu reduzieren. Damit verlieren wir für Fachpersonal und Experten an Attraktivität und unser Standort wird geschwächt.

Zweitens: Die Arbeitsmoral und damit eben die Qualität, die Effizienz, die Zuverlässigkeit sind Teil unseres Images und Teil unseres Erfolges, und das muss gepflegt werden. Produktivitäts- und Effizienzgewinne müssen auch an die Arbeitnehmenden weitergegeben werden, ansonsten – und das können wir heute schon ein bisschen beobachten – gehen Loyalität und Verbindlichkeit gegenüber dem Arbeitgeber verloren.

Drittens: Wir haben Fachpersonal, vorwiegend weiblich, das keinen oder nur einen reduzierten Zugang zum Arbeitsmarkt findet. Mit einer Reduktion der Arbeitszeit kann die Verteilung von der bezahlten und der unbezahlten Arbeit neu verhandelt werden. Es liegt viel weibliches Potenzial brach. Gemäss der Swiss Life-Studie (*Schweizer Versicherungsgesellschaft*) wollen Männer auch weniger arbeiten. Wir haben jedoch ein Sozial-, Steuer- und Lohnsystem, welches immer noch vom 100 Prozent erwerbstätigen Ernährer ausgeht und alle anderen Lebensformen mit Stress und Armut bestraft. Die Teilzeitarbeit ist der Sechser im Lotto für die Volkswirtschaft, weil sie damit die Care-Arbeit immer noch gratis erhält und obendrauf jene, die bezahlt und unbezahlt arbeiten, später mit einer nicht existenzsichernden Rente im Alter bestraft. Für eine zukunftsfähige Arbeitszeitpolitik muss die unbezahlte Arbeit volkswirtschaftlich sichtbar gemacht werden – in Zahlen, Statistiken und auch, wie wir über Arbeit sprechen.

Fünftens: Die Arbeitszeit reduzieren, ja wie? Das denken Sie jetzt vielleicht. Die grossen Firmen werden es tun und ihre Marktmacht um das schwindende Fachpersonal ausspielen. Und was macht dann der Schreiner mit zwei oder

drei Angestellten? Es soll darum auch geprüft werden, welche Rahmenbedingungen es braucht, damit die wichtige Säule unserer Wirtschaft, die KMU, nicht Schiffbruch erleidet.

Und sechstens, letzter Punkt: Eine Reduktion der Arbeitszeit drängt sich auf, weil die Menschen vermehrt krank werden. Die Fälle von Arbeitsunfähigkeit sind auf einem Rekordstand, insbesondere bei Berufseinsteigerinnen. Oft sind es psychische Gründe, zusammengefasst unter dem Label «Anpassungsstörungen». Es ist kein individuelles Problem mehr, es gibt einen strukturellen Dichtestress. Die 24-Stunden-Gesellschaft kennt keine Grenzen. Vieles fliesst ineinander, fordert und überfordert. Die Prozesse wurden zigfach schneller, digitaler. Nur die bezahlte Arbeitszeit hat sich in den letzten 30 Jahren nicht verändert, als würden wir immer noch auf die Briefpost warten.

Ich fasse die sechs Punkte nochmals zusammen: Es sind die internationalen Entwicklungen, es ist der Mangel an Fachpersonal, es sind die KMU, der Erhalt der Arbeitsmoral und der Arbeitsfähigkeit, die sinnvolle Verteilung der Arbeit. Das sind zusätzlich zur Nachhaltigkeit wichtige Gründe, die Arbeitszeitentwicklung nicht einfach dem Zufall zu überlassen. Unsere Regierung meint jetzt trotzdem, es brauche keine Studie, und wenn, dann eine nationale. Uns Grünen ist der Wirtschaftsstandort Zürich wichtig. 20 Prozent der erwerbstätigen Bevölkerung, also jede fünfte Person, wir wissen es, arbeitet in unserem Kanton. Und die Stadt Zürich hat ein Pilotprojekt am Start, welches eine konkrete Umsetzung in der Verwaltung vorsieht. Dieses unkoordinierte Vorgehen beurteilen wir kritisch, denn für den gesellschaftlichen Zusammenhalt ist es eben wichtig, dass Unterschiede, auch Unterschiede in den Arbeitszeiten, nicht überstrapaziert werden. Es sind nämlich die Finnen, die seit sieben Jahren in Folge auf Platz 1 der Rangliste sind, und dies, weil der soziale Zusammenhalt dort gesellschaftlich und politisch oberste Priorität hat. Wir fordern von der Regierung eine Studie, damit wir eine solide Grundlage für eine breite Debatte um das Thema Arbeitszeit, den zentralen Nerv in unserer Gesellschaft, haben, und ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung.

Paul Mayer (SVP, Marthalen): Heute schon bieten viele Unternehmungen Teilzeitarbeitsstellen an. Aus diversesten Gründen arbeiten so auch in meinem Betrieb nicht alle Vollzeit. Was Sie wollen, passiert heute schon. Seien Sie ehrlich und sagen Sie, dass alle bei einer 35-Stunden-Woche 100 Prozent vom jetzigen Lohn erhalten sollen. Sie schüren damit den Fachkräftemangel und Sie fahren damit die Zürcher Wirtschaft an die Wand. Wenn das in meinem Betrieb eingeführt werden muss, kann ich gleich den Riegel schieben und den Betrieb schliessen. Damit deklariere ich hier, dass ich Inhaber und

Geschäftsführer eines Metallbaubetriebes bin, der zu 100 Prozent von der Bauwirtschaft abhängig ist. Alles, was wir in Marthalen planen, produzieren und montieren, kann man viel günstiger im Ausland einkaufen. Sie schwächen mit solchen Vorstössen die KMU-Betriebe und vor allem diejenigen im Kanton Zürich. Alles, wie Ferien, Lohnnebenkosten, AHV/IV, EO (*Erwerbsersatzordnung*), Krankentaggeld, Unfallversicherung, Pensionskasse und so weiter, wird von weniger produktiven Stunden bezahlt werden müssen. Es ist die falsche Ebene und müsste auf Stufe Bund gelöst werden. Grüne Träumer meinen, mit Nichtstun könne man Geld verdienen. Die von Ihnen erwähnten Studien sind von den Gewerkschaften, die Nachteile werden nicht erwähnt.

Wer möchte, kann heute schon seine Arbeitszeit reduzieren. Dies ist vor allem bei überbezahlten Stellen wie Lehrern, Beamten, Bankern der Fall. Weniger produktive Stunden pro Arbeitskraft heisst, dass wir mehr Fachkräfte brauchen, die heute schon fehlen. Weniger produktive Stunden heisst, dass alles teurer wird und wir uns am Schluss auch weniger leisten können. Und zu den Auswirkungen auf Klima und Umwelt kann ich Ihnen folgendes Beispiel geben: Unsere Monteure fahren an fünf Tagen auf eine Baustelle, um dort zu arbeiten, irgendetwas um die 8,75 Stunden. Mit der 35-Stunden-Woche wären es nur 7 Stunden. Für die gleiche Arbeit gäbe es circa 25 Prozent mehr Verkehr. Die ganze Infrastruktur, also das Betriebsgebäude und die Fläche um unser Gebäude, wird auch von weniger Arbeitern gebraucht und müsste dementsprechend vergrössert werden, damit wir die gleiche Leistung erbringen können. Dies hätte zur Folge, dass die Kosten auf weniger geleistete Arbeitsstunden aufgerechnet werden müssten und wir uns verschlechtern gegenüber anderen Kantonen.

Die Wirtschaft wird die Herausforderung selbst lösen, es braucht keinen staatlichen Zwang. Als ehemaliger Gemeinderat in Marthalen haben wir den Personen, die keine Arbeit oder sonst Probleme hatten, wieder ein geregeltes Leben oder ein Tagesprogramm gegeben. Dabei habe ich beobachtet, dass eine genügende Arbeitszeit und eine Lebensstruktur zur Zufriedenheit beigetragen haben. Arbeit ist nichts Schlechtes, liebe Ratsmitglieder, Arbeit gibt dem Leben einen Sinn. Seien wir alle froh, arbeiten zu dürfen, auch wenn es 40 oder 45 Stunden in der Woche sind. Alle, die weniger arbeiten wollen, können das heute schon. Die SVP/EDU-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Hannah Pfalzgraf (SP, Mettmenstetten): Es ist wenig überraschend, dass der bürgerliche Regierungsrat dieses Postulat ablehnt. Genauso wenig überraschend sind und werden die ablehnenden Voten der bürgerlichen Fraktionen sein. Denn immer, wenn es darum geht, die Arbeitsbedingungen auch nur

ein «My» zu verbessern, stellen Sie sich dagegen. Darum müssen Sie natürlich auch hier dagegen sein. Denn was, wenn die Studie ergibt, dass eine Arbeitszeitreduktion gar nicht der Wirtschaft schaden, sondern diese eben stärken würde? Dann wäre der einzige konsequente Schluss, sich von der bisherigen Politik abzuwenden und einer solchen Arbeitszeitverkürzung zuzustimmen. Und diese Grösse haben nun mal nicht alle. Darum ist mir sehr bewusst, dass meine Argumente für dieses Postulat wohl an Ihnen abprallen werden. Aber vielleicht dringt doch der eine oder andere Fakt zu Ihnen durch, darum hier mal vier:

Erstens: Bei keiner Arbeitszeitverkürzung, weder von der 60- auf die 59- oder von der 59- auf die 52- oder von der 52- auf die 48- oder von der 48- auf die 42-Stunden-Woche ist die Schweizer Wirtschaft den Bach hinuntergegangen; auch nicht beim Verbot der Kinderarbeit übrigens. Diese Szenarien, die gezeichnet wurden, haben sich nie bewahrheitet. Warum sollte es hier anders sein?

Zweitens: Früher gab es die Perspektive, dass ich, wenn ich nur genügend hart arbeite in meinen jungen Jahren, dann später ausgesorgt habe. Doch mit den steigenden Lebenserhaltungskosten, den Abstrichen bei der Altersvorsorge und den absurden Preisen beim Wohneigentum ist diese Perspektive für den grössten Teil meiner Generation nicht mehr vorhanden; ganz zu schweigen davon, dass dank Ihrer Politik unklar ist, wie lange wir überhaupt noch eine Zukunft haben, auf die es sich zu sparen lohnt. Wir können das gute Leben also nicht auf später verschieben. Eine Arbeitszeitverkürzung würde ermöglichen, dass ein Leben neben der Arbeit besser möglich ist.

Drittens: Wer nicht 42 Stunden pro Woche arbeitet, ist weniger krank, motivierter während der Arbeitszeit und auch produktiver. Zudem bleibt neben der Arbeit mehr Zeit für Care-Arbeit, ehrenamtliches Engagement, Politik, Vereine et cetera. Und auf solchen freiwilligen Engagements baut unsere Gesellschaft auch auf. Doch nach einer vollen Arbeitswoche bleibt selten Energie, um sich noch fürs Gemeinwohl zu engagieren.

Und viertens: Die 42-Stunden-Woche wurde zu einer Zeit eingeführt, als Frauen grösstenteils zu Hause blieben und den Haushalt schmissen. Wer 100 Prozent gearbeitet hat, in diesem Fall der Mann, kam nach Hause zu einem gekochten Essen. Die Wäsche war sauber, die Wohnung geputzt. Heute ist dieses Familienmodell mit einem Alleinverdienenden nur noch selten zu finden. Selbst wenn man dies wollte, ist es finanziell meistens nicht mehr möglich. Und so leisten Männer heute im Schnitt neben der Erwerbsarbeit zusätzlich 19,1 Stunden Care-Arbeit, Frauen ganze 28,7 Stunden. Wer 100 Prozent arbeitet, bleibt heute also nicht bei einer 42-Stunden-Woche. Real ist die Arbeitswoche länger, denn Care-Arbeit ist auch Arbeit, nur wird diese nicht bezahlt. Und das führt gerade bei Frauen, welche den Löwenanteil der

unbezahlten Care-Arbeit leisten, zu weiteren Problemen, wie zum Beispiel der Altersarmut.

Und dann noch zum letzten Satz in der Ablehnung der Regierung, dass viele Unternehmen bereits heute flexible und individuelle Möglichkeiten wie Teilzeitarbeit, ganzjährige Arbeitszeitmodelle, unbezahlter Urlaub und kürzere Wochenarbeitszeiten ermöglichen, dass dies aus gesamtwirtschaftlicher Sicht wichtig sei und dass es wichtig sei, diese Flexibilität zu wahren, sodass den individuellen Bedürfnissen von Wirtschaft und Arbeitnehmenden bestmöglich gedient sei. Das, liebe Regierungsrätin Carmen Walker Späh, ist ein Schlag ins Gesicht der Lohnabhängigen und zeugt von der Unfähigkeit, sich in andere Lebensrealitäten zu versetzen. Denn vielleicht kommt es nicht so gross darauf an, ob man 200'000 oder 160'000 Franken im Jahr verdient, aber es macht sehr wohl einen Unterschied, ob man 60'000 oder 45'000 Franken im Jahr verdient, denn das macht den Unterschied, ob man Ende Jahr die Rechnung bezahlen kann oder nicht. Und bei einem tiefen Einkommen liegt bei diesen Lebenserhaltungskosten ein unbezahlter Urlaub einfach nicht drin. Was Sie also wollen, ist, nur die Bedürfnisse der Wirtschaft zu wahren und nicht diejenigen der Lohnabhängigen. Ein Postulat abzulehnen, um wissenschaftliche Erkenntnisse nicht zu erlangen, weil man Angst hat, dass das Ergebnis vielleicht dem widerspricht, was man die ganze Zeit vertreten hat und selbst predigt, das ist sehr schwach. Seien Sie nicht schwach, überweisen das Postulat. Besten Dank.

Doris Meier (FDP, Bassersdorf): Gerne verlese ich Ihnen das Votum von Christian Müller, der heute abwesend ist:

Eine Wochenarbeitszeit von 35 Stunden pro Woche bei vollem oder abgestuftem Lohnausgleich, nein, diese Forderung ist nicht aus der Zeit der Jahrtausendwende, als die Bevölkerung mit Dreiviertelmehrheit ein solches Ansinnen abgelehnt hat, diese Forderung stammt vom letzten Jahr. Nun, wenn wir etwas zurückschauen, können wir einige Initiativen zu diesem Thema finden. Die Forderungen sind immer in etwa dieselben, nur die Begründung ändert sich. Jetzt soll also der Klimawandel als Argument herhalten, es soll ökologischer sein, weniger zu arbeiten. Vor zwei Jahrzehnten wurde von linker Seite ins Feld geführt, dass es nach der Wirtschaftskrise Ende der 90er-Jahre eine relativ hohe Arbeitslosigkeit gebe und diese mit einer verkürzten Arbeitszeit bekämpft werden könne. Heute haben wir aber eine tiefe Arbeitslosigkeit, so viele Beschäftigte wie noch nie und einen ausgesprochen grossen Fachkräftemangel. Wenn wir nur das Argument von vor zwei Jahrzehnten betrachten, müsste dies im Umkehrschluss heissen, dass wir dringend die Arbeitszeit erhöhen sollten, um den Mangel an Fachkräften zu beheben.

Dieses Postulat fordert erstmal nur eine Studie. Dazu kann festgehalten werden, dass schon einige Studien über die Auswirkung von kürzeren Arbeitszeiten existieren, auch solche, die auf die in diesem Postulat geforderten Punkte eingehen. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass Arbeitszeitverkürzungen kaum die im Postulat gewünschten Effekte bringen würden. Insbesondere bei der Auswirkung auf Umwelt- und Klimabelastungen muss davon ausgegangen werden, dass kaum spürbare Resultate vorhanden wären. Denn zusätzliche Freizeit gäbe Gelegenheit für mehr Freizeitaktivitäten, welche die Umwelt nicht weniger belasten würden, als wenn in dieser Zeit gearbeitet wird, im Gegenteil: Der zusätzliche Mobilitätsbedarf würde wohl mehr Emissionen verursachen, da ja bekanntlich ein grosser Teil der Freizeitmobilität mit dem MIV (*motorisierter Individualverkehr*) bewältigt wird. So oder so, die Stadt Zürich startet ja leider einen solchen Versuch. Ich erwarte da allerdings keine neueren Erkenntnisse.

Wenn nun für die Beschäftigten etwas Gutes getan werden soll, dann müssen wir sie vom unsäglichen Bürokratismus befreien und ihnen dadurch die Gelegenheit bieten, wieder mehr der wertvollen Arbeitszeit für sinnstiftende Arbeiten aufzuwenden. Dadurch könnten wir zumindest die Gesundheit am Arbeitsplatz fördern. Auf die geänderten Bedürfnisse in Bezug auf Arbeitszeiten, das heisst mehr Flexibilität, Teilzeitarbeit für alle und so weiter, haben die Arbeitgeber schon lange angemessen reagiert und werden dies auch weiterhin tun. Wichtig wäre hier aber, dass der Gesetzgeber allenfalls für mehr Flexibilität sorgt und den Wandel zu moderaten Arbeitszeitmodellen nicht bremst. Die Ausgestaltung der Arbeitszeiten soll jedoch, wie seit Jahrzehnten bewährt, durch die Sozialpartner ausgehandelt werden. Auch hier wäre es gut, wenn die Gewerkschaften auf die Bedürfnisse der Angestellten unter ihren Mitgliedern eingehen und Hand zu mehr Flexibilität bieten würden.

Eine generelle 35-Stunden-Woche wäre für die Wirtschaft auf jeden Fall nicht tragbar. Die Arbeitskosten würden deutlich steigen, da der Arbeitszeitverlust nicht genügend durch Produktionssteigerung kompensiert werden könnte. Noch stärkerer Fachkräftemangel und ein Wettbewerbsverlust wären die Folgen. Aus meinen Ausführungen ist wohl unschwer zu erkennen, dass die FDP das Postulat nicht unterstützen wird.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): Wie kommt man nur in der Zeit von Fachkräftemangel auf die Idee, die Arbeitszeit um fast einen ganzen Arbeitstag zu reduzieren! Das Modell – es gibt ja zwei Ansätze, die skizziert wurden, beide sind nicht tragbar –, das Modell «Weniger arbeiten bei gleichem Lohn» schießt übers Ziel hinaus. Unternehmen, vor allem KMU, ächzen heute schon unter den hohen Lohnkosten. Bei einer 35-Stunden-Woche würde das

Ächzen zu einem lauten Stöhnen. Denn eine Arbeitsstunde würde definitiv teurer, gemäss Postulats-Antrag bis zu 70 Prozent teurer. Die Unternehmen hätten dann entweder weniger Leistung für die gleichen Ausgaben oder sie hätten höhere Kosten bei gleicher Leistung, weil sie noch mehr Personal anstellen müssten. Beides ist eine enorme Belastung für KMU und für Start-ups. Aber das ist den Grünen offenbar egal.

Und das andere Modell, das Modell «Weniger Lohn bei weniger Arbeit», ist schon heute möglich in Form von Teilzeitarbeit, liebe Grüne und SP, das nennt man «Wettbewerb». Die Grünliberalen sind auch hier für die Variante «Wettbewerb» und nicht für die Variante «Verbot». Die Errungenschaft von Teilzeitarbeit wollen wir weiter verbessern, aber eine 35-Stunden-Woche ist schliesslich nichts anderes als ein Verbot, ein Verbot, länger zu arbeiten, ein Verbot, Mitarbeitende länger zu beschäftigen, das ist wirklich absurd. Dazu kommt noch eine möglicherweise drohende Vorsorgelücke im Alter, wenn man tiefere Löhne erhält.

Wir haben einen akuten Fachkräftemangel. Wir diskutieren, dass wir Anreize setzen sollen, damit Lehrpersonen ihre Pensen aufstocken. Wir haben zu wenig Ärzte, Pflegepersonal, Psychiater, Psychologen, Handwerker und so weiter. Sogar bei der Arbeitsintegration der Stadt Zürich mussten sie Aufträge zurückweisen und sogar kündigen, weil es zu wenige Personen gibt, die in den ersten Arbeitsmarkt integriert werden müssen, weil die früher zu integrierenden Personen jetzt bereits im ersten Arbeitsmarkt sind. Unter diesem Vorzeichen stehen beide Forderungen, also gleicher Lohn bei weniger Arbeit oder weniger Lohn bei weniger Arbeit, vollkommen schräg in der Landschaft. Wir müssen nicht die Arbeitnehmenden weniger beschäftigen, wir müssen Anreize setzen für einen höheren Beschäftigungsgrad, beispielsweise auch über die Individualbesteuerung.

Und die Idee, dass die Leute dann weniger krank sind, wenn sie weniger arbeiten müssen, könnte auch ein Schuss hintenraus sein. Wenn zum Beispiel Angestellte in weniger Zeit das Gleiche wie vorher in mehr Zeit leisten müssen, kann dies auch purer Stress am Arbeitsplatz sein. Und wie, bitte sehr, soll das bei Ärzten und Pflegepersonal umgesetzt werden? Weniger Patientinnen und Patienten behandeln? Wohl kaum. Ja, logisch, es ist nicht gut, wenn Ärzte zu viel, also beispielsweise 60 Stunden oder so, arbeiten müssen. Da muss man schon reduzieren, aber vielleicht nicht gerade auf 35 Stunden. Hier könnte wohl eher eine Investition in eine bessere Digitalisierung statt einer 35-Stunden-Woche helfen. Das Postulat ist eine Forderung an der Realität vorbei. Die Grünliberalen lehnen ab.

Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich): Wenn Sie den Fachkräftemangel mit Rezepten von gestern lösen wollen, wird das nicht klappen. Ja, der Mangel

an Arbeitskräften ist ein Problem, es braucht also dringend Konzepte, wie Arbeit anders verteilt und neue Fachkräfte gewonnen werden können. Nur, was niemand braucht, sind Rezepte aus der Vergangenheit. Angestellte einfach mehr arbeiten zu lassen und noch weniger Zeit mit der Familie zu ermöglichen, löst keine Probleme, sondern schafft neue.

Viele Menschen arbeiten freiwillig Teilzeit, entweder, weil sie sich in der Familie engagieren oder weil sie ehrenamtlich tätig sind und so weiter und so fort. Und andere wollen nicht Vollzeit arbeiten, weil es für sie schlichtweg nicht machbar ist, weil der Job sehr anstrengend ist. All diese Menschen zu mehr Arbeitsstunden zu drängen, dürfte schwierig werden. Und genau darum macht dieses Postulat Sinn. Es ist Zeit, dass wir uns mit der Zukunft der bezahlten und unbezahlten Arbeit vertieft auseinandersetzen. Danke.

Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch): Wer viel arbeitet, tut dies in der Regel, weil er oder sie in seinem Handeln und Schaffen Bestätigung findet. Solche Menschen können erfolgreich sein und Anerkennung erlangen. Sie haben die Möglichkeit, Geld zu verdienen, ihren Lebensunterhalt zu sichern und sowohl sich selbst als auch ihrem Umfeld finanzielle Wünsche zu erfüllen. Wer zu viel arbeitet, läuft Gefahr, gestresst, angespannt und unausgeruht zu sein, an vielen Ecken und Enden nicht zu genügen und im schlimmsten Fall negativen medizinischen Auswirkungen ausgesetzt zu sein. «Work-Life-Balance» ist also das Zauberwort dieser Zeit. Ich denke, wir tun gut daran, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen beruflichen Anforderungen und privaten Bedürfnissen anzustreben. Wie wir unschwer feststellen, steht in dieser Work-Life-Balance aber das Wort «Arbeit» an erster Stelle. Die Bedeutung von Arbeit für den Menschen ist immens. Sie verleiht unserem Leben Sinn, gibt uns das Gefühl von Bedeutsamkeit und ermöglicht es uns, unsere Fähigkeiten sinnvoll einzusetzen. Besonders im Gespräch mit arbeitslosen Menschen wird deutlich, wie essenziell das Nachgehen einer Arbeit ist und welchen hohen Stellenwert sie in unserem Leben einnimmt.

In der Schweiz beträgt die übliche Arbeitszeit 42 Stunden pro Woche mit einem Pensum von 100 Prozent. In der Statistik der Länder mit dem höchsten Bruttoinlandsprodukt pro Kopf belegt die Schweiz – das war im Jahr 2022 – den vierten Platz. Das ist erfreulich und wenig überraschend, denn es ist offensichtlich, dass wir, global betrachtet, in einem Paradies leben. Wer jedoch ökonomisch eins und eins zusammenzählen kann, weiss, dass unser Wohlstand nicht vom Himmel fällt, sondern das Ergebnis unserer Tatkraft, unseres Fleisses und unseres Arbeitswillens ist. Kürzere Arbeitswochen können zu geringerer Produktivität führen und dies kann sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen auswirken. Weiter kann eine Verringerung der Arbeitszeit den Arbeitskräftemangel verschärfen. Und zu guter

Letzt hätte es für unser soziales System unvorteilhafte Auswirkungen, denn bei einer Reduzierung der Arbeitszeit würden ja auch weniger Beiträge anfallen.

Die Mitte unterstützt selbstverständlich alle Bemühungen für eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf und somit einen Ausbau von Tageschulen und/oder auch die Möglichkeit, Männern und Frauen die Möglichkeit zu geben, einer Teilzeitarbeit nachzugehen. Hingegen lehnen wir das Postulat der Grünen aus den vorher erwähnten Gründen ab und bitten, es uns gleich zu tun. Merci für die Aufmerksamkeit.

Ratspräsident Jürg Sulser: Das Wort hat Flavia Scognamiglio, nein, Donato Flavio Scognamiglio, Freienstein (*Heiterkeit*).

Donato Flavio Scognamiglio (EVP, Freienstein-Teufen): Sehr geehrter Herr Kantonsratspräsident, ja, effektiv, es ist Flavio, aber ich kann auch mit Flavia leben. Aber ich will jetzt nicht eine neue Debatte eröffnen (*Heiterkeit*).

Ich habe natürlich gewisse Sympathien als Sohn eines Gewerkschafters, eines Franziskaners, der eine Bäuerin geheiratet hat und lange für den SMUV (*frühere Gewerkschaft für Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen*) und die UNIA (*Gewerkschaft*) tätig war. Gleichzeitig bin ich aber auch Unternehmer und ich glaube, der Knackpunkt ist einfach die Kostenfrage. Also wenn jemand heute zu mir ins Büro kommt und ich dem sagen würde, du musst von Montagmorgen bis Freitagabend arbeiten, dann wird er eh nicht mehr bei uns arbeiten wollen, denn heute hat sich die Zeit schon verändert. Wir kämpfen um die besten Mitarbeiter, die Welt hat sich verändert. Und der springende Punkt sind jetzt einfach diese Kosten, wer das zahlt. Das wird sehr wahrscheinlich dazu führen, dass die Kosten überwältigt werden. Ich glaube nicht, dass der durchschnittliche Unternehmer eine solch hohe Marge erzielt, dass er das selber bezahlen kann. Also das wird letztendlich bei der Migros (*Schweizer Detailhandelsunternehmen*) beim Rüebli teurer werden, und das ist hier der springende Punkt, glaube ich.

Dass wir alle überzeugt sind, dass wir weniger Burnouts wollen, da sind wir uns einig. Dass wir etwas für die Umwelt machen wollen, da sind wir uns einig. Dass wir die Freiwilligenarbeit stärken wollen, da sind wir uns einig. Ich denke, die Argumente gibt es, sie liegen auf dem Tisch. Es gibt ja viele Studien, und ich freue mich an und für sich, dass immer wieder Forderungen aufkommen. Ich erinnere einfach daran: Bei der Einführung des Fabrikgesetzes beispielsweise und bei der sukzessiven Reduktion der Arbeitszeit haben wir alle davon profitiert, aber jemand muss das zahlen und die Wirtschaft muss es tragen können. Und ich denke, hier ist der springende Punkt. Deshalb finde ich das Anliegen verständlich, finde es interessant. Aber allein

Herr Leupi (*Stadtrat Daniel Leupi*) hat ja gesagt, dass die Stadt Zürich 110 Millionen Franken mehr investieren müsste – nur in der Stadt Zürich. Und er hat auch gesagt, dass dann 1500 Personen fehlen. Deshalb: Ich bin offen. Wenn wir wissen, wie wir das finanzieren können, finde ich es spannend. Ansonsten muss ich leider sagen: Sympathisch, aber noch nicht umsetzbar. Daher werden wir das Postulat nicht unterstützen, setzen uns aber weiterhin dafür ein, dass vernünftige Löhne bezahlt werden, auch im Kanton Zürich.

Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf): «Wir müssen dringend entschleunigen», so begründete David Garcia Nuñez, der Co-Fraktionschef der AL-Gemeinderats-Fraktion, den Vorstoss, den die AL zusammen mit der SP vor anderthalb Jahren in der Stadt Zürich eingereicht hatte und der mit einer Mehrheit an den Stadtrat überwiesen wurde. Die Stadt Zürich wurde mit dem Vorstoss von AL und SP verpflichtet, einen Pilotversuch mit der 35-Stunden-Woche für Angestellte durchzuführen, die im Schichtbetrieb, im Gesundheitsbereich und bei der Polizei arbeiten. Der Pilotversuch soll wissenschaftlich begleitet werden. Die Stadt Zürich soll dabei in erster Linie ermitteln, wie sich der Gesundheitszustand der Angestellten verändert. Aber auch die Produktivität und der CO₂-Ausstoss durch reduzierte Pendlerwege sollen analysiert werden.

Wir haben es heute schon mehrmals gehört, der Stress am Arbeitsplatz hat enorm zugenommen. Viele Angestellte leiden unter Stress. Viele von ihnen fallen mit einem Burnout Wochen und Monate lang aus. Die Pilotstudie der Stadt Zürich wird erstmals Ergebnisse über die hiesige Arbeitswelt und die Auswirkungen auf die Schichtarbeitenden liefern. Bis anhin mussten wir immer auf ausländische Studien zurückgreifen. Die Stadtzürcher Pilotstudie macht eine weitere Studie auf kantonaler Ebene nicht überflüssig, denn es fehlen uns einfach Fakten, Zahlen und Daten über die hiesige Arbeitswelt. Und ich möchte hier betonen: Im Postulat wird gefordert, dass es um eine Studie geht, die der Kanton Zürich, also die Volkswirtschaftsdirektion, machen muss. Sie könnte es ja zusammen mit der ZHAW (*Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften*) machen, und dann hätten wir nämlich Fakten und dann könnten wir hier faktenbasiert diskutieren. Bis jetzt haben wir nur allgemeine Sonntagspredigten gehört, wie gut das Arbeiten ist und wie glücklich es macht. Aber wir haben wirklich keine faktenbasierten Argumente gehört. Und darum wäre es absolut sinnvoll, dass dieses Postulat unterstützt wird. Und ich möchte auch die EVP ermuntern, dies zu tun, denn es geht um eine Studie, die in Auftrag gegeben werden soll und die einmal wirklich Daten, Fakten, Informationen liefern soll, wie es im Kanton Zürich aussieht.

Wer, wenn nicht die Volkswirtschaftsdirektion, wäre prädestiniert, zum Beispiel zusammen mit der ZHAW eine Studie über die Auswirkungen einer Arbeitszeitverkürzung auf 35 Stunden durchzuführen? Die Volkswirtschaftsdirektion mit ihrem Amt für Arbeit ist das Kompetenzzentrum für Arbeitsbedingungen, für den Arbeitnehmerschutz, für den Arbeitsmarkt schlechthin im Kanton Zürich. Es würde der Direktion sehr gut anstehen, nicht nur zu verwalten, sondern proaktiv und politisch vorwärtszugehen und sich zu einem echten Kompetenzzentrum für Arbeit und einem Wissenszentrum für Arbeitsbedingungen zu mausern, das auf hiesigen, aktuellen, kantonalen Daten und Fakten aufbauen kann.

Die AL wird das Postulat von Jeanette Büsser und Silvia Rigoni mit Überzeugung überweisen. Bitte tun Sie es uns gleich. Besten Dank.

Hannah Pfalzgraf (SP, Mettmenstetten) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte nur kurz replizieren auf das Votum der GLP. Und zwar wurde gesagt, wir hätten dann ein Problem, denn wir hätten dann zu wenige Leute im Gesundheitswesen, wenn dann alle nur noch 35 Stunden arbeiten. Die heutige Realität ist, dass in der Pflege, im Schichtbetrieb nur wenige 100 Prozent arbeiten. Denn es ist megaanstrengend, Schicht zu arbeiten. Nachtschichten zu haben, das ist viel anstrengender als einfach jeden Tag zur gleichen Zeit ins Büro zu gehen, darum reduzieren heute schon viele Menschen. Wenn wir jetzt die Arbeitszeit runtersetzen, heisst das nicht, dass diese Leute sagen «80 Prozent finde ich das beste Pensum, ich bleibe sicher bei 80 Prozent», sondern sie können dann endlich auf 100 Prozent aufstocken. Sie können dann die 35-Stunden-Woche arbeiten, weil das nämlich das ist, was sie jetzt in etwa haben. Sie können 100 Prozent arbeiten, kriegen ihre Sozialleistungen im Alter, die sie verdienen. Sie kriegen eine anständige Rente, was sie heute einfach nicht haben. Und vor allem haben sie auch einen anständigen Lohn, was wiederum dazu führen wird, dass sie vielleicht länger in der Arbeit verweilen und motivierter sind. Darum zieht dieses Argument leider nicht.

Und Judith Stofer hat es gerade schon angesprochen, es geht um eine Studie. Überweisen wir dieses Postulat jetzt, dann heisst das nicht, dass morgen alle mit einem reduzierten Arbeitspensum arbeiten, sondern es wird geprüft. Und ich verstehe nicht, warum sich die GLP gegen neue wissenschaftliche Erkenntnisse stellt. Schliesslich seid ihr doch die selbsternannte Innovationspartei, ihr könntet doch hier und jetzt dafür sorgen, dass wir neue Erkenntnisse haben, dass wir im Kanton Zürich auf dem neuesten wissenschaftlichen Stand sind. Dass Sie sich hier verweigern, geht mir nicht in den Kopf. Besten Dank, falls Sie es sich nochmals überlegen. Es wäre eine gute Entscheidung, wenn Sie das Postulat überweisen.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf) spricht zum zweiten Mal: Nur zwei Sätze, weil ich – oder die GLP – gerade angesprochen wurde. Das eine ist: Ja, es gibt solche Beispiele. Es gibt grosse Unternehmen, die die Arbeitszeit reduzieren. Es gibt Pflegepersonal, es gibt weitere Beispiele. Das ist der Markt, und wir haben überhaupt nichts gegen solchen offenen Markt – Punkt.

Das zweite ist: Ist es wirklich die Aufgabe des Staates, solche Studien zu machen? Man kann das auch anderweitig in Auftrag geben, wenn man Interesse hat, zum Beispiel das Spital.

Jeannette Büsser (Grüne, Horgen) spricht zum zweiten Mal: Wir merken es, Arbeit ist ein krass emotionales Thema, weil wir ja alle arbeiten müssen, wollen und dürfen. Ich danke Ihnen für Ihre Voten. Ich habe gespürt, da sind ganz viele grosse Ängste da, vom teuren Rüebli bis zum Fachkräftemangel. Genau darum hätten wir gerne eine Studie gehabt mit den Vor- und den Nachteilen. Ich verstehe auch die Ängste von Paul Mayer und die Sorgen betreffend die KMU. Gerade darum wäre es wichtig, das in einer Studie abschätzen zu können, was das heissen würde. Denn was ich Ihnen versprechen kann: Die Veränderungen kommen sowieso. Wir sind in Europa, wir sind keine Insel. Und wir haben jetzt die Wahl, ob wir die Arbeitszeit selbst aktiv mitgestalten, damit unsere KMU auch überleben können. Denn das ist wichtig, dass wir vor Ort Firmen haben, die hier Arbeiten erledigen. Oder wir überlassen es dem Zufall und jeder macht ein bisschen, was er will. Danke.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Jetzt juckt es mich, auch noch etwas zu sagen nach dieser engagierten Debatte. Sie schreiben ja im Vorstoss: Weniger lang arbeiten, in dieser Zeit mehr leisten, also mehr leisten in weniger Zeit, gleich viel verdienen, dabei noch gesünder leben, gerechtere Verteilung der bezahlten und unbezahlten Arbeit erzielen und dabei noch die Umwelt schonen. Das ist die eigentlich die Idee. Gut, Sie fordern einen Bericht von uns, und dieser Bericht, muss ich Ihnen sagen, ist dann schon ein ziemlich dicker oder ein sehr umfangreicher Bericht. Auf der einen Seite, Frau Pfalzgraf, vertrauen Sie mir überhaupt nicht. Also wenn ich Ihre Voten höre, dann haben Sie keine Ahnung, was ich meinen ganzen Tag in der Volkswirtschaftsdirektion mache. Ich entschuldige Sie, da Sie auch nicht in einer Kommission sind, wo ich darüber berichten kann, was ich arbeite. Wir sind schon lange unterwegs, sodass wir wissen, dass auch der Arbeitnehmerschutz wichtig ist, dass sich die Arbeit verändert hat. Wir haben übrigens ein Kompetenzzentrum für Arbeit eingerichtet. Und auch die Veränderung in der Ausübung der Berufe mit der Digitalisierung, diese Herausforderung, nehmen wir ernst. Wenn Sie mir vorwerfen, ich hätte nur die Wirtschaft im Kopf, haben Sie offenbar auch nicht mitbekommen, dass ich mich – und das

ist neu – in der Volkswirtschaftsdirektion jedes Jahr auch mit den Arbeitnehmersverbänden austausche. Also ich finde es schade, wenn man diese Diskussion mit so vielen Vorurteilen beginnt.

Nun, diese Studie haben wir abgelehnt, weil sie einfach alles umfassen soll. Wenn wir das machen würden, dann müssten wir auch fragen: Was hat das für die KMU der ganzen Schweiz in ihrer Vielfalt zur Folge? Was hat das für die Wirtschaft zur Folge? Was bedeutet das für die Gesellschaft, Männer, Frauen et cetera? Was heisst das für die Zuwanderung, übrigens auch für die Flexibilität der Arbeit? Da können wir auch über Sonntagsarbeit gerne einmal reden. Und dann wäre noch die Frage: Wie würde man das überhaupt regeln? Selbst wenn ich so eine dicke Studie hätte – wobei ich aber der Meinung bin, dass es genügend Studien über die Auswirkungen der Arbeitszeitverkürzung gibt, die bereits ausgearbeitet wurden –, dann könnte ich es nicht regeln, denn das Arbeitsgesetz ist letztlich national, und ich will auch nicht in die Sozialpartnerschaft eingreifen. Das heisst, der Regierungsrat hätte dann trotzdem eine sehr kurze Leine, etwas mit dieser Studie zu machen. Und ich sage Ihnen, mit Recht hätte der Regierungsrat diese kurze Leine, weil es eine Sache des nationalen Gesetzgebers und eine Sache der Sozialpartner ist. Und es ist letztlich eine Sache der Unternehmen, auch in Eigenverantwortung dafür zu schauen, dass sie attraktive Jobs haben. Und seit vielen Jahren setze ich mich in der Volkswirtschaftsdirektion zusammen mit meinen Mitarbeitenden für attraktive Jobs ein, und zwar für alle, auch im Zusammenhang mit der Digitalisierung, die eine grosse Chance ist in diesem Kanton. Und in diesem Sinne danke ich Ihnen für die Ablehnung dieses Auftrags an die Volksdirektion. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 111 : 57 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 100/2023 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Verschiedenes

Fraktions- und persönliche Erklärungen

Fraktionserklärung der Grünen zu einer möglichen Aufhebung des AKW-Bauverbots

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Ich trage Ihnen eine Fraktionserklärung der Grünen vor mit dem Titel «Bundesrat Röstis (*Albert Rösti*) Atomkraftträume schaden der Energiewende»:

10 Prozent des inländisch produzierten Stroms stammten im letzten Jahr aus Photovoltaik. Noch nie wurde so viel Anschlussleistung zugebaut. 2017, als die Bevölkerung der Energiestrategie 2050 zugestimmt hatte, wurden Photovoltaik-Anlagen gerade mit einer Leistung von 250 Megawatt installiert. Heute, sieben Jahre später, im Jahr 2024 dürfen wir das Achtfache, nämlich 2 Gigawatt, erwarten. Die Umsetzung der Energiestrategie 2050 läuft erfolgreich. Oder wie Regierungsrat Martin Neukom neulich vor den Medien sagte: Den Sprint haben wir geschafft, jetzt beginnt der Marathon.

Völlig quer in dieser erneuerbaren Energielandschaft stehen Atomkraftträume von Bundesrat Rösti. Die Ankündigung, dass der Bundesrat die Aufhebung des AKW-Bauverbots befürworte und darum einen Gegenvorschlag zur Atominitiative aus rechtsbürgerlichen Kreisen erarbeiten wolle, diese Ankündigung kommt daher, als hätte man gerade verpasst, welchen enormen Fortschritt die Schweiz bei der erneuerbaren Stromproduktion gemacht hat. Auch die unsichere geopolitische Lage spricht gegen neue Atomkraftwerke. Kürzlich wurde bekannt, dass sage und schreibe 15 Prozent des Schweizer Stroms mit Uran aus Russland produziert wurde. Wir sind also durch die Atomkraftwerke von einem autokratischen Regime abhängig, das zunehmend totalitärer wird. Es ist unverständlich, dass Bundesrat Rösti eine Vertiefung dieser Abhängigkeit von Russland in Kauf nehmen will.

Wer die gegenwärtige geopolitische Unsicherheit ernst nimmt, setzt in der Energiepolitik auf Energieeffizienz, auf intelligenten Verbrauch und auf nachhaltige inländische Primärquellen: Wasser, Sonne, Wind. Dafür muss das Stromnetz modernisiert werden. Aber auch die energiepolitische Vernetzung mit unseren Nachbarländern muss verbessert werden. Atomkraftwerke hingegen bringen uns nicht nur in gefährliche Abhängigkeiten, sie sind auch teuer, wirtschaftlich unberechenbar und im Betrieb hoch riskant. Wir haben Tschernobyl und Fukushima (*Reaktorkatastrophen*) nicht vergessen. Nicht oft genug ist auch zu erwähnen, dass weltweit immer noch kein Tiefenlager für hochradioaktive Abfälle in Betrieb ist. Ob das Nagra-Tiefenlager (*Nationale Gesellschaft für die Lagerung radioaktiver Abfälle*) bei Stadel dereinst gebaut wird, das ist alles andere als gewiss.

Und wer bezahlt dies alles eigentlich? Der deutsche Finanzminister Christian Lindner, wahrlich kein Grüner, sagte an einem FDP-Anlass in Deutschland zu neuen Atomkraftwerken: «Meine Damen und Herren, wo gibt es private Betreiber, wo gibt es privates Kapital für AKW? Wo gäbe es einen privaten Versicherer, der das Risiko der Kernenergie am Markt versichern würde? Das gelingt nur mit Staatshaftung, denn Investitionen in neue AKW sind

hoch riskant.» Hier ein paar Beispiele: Reaktor – jetzt habe ich etwas weggelassen, okay, dann springe ich –, Atomreaktor Olkiluoto in Finnland, geplant 3 Milliarden Euro, am Ende 11 Milliarden Euro, also Faktor 3,6 mehr. Bauzeit 14 Jahre länger als geplant. Der jüngst in Betrieb genommene französische Atomreaktor in Flamanville kostete statt 3,3 Milliarden 12 Milliarden Euro und die Bauzeit dauert über ein Jahrzehnt länger. Die Beispiele zeigen – es gibt noch eines aus England, aber da habe ich den Namen nicht mehr präsent –, die Beispiele zeigen: Atomkraft ist nur dann rentabel, wenn die Regierungen das wollen und finanziell einspringen. Der Bau neuer AKW ist nicht wirtschaftlich, sondern er ist ideologisch motiviert. Private machen da nicht mehr mit, das Geld ist heute bei den Erneuerbaren viel sicherer investiert.

Trotzdem sind Röstis Atomfantasien schädlich. Sie gaukeln nämlich vor, dass es eine Alternative gäbe zum längst eingeschlagenen Weg mit dem Ausbau der Erneuerbaren. Sie gaukeln vor, dass der Ausbau von Photovoltaik und Windkraft gar nicht so dringend sei. Wer aber diesen Ausbau der Erneuerbaren zu bremsen versucht, der verlängert nur unsere Abhängigkeit von den fossilen Energieträgern und am Ende, wir wissen es, spielt er der Erdöl- und der Erdgaslobby in die Hände.

Gerne erinnern wir Grüne daran: Setzen wir im Kanton Zürich unsere erfolgreiche nachhaltige Energiepolitik fort und treiben wir die Energiewende voran! Wir wollen den nächsten Generationen keine Risiken und hochradioaktiven Abfälle hinterlassen, sondern eine saubere Energielandschaft, die Versorgungssicherheit für alle bietet.

Fraktionserklärung der SVP mit dem Titel «Diskussionsverweigerung durch den grünen Baudirektor in Winterthur»

René Isler (SVP, Winterthur): Die Baudirektion des Kanton Zürichs hat am vorletzten Samstag eine Informationsveranstaltung zum Richtplan für Windräder durchgeführt. Gemäss Ausschreibungen im «Landboten» ging es um die Region Weinland. Man musste sich dann anmelden, und der Durchführungsort war vorerst geheim. Da staunt der Laie. Es erstaunt daher ob dieser Ausschreibung auch nicht, dass sich ganze zehn Winterthurerinnen und Winterthurer nach Henggart verirrt haben. Wer zählt Winterthur denn schon zum Weinland, sorry, liebe Weinländer!

Übrigens geht diese Geheimnistuerei nun auch in der Region Zürcher Oberland und Pfannenstiel weiter. Der Anlass mit dem entsprechenden Anmeldungszugang ist grösstenteils unbekannt, der Durchführungsort ist lange geheim. Was soll das, Herr Neukom (*Regierungsrat Martin Neukom*)? Wir haben es mittlerweile eruieren können. Also der Informationsanlass findet in Pfäffikon statt, auch derjenige für die Region Pfannenstiel. Ein grosser Teil

der Bevölkerung ist aber ganz klar der Ansicht, dass nebst der Winterthurer Bevölkerung auch alle anderen Regionen ein Anrecht auf faire oder auf gute Informationen haben, vor allem auch dort, wo gemäss Baudirektion Windräder zu stehen kommen sollen.

Nun aber zurück nach Winterthur: Die Winterthurer SVP-Fraktion hat im Stadtparlament wegen der Informations- und Diskussionsverweigerung des grünen Regierungsrates den Stadtrat gebeten, sich bei der Baudirektion des Kanton Zürichs für eine Informationsveranstaltung einzusetzen. Dies hat dann der Stadtrat auch – man staune und höre – in einer Rekordzeit gemacht und auch in einer Rekordzeit eine unglaubliche Antwort aus Zürich erhalten. Ich zitiere: «Machen wir nicht. Und an die verbleibenden Veranstaltungen im Oberland, Pfannenstiel und im Säuliamt sind Winterthurer nicht zugelassen. Und überhaupt gehe die öffentliche Anhörung zu den Richtplaneinträgen bezüglich der Windräder bereits über das übliche Mass hinaus.» Zitatende, das hat man dem Stadtrat von Winterthur geschrieben. Das versteht also der grüne Baudirektor unter seiner einst lauthals verkündeten Mitwirkung des Volkes! Herr Baudirektor, so geht das nicht. Kommen Sie oder jemand von Ihrem Stab an Ihren Wohnort Winterthur und informieren Sie doch auch die Bevölkerung der zweitgrössten Stadt des Kantons Zürich, die Bevölkerung, die Sie einst auch mal in den Regierungsrat gewählt hat.

Die SVP-Fraktion, aber auch alle SVP-Sektionen der betroffenen Gebiete behalten sich nun vor, mit involvierten anerkannten Verbänden und Organisationen eigene Informationsveranstaltungen zu lancieren, weil die Bevölkerung, die direkt durch mögliche Standorte von Windanlagen betroffen ist, ein Recht hat, sachlich informiert zu werden. Ob sie für oder gegen Windräder ist, steht nicht zur Diskussion. Aber eine Diskussions- und Informationsverweigerung, das geht gar nicht. Es kann nicht sein, dass Menschen, die sich bei der Baudirektion neulich wieder telefonisch erkundigen wollten, wie Schulbuben heruntergeputzt werden. Die SVP-Fraktion wird in dieser Verweigerungs-Causa mit politischen Vorstössen aktiv werden. Und jetzt danken wir Ihnen für die Kenntnisnahme, und ich hoffe, dass der Herr Baudirektor ein Ohr hat für Winterthur. Ich habe geschlossen.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Stellenabbau und Schwächung der Medienlandschaft der Schweiz: Was unternimmt der Kanton?**
Anfrage *Michèle Dünki-Bättig (SP, Glattfelden), Rafael Mörgeli (SP, Stäfa), Andreas Daurù (SP, Winterthur)*
- **Der Freiverlad in Bülach schneidet die Bevölkerung vom direkten Zugang zur Stadt ab.**

- Anfrage *David John Galeuchet (Grüne, Bülach), Wilma Willi (Grüne, Stadel)*
- **Sind unsere Kläranlagen und Entlastungssysteme genügend für die immer häufiger werdenden Starkniederschläge ausgerüstet?**
Anfrage *Edith Häusler (Grüne, Kilchberg), Wilma Willi (Grüne, Stadel), Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich)*
 - **Einsatz von Recycling-Belägen bei Staatsstrassen**
Anfrage *Roger Cadonau (EDU, Wetzikon), Walter Honegger (SVP, Wald)*
 - **PFAS im Kanton Zürich**
Anfrage *Benjamin Krähenmann (Grüne, Zürich), Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon), Livia Knüsel (Grüne, Schlieren)*
 - **Inklusion im Sport: Barrieren überwinden und Teilhabe für Menschen mit Beeinträchtigung fördern**
Anfrage *Jacqueline Hofer (SVP, Dübendorf)*
 - **Beschaffung nachhaltiger Fahrzeuge – Weicht der Regierungsrat von seinem Beschluss ab?**
Anfrage *Florian Meier (Grüne, Winterthur)*
 - **Anfrage Veloweg Rossau–Uerzlikon**
Anfrage *Marc Bochsler (SVP, Wettswil a. A.), Ursula Junker (SVP, Mettmenstetten)*
 - **Geheimniskrämerei statt Bevölkerungsinformation**
Anfrage *Paul von Euw (SVP, Bauma), René Isler (SVP, Winterthur), Marion Matter (SVP, Meilen)*

Schluss der Sitzung: 12.20 Uhr

Zürich, den 2. September 2024

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann